

Het Zijspoor

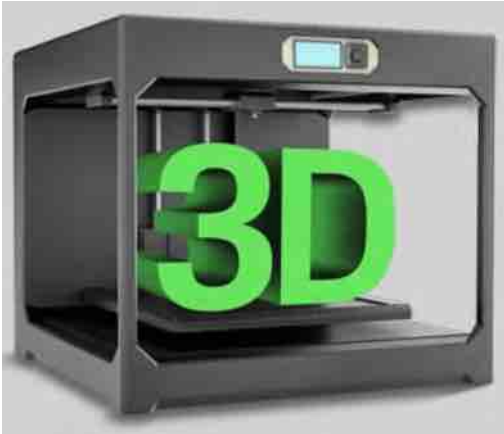


John stoomt op, zie pagina 12

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

32e jaargang, 2021, nr. 1



De club bruist behoorlijk; zie daarvoor onder meer allerlei verhalen in dit nieuwe Zijspoor. Maar zolang de lockdown onze clubavonden stillegt komt het ook niet van nieuwe experimenten met de 3D-printer, die bij Maatwerk nog steeds aan het snorren is.

Daarom een uitstapje naar de krant. In De Gelderlander van dinsdag 19 januari stond de reportage **Eusebiuskerk uit de printer vindt gretig aftrek**. In de Arnhemse Looierstraat bevindt zich 3D Ambacht. Kijk maar eens op www.3dambachtstudio.nl en www.3dambachtshop.nl. Zij bieden maatwerktrajecten op MBO- en HBO-niveau. Jaap Thooff creëerde daar een prachtige miniatuurweergave van de Eusebiuskerk in schaal 1:333. En ondanks die verkleining is het toch nog een fors gebouw van 25,5 cm lang, 16,5 cm breed en 27 cm hoog. Inclusief binnenwerk en verlichting kost de kerk € 93.

Leuk om te kijken: De Eusebiuskerk in één minuut. <https://youtu.be/t65dm4tibmc>



In 2014 hadden we Eric Steijlen op bezoek. Hij was een winkel '3Dprintservice-Arnhem' gestart en verzorgde een presentatie over 3D-printen. Herlees het verslag 'In de juiste proporties' over zijn presentatie in Zijspoor 2014-2.

Zijn zaak bestaat dus al meer dan zes jaar en zit nu aan de Simon Stevinweg 27. In de loop van de tijd heeft Eric al ruim 2500 prints gemaakt. Hij is hoofddocent bij 3D Ambacht geweest en nog altijd zijdelings betrokken bij dit project.

Zijn website vind je op www.3dprintservicearnhem.nl.

Wensen, plannen, ideeën, vragen rond 3D. We horen ze graag!

Deze pagina wordt gesponsord door onze huisbaas Maatwerk Kindermeubilair.



Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

Oppericht 30 augustus 1983
Clubgebouw 1^{ste} verdieping firma Maatwerk revalidatietechniek,
Industriestraat 4, 6827 BD Arnhem
Clubavonden iedere dinsdag van 18.00 tot 21.30 uur
Facebook www.facebook.com / Modelbouwvereniging Arnhem
Bibliotheek Carlo Hellegers, op de verenigingsavonden



Contributie € 132 per jaar, NL05 SNSB 0783 2575 11 van Modelbouwvereniging Arnhem
Website www.mva.nu, webmaster: Jan Lourens, janlourens@planet.nl

Aangesloten
bij de



www.nmf.nl

BESTUURSSAMENSTELLING

Jitse Kaspers, 06-2274 3275, kaslok423@hotmail.com » voorzitter
Willie Koenders, 06-5129 0176, secretaris-mva@hotmail.com » secretaris
Jan Hendriks, 06-2054 5996, j.hendriks107@upcmail.nl » 2^{de} secretaris
Jan Verlangen, 0316-333 912, janverlangen@live.nl » penningmeester
Chris Rijnaarts, 0316-265 653, bellefleur07@hotmail.com » lid

Het Zijspoor

officieel cluborgaan

Redactie Hans van de Ven, 06-5105 2631, zijspoor@mva.nu

Advertenties Bert Pas, 026-3217578, bertpas@hotmail.com

© De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen te weigeren of in te korten. De redactie kan geen aansprakelijkheid aanvaarden voor de juistheid van de ingezonden artikelen. Overname van artikelen grág, maar alleen met vermelding van schrijver en bron en ná toestemming van de redactie. De MVA is niet verantwoordelijk voor vormgeving en inhoud van de links, genoemd in ons clubblad en op onze website www.mva.nu.

Inleveren van je bijdrage(n) voor Zijspoor 2021-2 kan tot 18 mei a.s. bij de redactie.
Het volgende Zijspoor komt 1 juni a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

3D, deel 4 -----	2	Spannend! deel 2 -----	25
Van de redactie -----	4	Nieuwspas -----	28
Van de voorzitter -----	7	De grote ommekeer, deel 2 -----	32
Trein stopt op verzoek -----	11	Westervoort schakelt om -----	36
Echte stoomaandrijving -----	12	Uit d'oude doos -----	40
De modelbaan van Niek -----	15	Deze keer geen Agenda	
Een berg werk, deel 1 -----	19	Omroepberichten -----	42



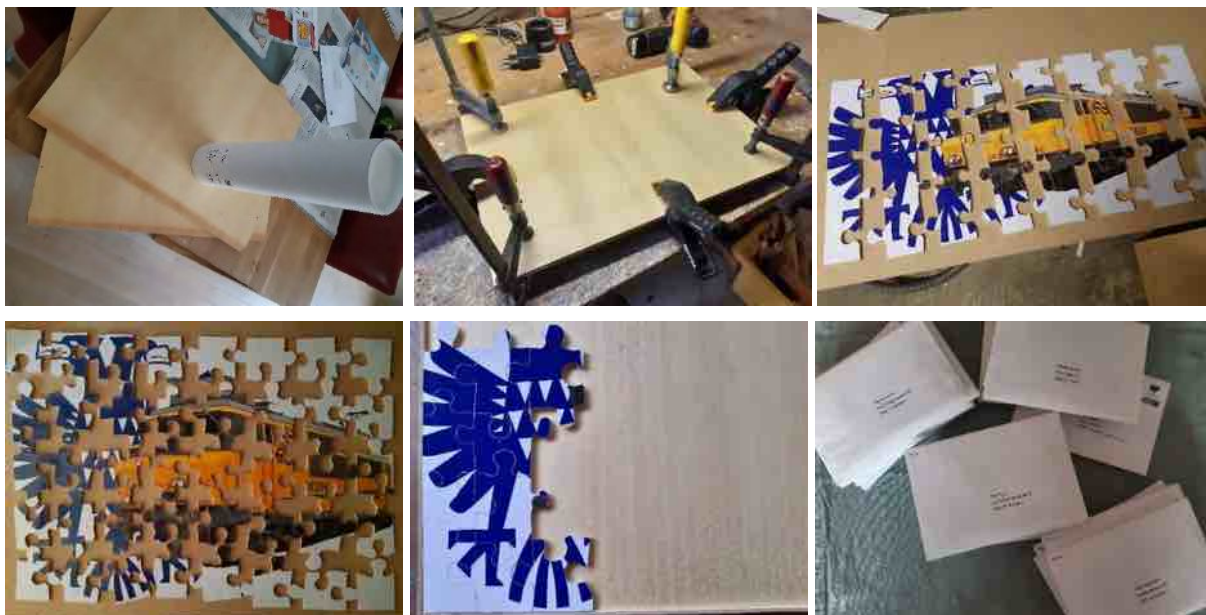
van de REDACTIE

Profi's

Al eerder schreef ik er over: de lijst met MVA-ers waarvan creaties en/of publicaties in Railhobby verschenen wordt langer en langer. Gerben zette met een Arduino de locloodsdeuren in beweging. Robert zag 'the making of' zijn stofzuigerwagen en zijn graszaaiër gedrukt. Guus schreef over zijn reedcontacten in M-rails, van Ron stonden al drie bouwwerken in Modelspoor Magazine en nu is de draaischijf ingepland bij Railhobby. Van Jaap loopt intussen zijn tweedelige serie over de driedimensionale achtergrond van zijn baan. Eindredacteur Dolf Heibloem noteerde in de mail daarover: "Het artikel vind ik uitermate informatief, hopelijk zullen hierdoor meer mensen hun modelbaan van een goede achtergrond gaan voorzien." Succes smaakt naar meer, dus bood ik de bouw van Seinhuis Güglingen (uit Zijspoor 2013-3) en de locomotievenloods (allebei van Ron) aan, evenals het pimpen van mijn spoorbrug door Theo Grootens. Alweer enthousiaste reacties vanuit de redactie. Dolf: "Perfect modelbouwwerk, zou zeker in Railhobby een bredere aandacht verdienen. Perfecte artikelen in de o zo gewilde categorie 'Doen', het modelbouwen." En Ton: "Dat ziet er inderdaad (zeer) veelbelovend uit." Laten we trots zijn op onze noeste top-bouwers!

puzzel

Hoe hou je in deze lockdown het clubgevoel in stand? Nou, door levendige discussies in de Forum-app, door de leesportefeuille, die van hand tot hand gaat, door met de nodige voorzichtigheid bij andere leden thuis af te spreken (wat dan bijvoorbeeld weer leidt tot het verhaal over het bergdorp van Theo). Het zou ook kunnen door eens iemand op te bellen en bij te praten of door een kaartje te sturen. Wie weet start er wel iemand een Teams- of Meet-sessie op waar we elkaar digitaal kunnen zien en spreken. O ja, door weer een Zijspoor te mogen samenstellen. En in januari dus door een A3-foto van ons clublogo tot veertig consumptiebonnen te verzagen. Het was leuk om in het Forum te merken hoe er werd meegedeeld en een gokje gewaagd. Ook de enthousiaste reacties op de puzzelstukjes heb ik dankbaar in ontvangst genomen. Hier laat ik de foto's voor zich spreken.





voet'tekst'

In de footer van dit Zijspoor de ultieme TEE Ram 'Edelweiss', een zeer recente nieuwe release van Märklin/Trix. Mooi hè?

Peperkamp

Ik kocht bij onze adverteerder Gerie Peperkamp in Ede een mooie digitale loc. Beste service: werd gratis thuisbezorgd! Ik vroeg hem te beschrijven wat er zoal achter de schermen gebeurt nu de winkel gesloten is. Dit is zijn verhaal.

"Gedurende de lockdowntijd zijn we tijdens de normale openingstijden eigenlijk constant met één of twee man aan het werk geweest. Mailen, appen, klanten helpen, pakjes inpakken. Eén ding staat als een paal boven water, ik mis mijn klanten gigantisch en vooral om het sociale contact.



We zijn bezig met het uitsorteren van oude voorraden, nieuwe spullen kopen en tweedehands materiaal aanschaffen. Verder had ik nog een dikke 250 digitale locs liggen waar ik er in de lockdowntijd al 125 van op de site gezet heb. Ook

hebben we de bouwpakketten onder het kopje voorraad op de site gezet, dat heeft inmiddels zijn vruchten al afgeworpen. We creëren extra ruimte om zo'n 8 m² aan onderdelen op te hangen.

Daarnaast ben ik tussen de bedrijven door bezig om een echt varende speedboot te maken voor een klant, namelijk de replica van de Scarab uit de serie "Miami Vice", de brushless aangedreven boot wordt 1m50 lang. U begrijpt wel, wij zitten niet stil. En zolang de lockdown duurt blijven we stug doorgaan zoals u van ons gewend ben, we gaan niet bij de pakken neerzitten. Aan alle leden en lezers: Hou u haaks en schroom niet om eens op de site te kijken. www.peperkampmodelbouw.nl bij de occasions.

Groeten Gerie Peperkamp

puzzel -2-

Toch een momentje van verveling? Deze keer heb ik de veertien foto's in de rubriek Nieuwspas op pagina 28-30 niet gelinkt aan de krantenknipsels. Lukt dat jullie wel? Zoek dan de blauwe letters A t/m M in de tekst en zet daar het juiste fotonummer bij. Voorbeeldje? **R**ollend erfgoed **A**rnhem dakloos? Bij deze **A** hoort foto 11. Nu jullie.

hans



Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9
6987 ER Giesbeek
0313-632242



www.autobedrijfscheers.nl

Wij doen alles voor uw auto!

A graphic advertisement for Auxilium-ICT. The background is split diagonally from the bottom-left to the top-right. The upper-left triangle is blue and contains the text "@auxilium-ICT" in a large, yellow, stylized font. The lower-right triangle is light green and contains a list of services in blue text. At the bottom, the name "Martijn Pas" and phone number "06-19610438" are in blue, followed by the website "www.auxilium-ict" in a larger blue font. A QR code is located in the bottom right corner.

@auxilium-ICT
Speciaal voor particulieren en kleinbedrijf

- Helpdesk
- Netwerken
- Hulp op afstand
- Backup oplossingen
- Pc training voor senioren
- Pc onderhoud en installatie
- Advies bij de aanschaf van hardware
- Hulp bij de werking van tablets en smartphones

Martijn Pas 06-19610438
www.auxilium-ict



Van de voorzitter

Beste leden / mede locofielen,



Zoals je ziet is het onze redacteur Hans van de Ven weer gelukt om met ons clubblad Het Zijspoor een mooi visitekaartje van de MVA af te leveren. Je hebt deze uitgave òf van een medewerk(st)er van Tante Post òf persoonlijk van een bekende MVA-bezorger gekregen.

Het is ondanks al die inentingen nog steeds 'corona-tijd' en het is nu homeoffice, home-schooling en homehobbyen met verdere regels vanuit Den Haag, van het RIVM, van het OMT, enzovoort, die gelden, net als de avondklok, helaas ook voor onze modelbouwvereniging. Dus geen samscholing met die gemiddeld 25 MVA-leden per clubavond en met een onderlinge afstand van 1½ meter, want daar kunnen wij (nog) niet aan voldoen! En dat allemaal met het verplichte FFP2-mond/neusmasker op (behalve wanneer je de koffie/thee van Corrie nuttigt).

Op dit moment wordt onze dinsdagavond door diverse leden weer anders ingevuld.



◀ Zo is bijvoorbeeld **Robert** thuis bezig om zijn besturingsprogramma te vervolmaken. Alle treinen moeten in Hintergarten keurig stoppen waar hij wil en pas weer gaan rijden wanneer zijn planning dat toelaat.

De ruwbouw is bijna gereed en Robert staat in de startblokken om nu het leukste (vind ik) van onze hobby te doen, namelijk de scenery...

Martien laat op de MVA Forum-app een video van zijn spoorbaan zien met vele treinen, die storingsvrij rond rijden. Martien rijdt op zijn modelspoorbaan met o.a. wagons uit

de erfenis van het (helaas overleden) gewaardeerde oud-lid Jan Koetsier... ▼





◀ En thuis gaat **Lennart** verder met het historisch verantwoord bouwen van station Westervoort en omgeving (zie blz. 36). Zijn wisselstroomspoorbaan voldoet zoveel mogelijk aan het toenmalige sporenplan met toen aanwezige gebouwen. Aan de hand van voorbeelden (1 : 1) heeft Lennart o.a. het station en seinhuis teruggebracht op schaal H0...



Letterlijk zeer laag bij de grond zoekt **Niek** ▶ het met zijn baan (zie blz. 15) en vertelt op onze MVA Forum-app dat zijn gelijkstroom spoorbaan - met een wel hele mooie rijlengte - t.z.t. tot kniehoogte zal worden verhoogd. Persoonlijk hoop ik dat Niek ons via de MVA Forum-app op de hoogte zal houden...



◀ **Theo Grootens** is thuis o.a. bezig om figuren, deurtjes, auto's, zaag- en boormachines en andere zaken met piepkleine motoren te laten bewegen. Zie pagina 19. Dit alles om zodoende meer actie in het kleine modelbouw wereldje te krijgen.

Pas op: Theo is een voorbeeld van een techneut op de vierkante millimeter! Weet je nog wel? Op onze MVA gelijkstroombaan zijn ook diverse leuke bewegende scènes van de hand van Theo te zien.

Ik weet ... ik moet dit niet schrijven, want dat verhoogt alleen maar het heimweegevoel naar onze eigen modelspoorwereld bij firma Maatwerk.



Hans van de Ven was bij **Pascal** ► op bezoek en maakte deze beeldopname. Pascal heeft - hoe kan het ook anders - een digitale tweerailbaan.

In korte tijd heeft hij een mooie en bijna complete spoorbaan gecreëerd. Wellicht een Zuid-Duitse baan met vakwerkhuisen en een (Hollandse?) molen in bedrijf...



◀ En **Hans van de Ven** werkt verder aan zijn digitale modelspoorbaan *Eckerhoogte*.

Ik zag in de MVA Forum-app dat Hans af en toe jonge hulptroepen (kleindochter Zaïa en haar neefje Charlie) heeft ingehuurd om extra vaart te zetten met het voltooiën van zijn baan met hoofdstation Eckerven...

Chris, die via een mooi video-shot vol trots zijn *gelijkstroombaan-op-zolder* met zijn zojuist gekochte nieuwe ECOS laat zien

(helaas nog met die vele treinen, die geparkeerd staan). "Effe nog wat draadjes aansluiten en dan ..." vertelt hij...

Weet je dat **Carlo** - onze steun en toeverlaat, onze bibliothecaris en mobiele vraagbaak en vooral onze deurwachter en portier - noodgedwongen op elke dinsdagavond thuis wel x-tig keer de trap op en af gaat (is dat dan homesporting?). Ook Carlo mist de dinsdagavonden...

Wanneer je door **Robert** (de beheerder van onze MVA Forum-app) aangemeld bent, blijf je samen met die andere 24 leden goed op de hoogte van het wel en wee en van het kunnen en het niet kunnen van jouw mede locofielen. Die MVA Forum-app is met recht een leerzame vraagbaak en een leuke tipgever.

Een aangename en spontane verrassing was dat Hans van de Ven (in nauwe samenwerking met Bert Pas) een puzzel heeft gemaakt van een foto, die hij op A3 formaat bij de HEMA heeft laten afdrukken. Na wat plak/lijmwerk op een door Bert aangeleverd stukje plaatwerk, heeft Hans daarna het geheel in precies veertig puzzelstukjes gezaagd.



Elk MVA-lid heeft een stukje van de puzzel thuisbezorgd gekregen en zal dit kleinood - wanneer het zover is - meenemen naar onze clubruimten. De bedoeling is dat je dit puzzel fragment bij Corrie inlevert. Onze Corrie geeft je dan een gratis consumptie en daarna zal jouw meegebracht stukje in de totale puzzel worden geplaatst.

Een suggestie van Jasper was om die puzzel ingelijst - als herinnering aan deze vreselijke coronatijd - in de Restauratie te hangen. Persoonlijk lijkt mij dat een goed idee.



Toen ik vorige maand bij Maatwerk op visite was zag ik, dat er voor de MVA ook post was gekomen, namelijk kerst- / nieuwjaarswensen van een paar bevriende modelbouwverenigingen. De Modelspoorclub Deventer kwam niet alleen met de bekende wensen voor Kerst en het nieuwe jaar 2021, maar ook met een gezegde:

*“Als je de hulp van een ander accepteert, betekent dat niet dat je gefaald hebt.
Het betekent dat je er niet alleen voor staat”.*

Mooi gezegd en zo is het ook. Samen ben je sterk, dus sluit je aan bij een gezellige modelspoorbouwclub, zoals onze MVA e.o.!



Okido, maar er was ook bij de post een (laat) bericht van de NMF. De vraag was of wij (schriftelijk) akkoord gaan met het voorstel om de heer Jan Willem van Beek als voorzitter van de NMF te benoemen en graag voor 20 oktober jl. Wel, ik ben zo vrij geweest en heb 'JA' ingevuld met de opmerking dat ik nu pas de post gevonden heb. Een soort mosterd-na-de-maaltijd actie.

Na die schriftelijke stemming hebben de NMF-leden per 21 oktober goedkeuring gegeven aan de benoeming van Jan Willem van Beek als voorzitter. Hij heeft ruime ervaring in de modelspoorwereld. Op dit moment is hij directeur van het Nationaal Modelspoor museum in Sneek en kent het werkgebied van de NMF, heeft ruime bestuurlijke ervaring en als directeur van het museum is hij verantwoordelijk voor vernieuwingen, processen, personeel, techniek en modelspoorbouw promotie.



Gerrit Schuurman, de huidige interim voorzitter van het bestuur, blijft lid van het bestuur om ook een goede overdracht van de bestuursfunctie te waarborgen. Verder bestaat het bestuur uit Ernest van Voorst tot Voorst (secretaris), Greetje Kroonenburg (penningmeester), Wim Hendriks (lid) en Krijn Struijk (lid). Gerrit Schuurman behoudt de portefeuille verzekeringen. Wellicht kijk jij - als lid van de NMF - ook wel eens op de sinds 2018 vernieuwde NMF website (www.nmf.nl). Juist nu is deze extra informatie wel een aardig tijdverdrijf.



Het verbaast mij dat bovenstaand op papier is gekomen, want eerlijk gezegd, in deze rare (corona) tijd gebeurt eigenlijk niet veel, bijna iedereen blijft thuis en is o.a. bezig met zijn eigen hobby. Ik wist ook niet wat ik als voorzitter nu weer op papier ging zetten, maar plaatjes kijken is ook altijd wel leuk toch?

O ja, vergeet niet - ondanks het feit, dat je effe niet naar de clubavonden kunt gaan - de contributie naar de penningmeester Jan Verlangen over te maken. De vaste lasten gaan wel elke maand door.

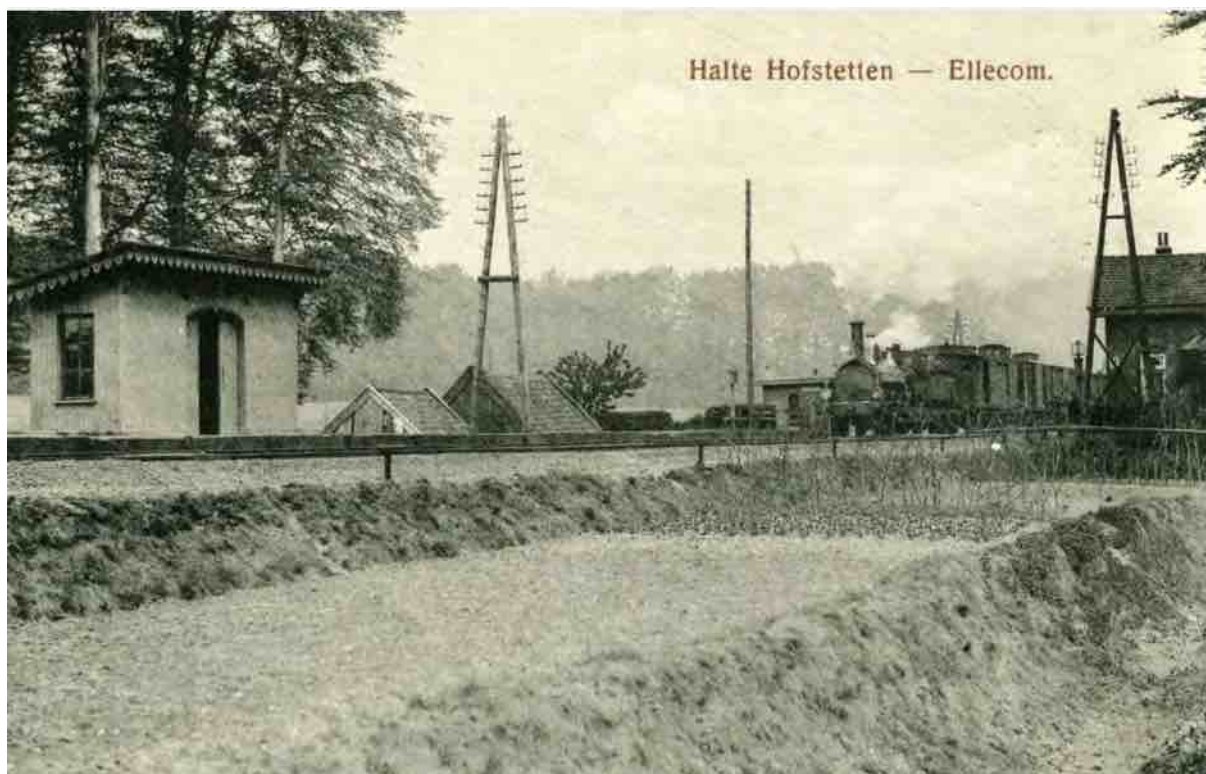
Natuurlijk mis jij - net als ik - onze gezellige dinsdagavonden onder het dak van firma Maatwerk. Helaas ... je moet nog even geduld hebben.

Probeer gezond te blijven. Ik wens je veel plezier met onze mooie hobby. Hopelijk tot spoedig ziens in ons vertrouwde onderkomen.

En mocht je vergeten zijn hoe de buitenkant er uit ziet ►

+ groet,





Retrospectief: Trein stopt op verzoek

Op 20 september 1839 reed tussen Amsterdam en Haarlem de eerste trein van ons land. Het was het begin van een voortvarende groei. Aanvankelijk waren de lijnen particuliere initiatieven, maar in 1860 nam de overheid het heft in handen. Er werd opdracht gegeven voor de aanleg van tien grote zogenaamde staatslijnen voor de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, kortweg de SS. Die nieuwe lijnen kregen de letters A t/m I. Onder de letter A werd de spoorlijn Arnhem – Leeuwarden aangelegd. Het eerste deel daarvan, het traject van Arnhem naar Zutphen, werd op 2 februari 1865 geopend. Aan die lijn verschenen stations en haltes, 25 in totaal. Eén daarvan was de Halte Hofstetten in Ellecom, te zien op deze foto uit circa 1900.

Aanvankelijk werd het tracé aangelegd als enkelspoor, maar direct wel met de bedoeling later een tweede spoor aan te leggen. Aan het traject kwamen stations te liggen in Arnhem, Velp, Rheden, Dieren, Brummen en Zutphen. Die zijn er nog steeds. Er werd ook een aantal haltes gerealiseerd. Plekken waar op verzoek werd gestopt als er reizigers waren die er wilden in- of uitstappen. In Velp waren er haltes bij Café Unie en Hotel Naeff, in Worth-Rheden was een stopplaats en ook bij Hotel de Engel, de Diepesteeg en de Holleweg in de Steeg. In Ellecom waren maar liefst drie haltes: Klein Avegoor (het latere Jeugdland), Ellecom (ter hoogte van de Kastanjelaan) en bij Villa Hofstetten. Verderop aan de lijn kenden ook Spankeren, Leuvenheim, de Weg naar Voorst, Het Vosje en Voorstonden nog haltes. Die werden overigens niet allemaal direct bij de opening van de lijn in 1865 in gebruik genomen, maar waren in 1917 allemaal verdwenen. Van Halte Hofstetten is bekend dat die tussen 1882 en 1917 bestond en in de dienstregeling voorkwam.

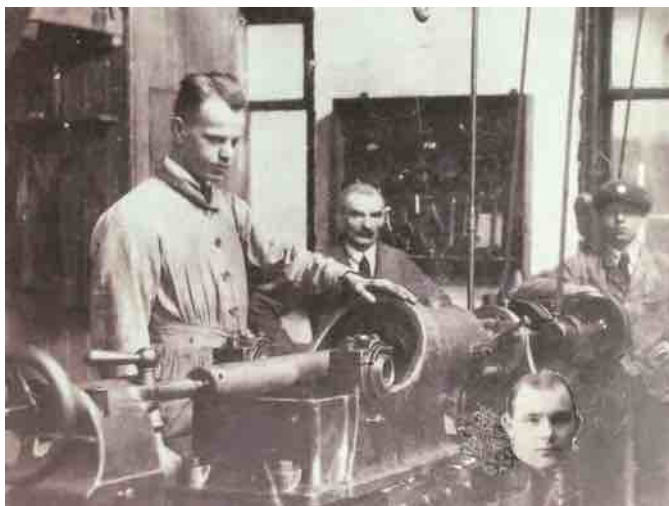
Op de foto zien we de trein vanuit Dieren komen en te zien is het wachtlokaaltje. Rechts is het kantoor annex woonhuis van de baanwachter te zien. Dat gebouw werd naar verluidt in 1932 afgebroken. De naam dankte de halte aan de nabij gelegen Villa Hofstetten, een in 1835 gebouwd landhuis.



Echte stoomaandrijving

📷 en 🗣️ door **John Brendel**

Mijn ene opa, de vader van mijn vader, heb ik nooit gekend. Mijn vader werd in 1920 geboren. Opa had een smederij/machinefabriek aan de Rijnkade in Arnhem. Er werden o.a. scheepsmotoren gereviseerd en pompen van zandzuigers. Mijn pa vertelde mooie verhalen uit die tijd, van het smidsvuur. Dat liet hij flink loeien door aan de blaasbalg te trekken. En als hij de centrale aandrijving inschakelde, draaiden de leren riemen allemaal flink rond. Als hij een steek sleutel moest aangeven, dan moest dat zodanig, dat opa hem kon gebruiken zonder hem eerst te hoeven draaien. Ik heb dat vroeger ook geleerd, als mijn pa aan het sleutelen was. Ik denk dat de liefde voor mooi gereedschap in mijn dna zit.



◀ Tweede van links mijn opa

In zijn jeugd heeft opa een echte stoomlocomotief voor mijn vader gemaakt. Ik schat, dat dit in de jaren dertig is geweest. De machine had één aangedreven as en een loopas. Hij was gemaakt van messing en koper. Er was geen rails bij. Als de loc reed, moest je meelopen om hem handmatig een andere kant op te laten gaan. Als jochie heb ik er veel mee gespeeld, droog weliswaar. Maar als tiener heb ik hem met vriendjes een keer echt laten rijden op stoom.

Er zat een bakje aan de onderzijde waar je brandstof in kon gieten. Petroleum (peterolie op z'n Ernheems) was altijd aanwezig. De brandstof werd door een buisje naar een drietal lonten geleid. Maar eerst moest de ketel met water worden gevuld. Inmiddels waren de lontjes met brandstof doordrenkt en aansteken maar. Het eindeloze wachten begon. Het duurde een hele tijd voordat de ketel warm was en er stoom geproduceerd was. Af en toe even testen met de stoomfluit. Ineens was er voldoende stoom en de loc ging er als een haas vandoor. Wij erachter aan rennen. Aan het einde van het trottoir draaide ik de loc om en wij weer rennen. Na een tijdje was de stoom op. Ik weet nog dat de lontjes de ketel aardig beroet hadden.



Links de brander, rechts detail cilinderconstructie.

Op de volgende pagina: links de beweegbare aandrijving, rechtsboven de drijf-stang, rechtsonder de ketel.

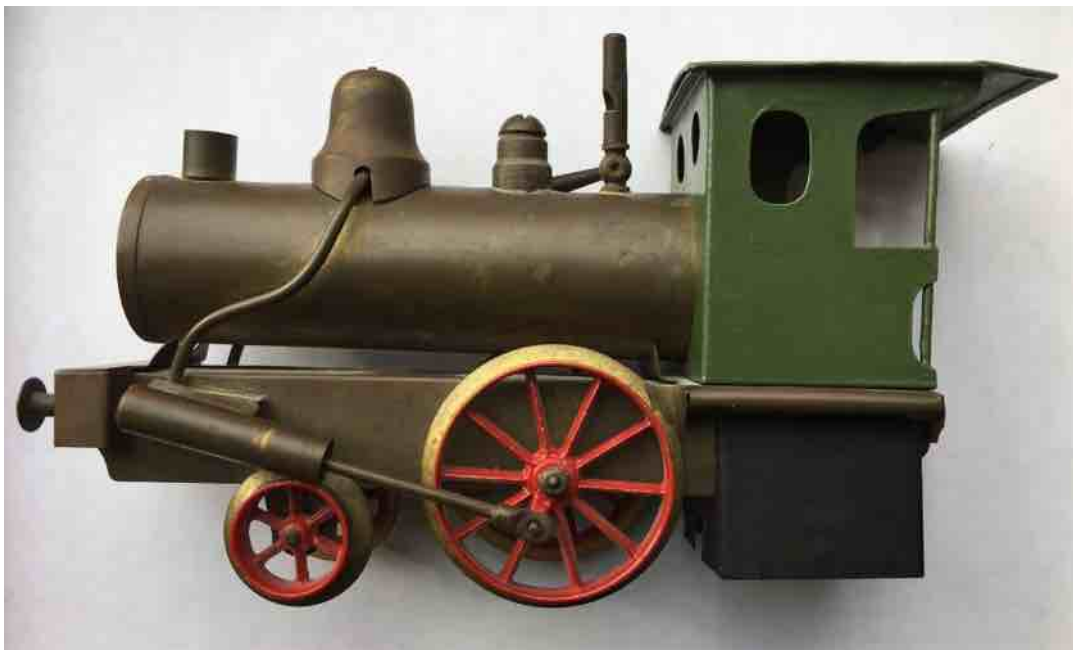
Toen ik de leeftijd had, dat er gewerkt moest worden, heeft mijn pa de loc opgeknapt. Hij werd blinkend gepoetst en het machinistenhuis werd groen geschilderd. Daarna werd hij thuis in de



kast gezet, waar hij jaren stond te pronken. Ik heb er nog een stukje rails bij gekocht. Märklin 5900, spoor 1.



De stoomloc was vernuftig gemaakt. De stoom werd door leidingen naar de zuigers geleid. Deze zuigers waren beweegbaar en afhankelijk van de stand werd de stoomtoevoer geopend en afgesloten. De zuigerstangbevestiging naar de wielen stond op 180°, dus niet op 90, zoals in het echt. Volgens mij moest je de loc met de wielen goed zetten, anders kwam hij niet op gang.



En dan komt er een tijd, dat de erfenis verdeeld wordt. De loc ging naar een familielid. Onlangs kwam ik in het bezit van de loc. 'Want ik speelde toch met treinen', dus hij was bij mij beter op zijn plek. Het komt dus altijd wel weer goed.

Als we weer op dinsdag bijeen mogen zijn, neem ik hem wel mee. Kijken hoe het staat op onze baan. Niet bang worden, want ik durf hem toch niet aan te steken. Ik wil niet in de krant komen met de kop "bedrijf uitgebrand door ontplofte modelstoomloc".



VONK TOTAAL

heeft 't allemaal

*Tabak

*Snoep

*Tijdschriften

*Drogisterij

*Geneesmiddelen

*Bloemen en planten

*Wenskaarten

*Strippenkaarten

*Bus abonnementen

*Fotokopiëren

+Zwart/wit € 0,05

+kleur 1^e klas

*Fax service

*Kantoorartikelen

*Inbinden

*Snijden

*Plastificeren

*Bedrukken van:

+T-shirts

+Muismatjes

+Servetten

+Bekers etc. etc.

*Krasloten

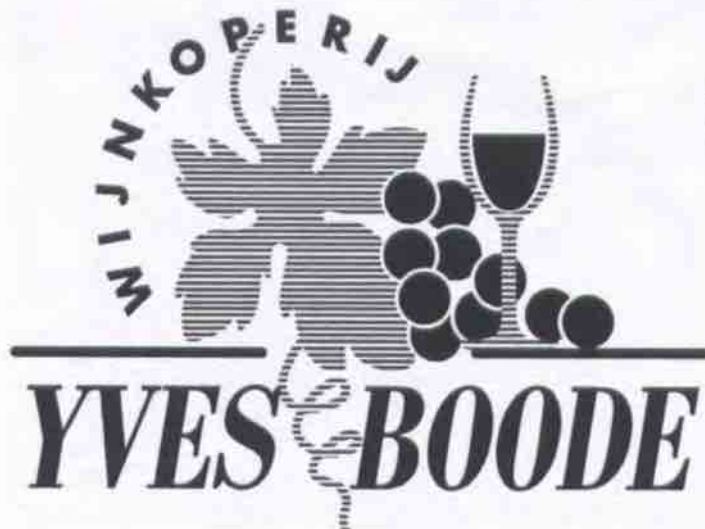
Apotheek service

Oranjestraat 74, Arnhem
tel. 026-4450057
ma, di, do, vr 07.30 - 18.00 uur
za 08.00 - 16.00 uur, wo gesloten
www.vonktotaal.nl



extra pinnen
geen probleem!

Stomerij
Inkjetcartridges*
Diverse telefoonkaarten*
Staatsloten*
Fotoservice*
Fotorolletjes*
Citin tapijtreiniger*
Videobanden*
CD-ROM'S*
Fotoestellen*
Invite cosmetica*
Cadeauartikelen*
Kerstbomen*
Postzegels*
Speelgoed*
Muziek cd's*
Simson plakspul*
Gekleurd papier*
Furnituren*
DMC-garen*
Batterijen*
Lotto+Toto*
Potgrond*



Wijnen uit vele landen. Uitgebreid assortiment gedistilleerd.
Meer dan 350 whisky's. Relatiegeschenken.

STEENSTRAAT 28 - ARNHEM - TELEFOON 026 - 3515681
INTERNET WWW.YVESBOODE.NL MAIL INFO@YVESBOODE.NL



Niek's Modelbaan: bouw gestart

📷 en 🗨️ door **Niek van Duijvenvoorde**

Na lang wachten en uitstellen ben ik in oktober 2020 eindelijk begonnen met de bouw van een nieuwe modelbaan, mijn grootste tot nu toe en waarin ik mij op een nieuw gebied ga begeven: de modelbouw zelf. Dus niet meer alleen rails, draadjes en elektronica maar ook landschapsbouw. Uiteraard gaat dit gepaard met grote wensen, verwachtingen, eigenwijsheid, beginners- en denkfouten. En ik kom situaties en fasen tegen waar ik iets voor moet bedenken zonder dat ik daar ervaring in heb. Daarnaast heb ik al aanpassingen aan het plan gemaakt en er zullen nog een aantal volgen. Kortom: een flinke uitdaging.

Plan

Vanaf mijn verhuizing naar Arnhem in 2018 zat ik al na te denken over hoe mijn baan eruit zou moeten komen te zien. Ik had in de jaren daarvoor al inspiratie opgedaan bij verschillende modeltreinbeurzen en onze gelijkstroombaan van de club. Daarnaast ontstonden bij de baan die ik op dat moment had verschillende wensen die ik in mijn nieuwe baan wilde verwerken. Dit leidde tot de volgende eigenschappen die de nieuwe baan moest hebben: grotere lengte, meerdere blokken achter elkaar, meerdere bezetmeldpunten bij lange blokken, meer stationssporen en ruimte voor een perron, rangeermogelijkheden waaronder een aantal opstelsporen, een draaischijf met loods en een berg. Optioneel wou ik eigenlijk ook nog kunnen heuvelen. Een flink aantal wensen die allen ruimte vereisen.

En zo begon ik uiteindelijk eerst te schetsen en nadat ik er een idee over kreeg maakte ik met behulp van een sjabloon een ontwerp voor de baan. En meteen werd duidelijk dat het station qua wisselmogelijkheden iets beperkter werd dan gewenst. Ook is de baan modulair geworden door de wens hem te kunnen opbreken indien nodig. Dat is zeker het geval ter hoogte van een raam dat open moet kunnen en toegang geeft tot het dak. De baan bevat zowel een lus als een acht en heeft een station met zes doorgaande sporen en een aantal kopsporen voor vrachttreinen. Bij het achtvormige tracé verloopt de kruising hierin ongelijkvloers. Na de voltooiing van dit ontwerp was het wachten op het juiste moment van starten met de bouw.



Afbraak oude baan en start met bouw nieuwe baan

Al begin 2020 had ik de 'oude' baan voltooid: alles wat ik erin wilde hebben was klaar en werkte. Eigenlijk wou ik die baan in maart afbreken, maar de coronacrisis zorgde voor een wijziging in de planning. Vooral toen ik eind maart zelf besmet raakte en er flink ziek van was. In die periode heb ik zelfs nog wat aanpassingen aan de 'oude' baan gedaan. Het werd vervolgens steeds duidelijker dat ik pas in het najaar van 2020 zou gaan beginnen met het grote project.

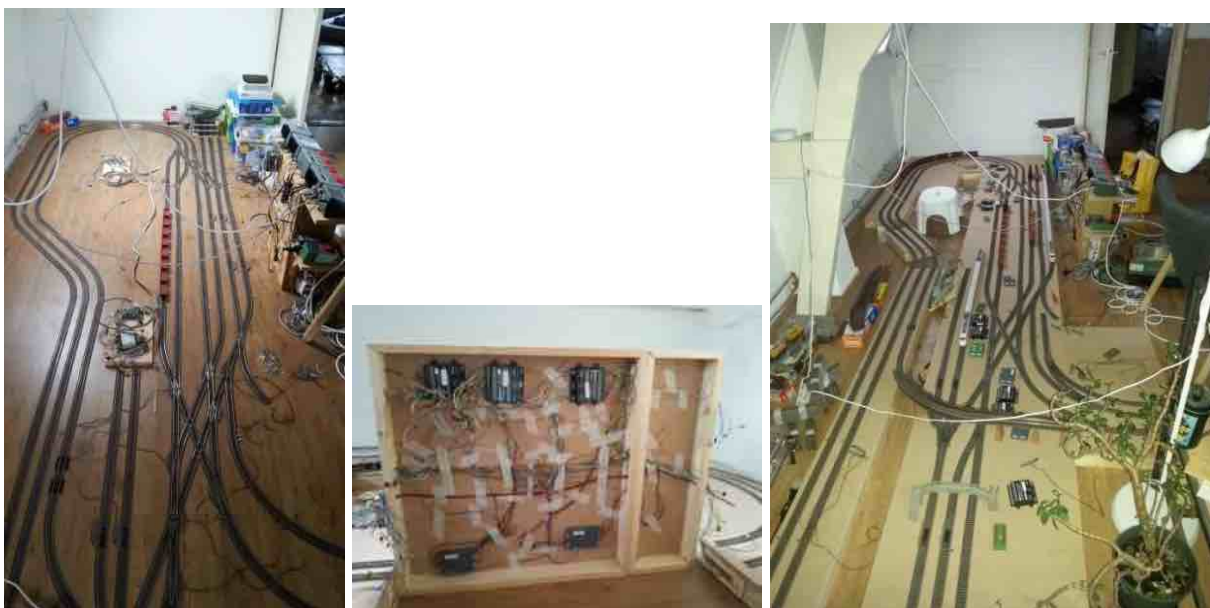


Toen ik eind september en begin oktober vakantie nam gebruikte ik deze periode om te starten met de baan. Eerst brak ik de oude baan af: alle rails los, dan verwijderen van bedrading, dan de rails sorteren en uiteindelijk schoonmaken inclusief de rails.



Daarna startte ik met de bouw van de nieuwe baan door de rails aan te leggen volgens het ontwerp. Toen dat bleek te passen ben ik meteen gaan rijden. Vervolgens heb ik hierin al de eerste aanpassingen gedaan, want ik wilde toch nog ergens dubbel spoor, wat ten koste ging van een aantal wisselverbindingen op het station. Ook weer een compromis. Daarna heb ik het hout besteld en de modules gebouwd. Ook hierin zijn later wijzigingen aangebracht waardoor ineens een module ontstond voor een dorpsstraat. Daarna heb ik opnieuw hout besteld voor de ophoging van een deel van de baan. Met de bouw van deze ophoging ben ik recent gestart.

Vanaf het begin heb ik al met treinen rondjes kunnen rijden op de baan en dat kan ik nog steeds. De behoefte hiervoor is groot. Sinds kort kan door de start van de bouw van de verhogingen ook de acht bereden worden. Tot dan toe kon ik alleen rijden op de buitenste lus. Ik rijd momenteel nog analoog, om te voorkomen dat tijdens de bouw ontstane kortsluiting schade aan de elektronica (baan en treinen) geeft en omdat ik wat ik nog aan analoge locs heb nog wat rondjes wil laten rijden. Bovendien kan dat nu niet op de clubbaan.



Discussie over de methode

Wat uiteraard opvalt is dat ik van boven naar beneden bouw, dus eerst de platen, dan de rand eronder en pas nadat ik met de verhoging klaar ben komen de poten. Het is natuurlijk niet de manier waarop het zou moeten. Er zijn uiteraard vele voorbeelden en instructies op internet te vinden en er zijn leden van de club die ook veel ervaring in het bouwen van een modelbaan hebben en mij daarin hadden kunnen adviseren.



Dat ik op deze manier bouw heeft twee oorzaken. Ten eerste ben ik kennelijk teruggevallen op de methode van de bouw mijn eerste baan die ik zelf bouwde (zie foto hieronder) in 2004 (ook zonder internet te raadplegen) en dat ontwikkel ik nu verder in mijn huidige baan in combinatie met de ervaringen van de vloerbaan die ik hierna bouwde in 2014. Ik denk dat dat voornamelijk te maken heeft met mijn huidige depressie als gevolg van de coronacrisis. En dan komen mijn eigenwijsheid en mijn wat gebrekkiger inzicht en kennis ook nog om de hoek kijken. Ik had jullie om advies kunnen vragen, maar door de depressie en doordat er geen clubavonden zijn is dat nog niet gelukt. Uiteraard is alle hulp welkom.



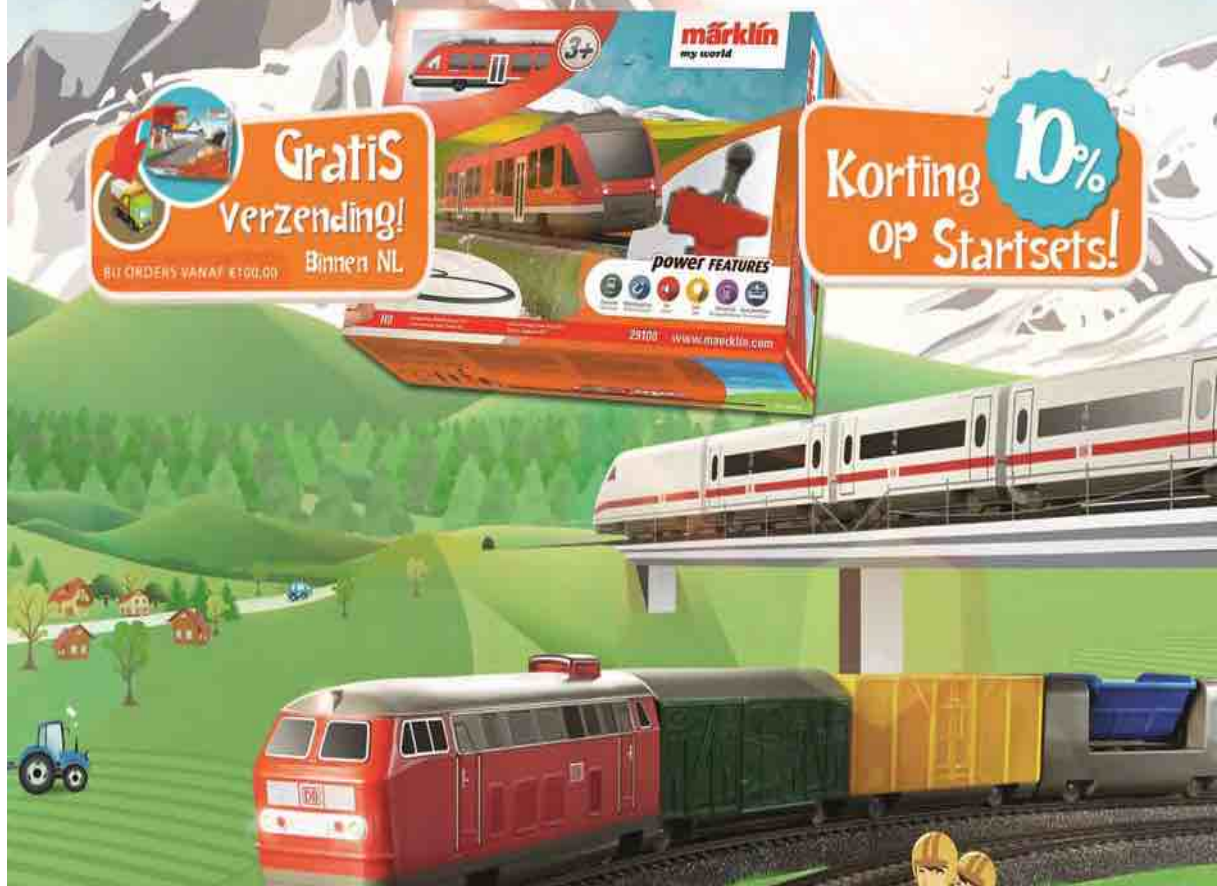
Ten tweede, en dat heb ik al aangegeven, is dat ik heel graag weer wilde rijden. Het rijden van treinen geeft mij rust, iets wat ik zeker kan gebruiken in deze tijd. En met de methode die ik nu toepas kan ik dat. De bouw vindt nog steeds plaats in fases, maar na elke fase kan ik weer rijden.

Tenslotte is dit voor mij een behoorlijk groot project en ik zal nog vele hobbels tegenkomen. Uiteindelijk wil ik er wel iets moois en iets leuks van maken.





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!



Gratis
Verzending!
Binnen NL
BIJ ORDERS VANAF €100,00

Korting 10%
op Startsets!



Myplayworld.nl is een onderdeel van Bentink Modelspoor.

Start met een eindeloos trein avontuur
speciaal gericht op kinderen vanaf 3 tot 6 jaar.

Loseweg 39 7315BB Apeldoorn T 055 521 22 70 www.myplayworld.nl



Een berg werk, deel I

📷 door **Theo Grootens**

🗨️ door **Hans van de Ven**

'Onze' Theo Grootens, bekend om zijn fraaie weathering en animaties in beweging en geluid, heeft thuis een bescheiden modelspoorbaan van 120 x 270 cm. De rechterhoek van de baan kent een berghelling, om precies te zijn een kwart berg. Volgens de wetten van modelbouw wordt daarmee een scherpe lus in het spoor uit het zicht gehouden. Bovenop staat het welbekende kasteel "Burgt Falkenstein" van Kibri nr. 39010. Ja, voor verdedigingswerken wisten ze in het verleden altijd wel een mooi hoog strategisch punt te kiezen. De burcht oogt kleiner dan we gewend zijn en dat is geen gezichtsbedrog. Voor een juiste verhouding met de omgeving heeft Theo de middelste toren en een stuk verdedigingswerk er tussenuit gesneden. Noem dat gerust het handelsmerk van deze modelbouwer, want nu de berghelling zich begint te vullen met allerhande vakwerkhuizen blijkt dat vrijwel geen enkel bouwpakket is samengesteld zoals de fabrikant dat voor ogen had. Een etage er tussenuit, de voorgevel een raam smaller, de achterwand niet haaks maar schuin of gewoon vervangen door onderdelen uit andere dozen dan wel simpel karton, dat is bijna vaste prik. Nu twee van de drie, misschien vier rijen gebouwen provisorisch op hun kadastrale plaats zijn gezet kunnen we een eerste stadswandeling maken onder leiding van de creatieve geest zelf. Kijk goed waar je je voeten zet, struikel niet over vaak nog losliggende stukken pepschuim. Gids Theo aan het woord.



Startpunt van de rondleiding is de stadspoort met het ooievaarsnest. Waar Kibri slechts een leeg nest leverde heb ik nu natuurlijk gezorgd voor bewoning. De nog vrijgezelle steltloper is serieus aan het rondkijken naar een leuke partner. Mensen doen dat tegenwoordig via Tinder, deze roodgesnavelde vogel draait zijn rondjes met hulp van een klein motortje dat voorzien is van een aangebouwde vertragingbak. Het is het enige gebouw dat helemaal klaar is. Veel van de andere huizen hebben wel geverfde gevels



(zodat de plasticlook verdwenen is), maar zijn nog niet vervuild en de daken moeten sowieso nog een complete behandeling krijgen met kwast, wash, poeder en drybrush. Links van de poort is een bloemenwinkel gevestigd. Altijd handig om mijn vrouw met een boeketje te verrassen. Omvallen zal ie niet want deels rust het gebouw op een stuk oude stadsmuur. Geen idee wat voor gevolgen dat had voor de inpandige verdeling van de ruimtes, maar de heer of mevrouw Beck heeft er in ieder geval een goedlopende zaak. Verschillende klanten wachten op hun beurt tot een prachtig boekje is samengesteld. Als het zonnetje te fel gaat schijnen zullen ongetwijfeld de zonneschermen hun taak mogen vervullen. Aan de andere zijde van de poort staan twee schattige huisjes. Een daarvan is onder de arcadebogen ingericht als winkel met autobenodigdheden. Het bedrijfje hoort dan ook bij de belendende garage. Even tussendoor: de oplettende lezer zal hebben gemerkt dat op vrijwel ieder balkon, iedere galerij en achter opengeslagen ramen mensen staan. Nu lijkt dat nog op toeval te berusten of wellicht op een met iets teveel enthousiasme geplukte Preiservoorraad, maar nee, er zit een plan achter: als de pleintjes (er zijn er twee zeker ingetekend, maar het kunnen er ook nog wel drie worden) zijn aangelegd en bestraat, dan zullen de lokale ondernemers, aangevuld met marktkooplui van elders, een gezellige braderie organiseren. Natuurlijk zullen enkele luidruchtige standwerkers dan de aandacht trekken.



Bij het pand met de garage heb ik forse openslaande deuren van elders benut. Daardoor krijgen we alle kans om binnen te kijken. Vanzelfsprekend is daar bij het bouwen en afwerken rekening mee gehouden: de wanden hebben een sausje gekregen en o lala, her en der hebben de monteurs kalenderplaten van pin-ups opgehangen. Links achterin staat een goed gevulde



magazijnstelling, middenin een grote rode gereedschapstrolley. Een Faller werkplaats (nr. 130345) leverde de oprijplaten, de gele Kever en de blauwe Ford Escort MK1, waar net vierseizoenenbanden onder worden gezet, zorgen er voor dat niet te zien is of er ook smeerpotten zijn aangebracht. Best slim, al zeg ik het zelf. En de vier monteurs zijn allemaal druk aan het werk, dus je kunt het ze ook niet even vragen.

Is het een stad of toch een dorp? Dat blijft in het midden, maar feit is dat de Bio-supermarkt zeer bescheiden van omvang is gebleven. Links zijn flinke garagedeuren aangebracht. De vrachtwagen met de bevoorrading vanuit de groothandel kan dus inpandig worden gelost.



Door het formaat van de deuren moest de hele begane grond worden opgehoogd. Dat leek me voor zo'n winkel in het geheel geen bezwaar. Het geeft ruimte voor de tl-verlichting en buizen van de airco, misschien ook wel voor de posters met aanbiedingen. Denk je er wel aan de groente zelf af te wegen? Ik heb me trouwens voorgenomen om nooit meer een Vollmer bouwdoos uit de "Bio-reeks" aan te schaffen. Die zijn gemaakt van gerecycled plastic en daarbij ook nog eens biologisch afbreekbaar, maar niet te verlijmen met de bekende Revell plastic lijm (mijn voorkeur).



Naast de supermarkt gaat de weg omhoog, maar voordat je die kant op kijkt, gaan we eerst het doodlopende stuk rechts nog even verkennen. De eerste die we tegenkomen is de keur-slager. Of heb je net je inkopen al bij de vleesafdeling van de Bio gedaan? Merkwaardig assortiment heeft de Metzgerei hoor, of had je nog niet gezien dat aan de gevel een sigarettenautomaat hangt? Vergeet niet dat we ons in de jaren vijftig van de vorige eeuw bevinden. De bij dit gebouw horende Biergarten zullen we hoger op de berg nog tegenkomen. Het boven de slagerij gelegen Gasthof zum Adler is best in trek bij de vakantiegangers. Je ziet een van de gasten links net de overkapte buitentrapp beklimmen. In de folder werden de kamers vast aanbevolen vanwege Frühstück met diverse soorten vleesbeleg.



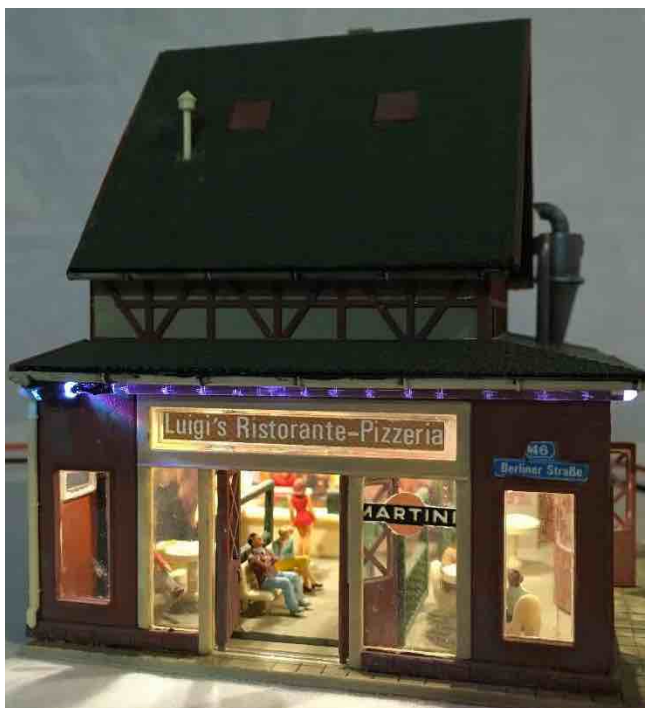
Net als het garagebedrijf heeft ook de plaatselijke smederij prachtige openslaande deuren in de voorgevel. Onnodig om te vermelden dat ze oorspronkelijk niet bij dit gebouw bijgevoegd waren. Maar de smid en zijn personeel zijn er maar wat blij mee. De hitte van het rood oplaaiende vuur kan zo tenminste weg en ook het lawaai van de oude Vollmer nr. 5598 hamersmederij galmt zo niet al te erg. Nu lijkt het nog alsof je langs het smalle huis naast de smidse verder omhoog kunt, maar dat is gezichtsbedrog. De steile bergwand ga ik nog de nodige begroeiing geven en



daarmee wordt deze doorgang definitief ontoegankelijk of misschien rest hooguit nog een smal pad. Gelukkig zijn er her en der steegjes om door te steken, maar wij keren terug naar de dwarsweg langs de supermarkt.



Luchtfoto van het voorste straatje. Duidelijk is aan de rechterzijde de ruimte te zien tussen supermarkt en slagerij. Kijk van dat punt uit naar de berghelling en je oog valt op de pizzeria van Luigi.



Vollmer 43681, 'met interieur en terras' vermeldt de catalogus. De inrichting kwam me wel van pas, maar het terras heb ik deze uitbater niet gegund. De zijgevel is een stuk ingekort, maar er bleef voldoende ruimte over voor een goedlopend restaurant. In het bijzonder de afhaalfunctie voorziet in een behoefte. Het bankje met wachtenden is helemaal gevuld. Het loopt duidelijk tegen etenstijd. En als de avond valt kun je ook genieten van de verlichting. De pizzabakker vindt vooral de lichtbuis aan de voorgevel een staaltje technisch vernuft. Een knipperend en van kleur veranderende led straalt zijn licht door een plastic buis/gietboom, waar ik op geregelde afstanden krasjes in heb gezet. Het oorspronkelijke plan was om dit licht snoer om de hoek te laten doorlopen, maar de gietboom van vensterglas vond ik toch iets te dik uitvallen. Maar het resultaat mag er wezen toch? Let ook op de

mooie afzuiginstallatie voor de keukenluchtjes. Daar zullen de burens zeker blij mee zijn.

Na weer zo'n buitengewoon nauw steegje staat een drietal huizen. Een heerlijk allegaartje. In dit stadium van de bouw is dat bijvoorbeeld nog zichtbaar bij het middelste huis: dat heeft een rode en een blauwe dakhelft. Aan de linkerzijkant zit een trap met balkonnetje, het oorspronkelijke dak en balkon daarvan zit deels aan de zijkant, deels aan de voorgevel. Dit pand zou



zomaar een dependance van De Helling uit Arnhem kunnen zijn. Er staan allerhande houtbewerkingsmachines opgesteld. Een draaibank, een verticale boorstandaard, een zaagmachine en nog zo het een en ander. Een complete machinewerkplaats. Meerdere handige jongens zijn daar enthousiast aan het knutselen. Heeft de man in het midden een colbertje aan? Dan denk ik dat het vast de baas is, die toezicht houdt op de veiligheid. Het middelste huis (ja, dat van dat dak) herbergt een barbier. In zijn kappersstoel kun je heerlijk relaxed de behandeling ondergaan. Maar wat die kale knikker in het portiek nou komt doen? Aan de gevel hangt de van vroeger bekende barbierspaal. Het is een type uithangbord dat kappers en barbiers gebruiken om hun kapperszaak kenbaar te maken aan het publiek. Het traditionele symbool, dat is terug te voeren tot de middeleeuwen, is een staf of paal met een helix (spiraal) met rode en witte strepen. Hier heb ik het gemaakt van een plastic wattenstokje. Een motortje onder de baan zorgt voor het rustig roteren, een SMD-ledje hangt er van bovenaf in en zorgt dat de paal al van verre zichtbaar is. Waarschijnlijk gaat je modelspoorhart een tikje harder kloppen als je ziet wat in het rechterpand zit: een speelgoed- en treinenwinkel! De eigenaar maakt aan zijn gevel duidelijk wat prioriteit heeft - eerst Eisenbahn, dan pas Spielzeug. De vitrines staan vol met fraaie stoomlocs. Als die oude heren er nou voor kunnen zorgen dat de kinderen daar ook enthousiast voor worden, dan kan de winkelier wellicht op zoek naar een A-locatie.



Hé, da's gek. Zonet zat de pizzeria nog in een vrijstaand pand, nu heeft ie ineens aangebouwde burens gekregen. Twee panden heb ik er onder een schuine hoek aan vastgezet. Het rechterpand was klaar maar domineerde dusdanig dat er een complete verdieping verwijderd moet worden. Dat op maat maken van gevels en daken doe ik met een ijzerzaagje of zelfs met behulp van het Proxxon Micromot zaagtafeltje, maar zagen geeft verlies van de zaagsnede. In dit geval was voorzichtig en geduldig snijden met een afbreekmesje de aangewezen optie. Op de begane grond is te zien dat er een reisbureau wordt gevestigd. Wat ik me nou afvraag



is of je daar te zijner tijd ook tripjes naar mijn dorpje kunt boeken. Voor een fietsvakantie bijvoorbeeld. Want de buurman heeft een heuse fietsenwinkel in een oorspronkelijk gildehuis. Te koop én te huur. Tja, wanneer je als modelbouwer een flinke voorraad fietsen en fietsers hebt, dan is dit de manier om ze nuttig in te zetten. In de etalage staan ze dicht naast elkaar en er hangt er zelfs eentje aan de balustrade. Als de bestrating is aangebracht zullen er zeker ook nog occasions en nieuwe modellen buiten opgesteld worden. De fietsenmaker heeft me verteld graag achter zijn pand ook nog een aanbouw te willen hebben voor een ruime werkplaats. Je moet tenslotte wel service kunnen bieden. Daar ga ik misschien nog voor zorgen. Aan de zijgevel hangt een standbeeld. Niemand weet te vertellen welke belangwekkende figuur hier is weergegeven. Ook geen idee dus of ie goed of bij nader inzien toch fout was. Wellicht kan de historische kring dat eens tot de bodem uitzoeken.



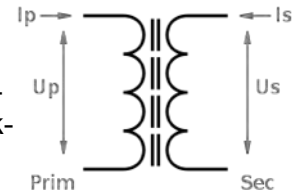
Nou, en dit is dan een helicopterview tot zover. Je ziet: er is nog een berg werk.



Spannend!

deel 2; 📖 door Peter Knijff

In dit tweede stukje ga ik het hebben over transformators (of trafo's) en adapters. Zowel transformators als adapters zetten (in de basis) netspanning om naar een lagere voltage. Dus wanneer we voor de modelbaan 12 volt nodig hebben dan zoeken we een trafo of adapter die een stekker heeft welke in het stopcontact past en een uitgang heeft van 12 volt. Toch? Nou, niet helemaal. Een transformator is in principe een apparaat dat slechts bestaat uit magnetisch gekoppelde spoelen: de primaire en de secundaire. De definitie van een adapter is: een toestel dat de netspanning omzet in een lagere spanning, meestal gelijkspanning, voor het aansluiten van een apparaat.



Oplettende lezertjes zullen zeggen: ja maar de trafo van Fleischmann geeft toch ook gelijkstroom? En mijn oude adapter van een deurbel gaf toch wisselstroom? Dit is nu de spraakverwarring tussen trafo's en adapters. In dit artikel zal ik dan ook deze definities gebruiken:

- Een trafo zet netspanning om in een lagere spanning.
- Een adapter bevat een trafo en verandert de wisselstroom in gelijkstroom.

Hiermee is gelijkspanning van de trafo van Fleischmann feitelijk een adapter en de oude deurbel adapter een trafo! In dit artikel gebruik ik een oude Lego transformator en een oscilloscoop (scoop) om het een en ander duidelijk te maken. De scoop maakt spanning zichtbaar. De opstelling zie je hier rechts. De uitgang van de wisselspanning van de trafo laat een mooie sinusgolf zien op de scoop.



Hoe werkt een trafo?

Een trafo bevat twee, in elkaar gedraaide en daarmee gekoppelde spoelen. In onze gevallen bevat de eerste spoel, aangesloten op de netspanning meer windingen dan de tweede spoel. De volgende grootheden zijn van belang:

Grootheid	primair	secundair
Stroom	I_p	I_s
Spanning	U_p	U_s
Aantal windingen	N_p	N_s

Om berekeningen te maken met trafo's, is de verhouding tussen het aantal windingen van belang: N_p/N_s . Zowel de spanning alsook de stroom wordt bepaald door deze verhouding:

- De spanning wordt bepaald door: $U_p = N_p/N_s \cdot U_s \Leftrightarrow U_s = N_s/N_p \cdot U_p$
- De stroom wordt bepaald door: $I_s = N_p/N_s \cdot I_p \Leftrightarrow I_p = N_s/N_p \cdot I_s$

NB: Dat dit klopt kunnen we afleiden doordat het vermogen wat de transformator ingaat gelijk moet zijn aan het vermogen dat eruit gaat. Vermogen wordt berekend met $P = U \cdot I$

$U_p \times I_p = U_s \times I_s$ omdat $U_p = N_p/N_s \cdot U_s$ en $I_p = N_s/N_p \cdot I_s$, is dus

$U_s \times I_s = N_p/N_s \cdot U_s \times N_s/N_p \cdot I_s = N_p/N_s \times N_s/N_p \times U_s \times I_s = 1 \times U_s \times I_s = U_s \times I_s$



Belangrijk om te weten is dat:

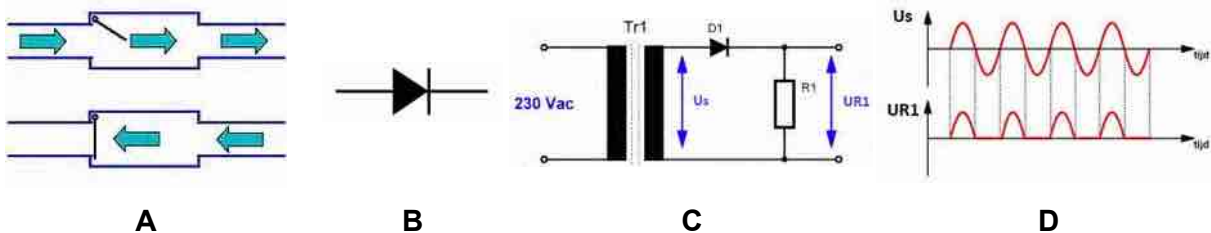
- Als de spanning aan de eerste spoel hoog is dan is de spanning aan de tweede laag.
- Als de stroom aan de eerste spoel laag is dan is de stroom aan de tweede spoel hoog.

De spanning en stroom zijn dus omgekeerd evenredig. Thuis heb ik een oscilloscoop (scoop) gebruikt en foto's gemaakt van een trafo. De uitgang van een gewone trafo ziet er als volgt uit: een mooie sinusgolf dat de ene keer positief is en de andere keer negatief.



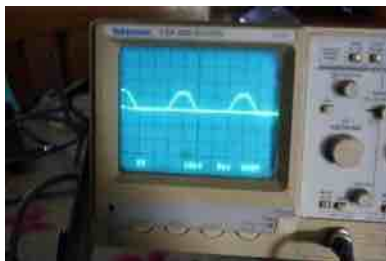
Maar hoe krijgen we gelijkstroom?

Om een gelijkstroom te krijgen maken we in de elektronica gebruik van een zogenaamde diode. Een diode is een aardig apparaatje dat de stroom in één richting doorlaat maar in de andere richting tegenhoudt.



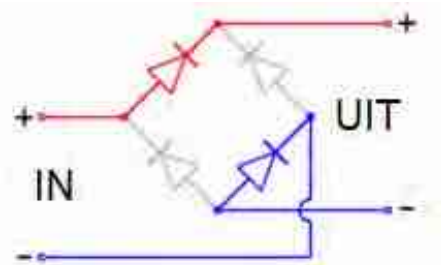
Een diode functioneert als het ware als een elektronisch terugslagventiel voor water zoals in afbeelding **A**. De waterstroom gaat gemakkelijk naar rechts maar wordt naar links tegengehouden. Een diode doet in feite hetzelfde maar dan voor stroom. Een diode wordt getekend als op plaatje **B**. Ook in dit geval zal de stroom makkelijk naar rechts gaan maar niet naar links. Er zal dus alleen maar een stroom vloeien wanneer de linkerkant van de diode positief is ten opzichte van de rechterkant.

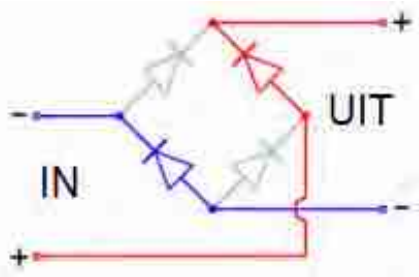
Om een gelijkstroom te krijgen wordt dus gebruik gemaakt van de diode. Een mogelijke schakeling is dan illustratie **C**. De figuur toont een trafo met één secundaire wikkeling, een diode D1 en een belastingweerstand R1. Omdat de diode alleen stroom geleidt als de linkerkant positief is ten opzichte van de rechterkant zullen alleen de positieve halve sinussen van de trafo-spanning worden doorgelaten naar de belastingweerstand. Voor de negatieve halve sinussen werkt de diode als een vrijwel ideale gesloten schakelaar. Op de onderste lijn van plaatje **D** is te zien dat alleen de positieve golfjes doorgelaten worden.



Op de scoop hier links, aangesloten op UR1, is ook duidelijk te zien dat alleen de positieve halve sinussen doorgelaten worden. Dit lijkt goed te werken alleen is het jammer dat we alleen gebruik kunnen maken van de positieve sinus golfjes en dus alleen het vermogen dat deze golfjes kunnen geven. (En uiteindelijk draait het om het vermogen).

Gelukkig is er een manier om ook gebruik te maken van de negatieve golfjes: de bruggelijkrichter. Deze gelijkrichter bestaat uit vier diodes en werkt als volgt. Wanneer er een positieve spanning aan de ingang (trafokant) is dan zal door de diodes de bovenzijde van deze schakeling positief worden. De benedenzijde is dan negatief.

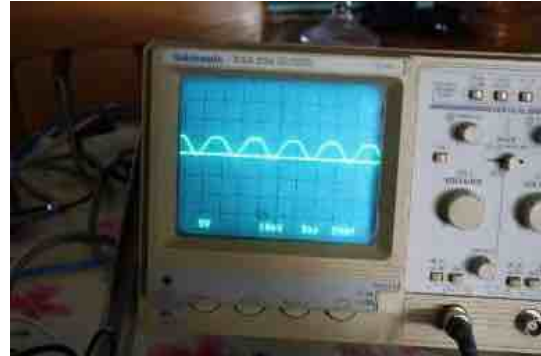




Wanneer er een negatieve spanning aan de ingang staat dan zullen de andere twee diodes ervoor zorgen dat weer de bovenzijde van deze schakeling positief is en de benedenzijde negatief. In beide gevallen zal de uitgang een positieve en een negatieve zijde hebben.

noemen. De schakeling ziet er op de oscilloscoop als volgt uit.

Voor de duidelijkheid: de negatieve zijde zullen we voortaan de 0 (nul)



Vele adapters (en bijvoorbeeld de oudere "gelijkstroom transformators") geven de bovenstaande positieve 'golfjes'spanning. Deze spanning is nog niet bruikbaar om de timer (een minicomputertje) correct te laten werken. De spanning moet dan stabiel zijn. De volgende keer zal ik dan ook uitleggen hoe deze positieve golfjesspanning stabiel gemaakt kan worden.



www.tillymodels.nl

Tilly Models

resin modelbouw in H0 en N

U kunt nu ook terecht in onze winkel op de Krakkedel 2 in Doornenburg voor Nederlandse en Zwitserse scenery.

Naast onze eigen modellen verkopen wij:

- *Humbrol en Vallejo verf
- *Holland Scale
- *Anita Decor
- *Evergreen plastics
- *Noch
- *Kibri en Faller



Openingstijden: zaterdag van 10.00 tot 17.00
Op beursdagen in Houten en feestdagen gesloten





1,5 meter afstand op perron door sensor *(Volkskrant, dinsdag 24 november)*

Een netwerk van sensoren dat op stations wordt gebruikt om onveilige situaties te bestrijden blijkt ook geschikt om na te gaan of reizigers zich houden aan de corona-afstand.

Rollend erfgoed Arnhem dakloos? *(Gelderlander, donderdag 26 november)*

De vijf bussen van Stichting Trolleymaterieel Arnhem moeten weg uit de loods aan de Havenweg, omdat er een nieuwe ingang voor Industriepark Kleefse Waard moet komen.

Extra geld voor spoorovergangen *(Volkskrant, vrijdag 27 november)*

De komende drie jaar komt jaarlijks 37,5 miljoen vrij voor te sluiten of te beveiligen overwegen.

Utrecht vraagt groeifonds geld voor station *(Volkskrant, maandag 30 november)*

De stad wil twee nieuwe tramlijnen aanleggen en een nieuw intercitystation aan de zuidkant van de stad, Lunetten-Koningsweg. Kosten 2,5 miljard.

Actiegroepen: 'Snel noordtak van Betuwelijn' *(Gelderlander, dinsdag 1 december)*

Het LPOGT (Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen) doet een oproep aan het kabinet: kom voor de verkiezingen nog met plannen voor verbetering van leefbaarheid van mensen die aan het spoor wonen.

Verkeersleider ziek: geen treinen Arnhem-Utrecht *(Gelderlander, dinsdag 1 december)*

Er zijn honderden vacatures. Corona-uitval en natuurlijk verloop zorgen verder voor problemen. Treindienstleiders kunnen alleen worden ingezet bij hen bekende posten.

Buffels vertrekken naar Polen *(Volkskrant, woensdag 2 december)*

De oude dieseltreinen die pendelden tussen Zwolle, Kampen en Enschede zijn na jarenlang touwtrekken voor het grootste deel verkocht aan een Poolse spoorwegmaatschappij.

'Noordtak is voor vervoer must-have' *(Gelderlander, donderdag 3 december)*

Marktvisie van de spoorgoederensector.

'Lok reiziger met korting weer ov in' *(Gelderlander, donderdag 3 december)*

Oproep van reizigersvereniging Rover. Suggestie: betalen met mobiel of bankpas invoeren.

Na ontsporing 49 dubbeldeckers uit de vaart *(Volkskrant, vrijdag 4 december)*

De DDZ-treinen vertonen onverklaarbare trillingen bij hogere snelheid.

Maaslijn opnieuw miljoenen duurder *(Gelderlander, zaterdag 5 december)*

De elektrificatie van Roermond naar Nijmegen gaat in de papieren lopen.





7

8



Station van de toekomst *(Volkskrant, maandag 7 december)*

Nijmegen mag het spits afbijten voor verdere vernieuwing van de stations. Groningen een extra ingang aan de zuidkant, met het oog op extra treinen naar Duitsland. Vandaag praat de Tweede Kamer over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.



Nog steeds te veel botsingen *(Gelderlander, zaterdag 12 december)*

Dit jaar zijn er al 25 bijna-botsingen en 4 aanrijdingen geregistreerd op onbeveiligde overwegen. Daarbij kwam een 58-jarige machinist om het leven.

Buslijn 13 door Klarendal gaat verdwijnen *(Gelderlander, zaterdag 19 december)*

Vijf jaar mocht het duren, maar de lijn werd niet het succes waarop gerekend werd.

'Kerststoomtrein' volgend jaar naar Arnhem *(Gelderlander, woensdag 30 december)*

Bij Winter Wonderland Arnhem moet de Polar Express de grootste kerstmarkt van het Oosten van het land nog meer allure geven.

Syntus is nu RRReis *(Arnhemse Koerier, zondag 3 januari)*

Dit is de nieuwe naam van het regionale openbaar vervoer in Flevoland, Gelderland en Overijssel. Geleidelijk aan worden naam en logo ingevoerd.

Gebruik ov in 2020 bijna gehalveerd *(Volkskrant, woensdag 6 januari)*

Ongeveer 660 miljoen keer werd ingecheckt.

Mondkapje leidt tot meer stennis in bus *(Gelderlander, donderdag 14 januari)*

Wekelijks vijftig tot honderd incidenten, waaronder het slaan van de chauffeur. Verder veel duwen, dreigen, soms spugen.

Wat als de bus en de trein straks niet meer vol zitten? *(Gelderlander, donderdag 14 januari)*

Interview met Martijn Mentink, adjunct-directeur van Hermes.



Conducteur vreest dat afpakken fluitje ook zijn functie uitholt *(Volkskrant, donderdag 14 jan)*

De NS bezweert bij hoog en laag dat 't fluitje van de HC alleen verdwijnt uit de Airport Sprinter.

Aanpak overwegen in Rheden begint later *(Gelderlander, zaterdag 23 januari)*

Mooi overzicht van de (driekwart jaar vertraagde) aanpak van onbewaakte overgangen.

Tegen de terminal *(Gelderlander, zaterdag 23 januari)*

Drie volle pagina's over 'De logistieke droom van Gelderland' en het verzet tegen het overslagcentrum bij Valburg.

Thalys heeft leningen nodig om verder te kunnen rijden *(Gelderlander, zaterdag 23 januari)*

Tweederde van de omzet vervloog door corona.

Trein Nijmegen-Amsterdam straks om de tien minuten *(Gelderlander, zaterdag 30 januari)*

Het concept van de dienstregeling die half december 2021 moet ingaan is al gereed.

Veiligheid gaat voor alles, daarom valt de trein vaker uit dan elders *(Volkskrant, di 9 febr)*

We hebben toch verwarmde wissels? En meer vragen + antwoorden.

Treinstation: waar het vertrek bijna jammer is *(Gelderlander, woensdag 10 februari)*

Reizigers oordelen steeds tevredener over de treinstations in hun stad of regio. Het meest geliefde station(netje) is Klimmen-Ransdaal in Limburg; 96% van de reizigers geeft een 7 of hoger.

Door NS beloofde 'Zwitserse wissels' kwamen er niet *(Gelderlander, vrijdag 12 februari)*

Volgens ProRail is 60% van de wissels elektrisch verwarmd, maar onduidelijk blijft of dat 'Zwitserse niveau' is. NS wijst er op dat het spoor is gebouwd voor Nederland, waar ernstige sneeuwval nu eenmaal zeldzaam is.



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

PEPERKAMP



www.peperkampmodelbouw.nl



Tevens gespecialiseerd in radiografische auto's,
plastic bouwpakketten, modeltreinen,
autominiaturen, racebanen, vliegtuigen etc.
In- en verkoop van nieuwe en gebruikte modeltreinen.

Verlengde Maanderweg 87 - Ede
Tel. 0318 - 65 32 32

Geopend van maandag t/m zaterdag
(tussen 12.30-13.30 gesloten)



 VEILINGHUIS BOUWMAN
SPEELGOEDVEILINGEN 2020

 VEILINGHUIS BOUWMAN
SPEELGOEDVEILINGEN 2020

ONLINE VEILINGEN

**MAANDELIJKS
2 ONLINE VEILINGEN**



Saturnusweg 6a | 6971 GX Brummen | +31 (0)575 56 03 93
info@veilinghuisbouwman.com | www.veilinghuisbouwman.com

ONLINE VEILINGEN

**MAANDELIJKS
2 ONLINE VEILINGEN**



Saturnusweg 6a | 6971 GX Brummen | +31 (0)575 56 03 93
info@veilinghuisbouwman.com | www.veilinghuisbouwman.com



De grote ommakeer (2)

📷 en 📄 door **Everard van der Velden**

Een locdepot zonder draaischijf is net zo handig als een bovenwoning zonder trap, dus in de hoek die we nu extra hadden, hebben we een stuk aan de modulebak 'geplakt'. Nu pasten de dubbele locloods en de draaischijf samen op dit stukje baan.

De locloods, die we tweedehands samen met een aantal andere bouwwerken zoals seinhuizen, stations, perrons, kolenlaadbunker en een watertoren heel gunstig konden aanschaffen, is door Theo G. prachtig verbouwd en gewetherd. Hij is uitgebouwd, zodat nu ook de grote stoomlocomotieven binnen kunnen staan. De watertoren vonden we allemaal zo lelijk als de nacht. Maar een gegeven paard moet men niet in de bek zien, toch? En nu het een waardevol collectorsitem van Märklin blijkt te zijn, mag hij toch blijven. Wel moeten we het 'kabouter Plop'-gehalte nog wat terugbrengen door hem flink te verweren.

Maar met zo'n mooie locloods moest er dus natuurlijk ook wel een aardige draaischijf komen. Niet het type, dat ik eerst in gedachten had, namelijk een eenvoudige platte schijf, die op een gladde kunststof ondergrond rondgedraaid kon worden. Dan zou zo'n schijf de modderschuit onder de vlag geworden zijn.



Nee, een simpele ommakeer werd het dus mooi niet. En toen ik via Robert M. aan vier mooie kleine kogellagertjes kon komen, was het hek van de dam. Toen moest er ook maar een realistische draaischijf komen. Nou, dat heb ik geweten. Om het simpel te houden, ben ik met mdf gaan bouwen. Goedkoop en goed te bewerken. Eerst in de tuin (bij 32° C) de buitenring uit 15 mm plaat gezaagd, door middel van een alu stripje (als een soort passer) aan de decoupeerzaag. Gaatje van 5 mm in het centerpunt en zagen maar. Liefst de buitenste zaagsnede eerst, anders ben je je centrering kwijt. Onder deze ring is een bredere ring van 6 mm dik mdf gemonteerd om de kogellagertjes mooi over een vlakke ondergrond te laten lopen. De basis

van de draaischijfbrug werd gezaagd uit 12 mm plaat.



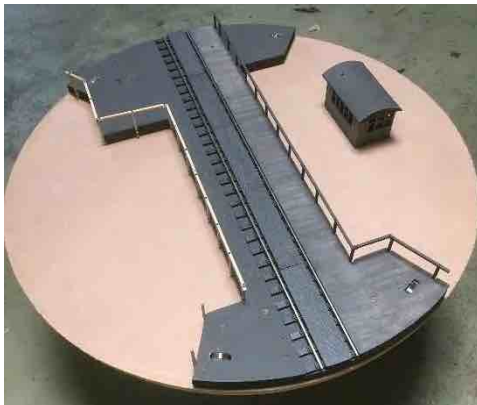
In de dekplaat heb ik 'planken' gekrast met een afbreekmes. En met een doorslijpschijfje is de 'houtnerf' aangebracht. Daarna op de dekplaat antraciet acryl (lees: Maatwerk verf) aangebracht en met een katoenen doek uitgepoetst, totdat de mdf kleur begon door te schijnen. Op deze manier krijg je het 'oud en versleten' uiterlijk. De verschillende lagen van de brug heb ik bewust niet verlijmd maar geschroefd, om eventueel alles nog te kunnen demonteren voor wijziging of reparatie. Door de holle spil (draadbuis M10x1 van een schemerlamp) loopt de bedrading voor rijspanning en verlichting naar de brug.

Bij het samenbouwen van ring en brug bleek dat de speling tussen deze delen vrij nauw luis-tert. Bij enige temperatuurs- of vochtigheidsveranderingen liep de brug al snel aan. Steeds iets afgeschuurd en ja hoor, toen liep de brug rond als een zonnetje.

Het volgende detail was het draaischijfhuisje. Bij het grote voorbeeld zitten er vaak veel ramen in, want de bedieningsman moet goed rond kunnen kijken (letterlijk en figuurlijk). Om het huisje goed sterk te maken, heb ik gekozen voor shaslick stokjes van bamboe. Sterk jongens! Bij het boren gaat zelfs een boortje van 1 mm nog roken.



Het ronddraaien van de brug doe je met het kachelpijpje van het huisje. Tevens dient dit pijpje om de brug bij elk spoor te kunnen vergrendelen. Hoe? Nou simpelweg door de bajonetwerking van de vergrendelstift onder aan het kachelpijpje. Optillen en verdraaien: vergrendeling opgeheven. Verdraaien en laten zakken: stift vergrendelt bij een van de sporen aan de draaischijf.



Ook voor de leuning van de brug heb ik bamboe houtjes gebruikt. Geschroefd met Fleischmann schroefjes 1.35x 7 mm. Sterk. Omdat de draaischijf bij het grootbedrijf zo belangrijk was, werd naast de elektrische aandrijving vaak ook nog een pneumatische en een handbediening gemonteerd. En mocht de perslucht ook nog eens uitvallen, dan kon men zelfs nog terugvallen op de remlucht van de locomotief. Op de brug heb ik de handaandrijving aan het andere einde tegenover het huisje geplaatst. De spoorwegman die er naast staat heeft zich, zo te zien, nog niet in het zweet hoeven werken.





Aan weerszijden van de brug is een (niet-functioneel) oprijsein geplaatst. En ja, door de prachtige huisjes van Jaap en Theo G. zag ik het licht. Letterlijk. De verlichting maakte het draaischijfhuisje toch wel veel gezelliger. In combinatie met de mooi verlichte locloods is deze hoek van de baan echt sfeervol geworden.

Zoals al eerder genoemd zijn veel Spoor 1 locomotieven groot, zwaar en niet handzaam. Stoomlocs met sleptender zijn tot 75 cm lang, tot 15 kg zwaar en veelal gedetailleerd met flinterdunne stangetjes. Die wil je niet oppakken tenzij het echt niet anders kan. Gelukkig kan het wel anders. En wel door de loc in een kist op een stuk rails te vervoeren. Speciaal voor dit soort kisten is er één spoor aan de draaischijf uitneembaar gemaakt. Als dit spoor uitgenomen is, kan de kist op deze plaats neergezet worden.



De kist is open te klappen. Deksel eraf en zijkanten wegklappen. Middels een paar draden met



krokodillenklemmetjes spanning op de rails van de kist en je kunt de loc zó de baan oprijden (het helpt, als je de rails van de kist recht tegenover de rails van de baan positioneert). Zo zie je, dat deze hoek van de Spoor 1 baan met de draaischijf toch wel 'vet' geworden is. Mooi de grote ommekeer.



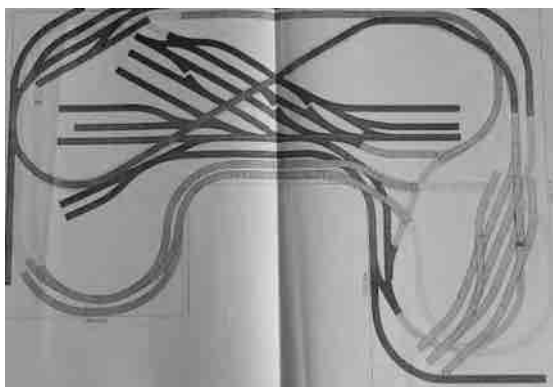
Er is nog veel, ja héél veel werk te doen, maar het is ontzettend leuk en het houdt ons van de straat.



Westervoort schakelt om

📷 en 🗨️ door **Lennart Visser**

Als ik een ding heb geleerd in de afgelopen twaalf jaar bij de MVA, dan is het wel dat modelbouwers trouw zijn aan hun merk en hun schaal maar in ieder geval aan hun stroomsoort. Daarom neem ik jullie mee in hoe ik mijn Westervoort-spoorbaan in vijf maanden tijd niet alleen heb uitgebreid, maar ook rigoureus ben overgestapt van gelijk- naar wisselstroom.



Zoals bijna iedereen begon ik met een kleine Märklin-modelbaan, waarbij de spullen van mijn broer de basis vormden. Ik werd geïnspireerd door mijn opa, die begin jaren 60 een modelbaan begon met prachtige locomotieven... Ik had een aantal jaren geleden best een aardige spoorbaan gebouwd, met lekker veel rails en rijmogelijkheden.

Maar zoals zo vaak verslofte de boel. Het liep niet altijd goed, het werd vuil en dan kom je in de vicieuze cirkel van niet meer rijden... Gelukkig hadden we de ruimte op zolder niet nodig en daarom

stond de Märklin-baan er nog, na al die jaren.

Ik las intussen een artikel in het Modelspoor Magazine over een diorama van een oorlogstafereel in België en ik had een historisch werk gelezen over Westervoort in de oorlog en toen viel er een nieuw plan op zijn plek. Als ik nou eens Westervoort 1903 ging nabouwen, inclusief de zelfgemaakte gebouwen.

Zo gezegd zo gedaan en het begin was het verzamelen van tekeningen en foto's. Dat is trouwens een hobby op zich! Via de lokale historicus en historische kring, internet en het archief van de NVBS heb ik een dikke ordner met foto's en bouwtekeningen van station Westervoort en omgeving verzameld. Die komen nog steeds goed van pas bij het nabouwen van alle gebouwen. En ik ben best tevreden over de resultaten. Toen ik het station had meegenomen naar een lezing over het spoor in Westervoort, vond een van de oud-bewoners van het station dat ik de sfeer en stijl van het station goed had getroffen. Dat is een fijn compliment!



De onderbouw van het eerste deel van de Westervoort-baan wordt gevormd door een onderstel van een oude Ikea-bank van zeg 2 bij 0,8 meter waar bovenop het plaatwerk werd gemonteerd. Uiteraard in twee niveaus, want Westervoort kent een spoordijk die dwars door het dorp



loopt. Via-via kreeg ik een doos met oude gelijkstroomrails met mooie slanke wissels en dat zag er prachtig uit. Alles bleek precies te passen, uiteraard heb ik het sporenplan van Westervoort 1903 enorm in elkaar gedrukt maar de gebouwen stonden globaal op hun plek. Het station, de goederenloods, de beide seinhuizen, de wachterswoning, de kiosk, het viaduct onder het spoor door, de oprit van de weg naar de brug, alles kreeg zijn plek op de baan.



Na verloop van tijd stuitte ik op een leuke foto van het houten seinhuis dat aan het begin van de brug stond en ook dat vroeg om nagebouwd te worden. Maar daarvoor moest wel de baan verlengd worden, met een extra bak, want het seinhuis stond vlak voor de brug. Dus had ik ineens een baan van 2,85 bij 80 cm. Ik zal jullie het verhaal besparen dat ik het seinhuis had gebouwd op basis van de foto van de Arnhemse kant en de andere zijkant zelf had verzonnen. Toen ik later een foto kreeg van de andere zijkant, bleek die er toch heel anders uit te zien dan mijn model... Aanpassen die handel dan maar.



Alles reed, ik had schakelaars aangelegd om de sporen stroomloos te maken. Voor de Westervoort-baan had ik een oude stroeve 75'er en later een kleine Anna-loc, maar beide locs reden niet echt soepel over de wissels en meer dan een beetje heen en weer rijden en wat rangeren zat er niet in.



Ondertussen gebeurde er ook nog iets anders: mijn opa had ooit zijn Märklin-treinen verdeeld onder de kleinzons en hij had mij zijn (grote) verzameling treinboeken nagelaten. Deze kleinzons deden eigenlijk weinig met hun treinen en om een lang verhaal kort te maken: de resterende locs van mijn opa kwamen het afgelopen jaar naar mij toe.

De neven en halfbroers vonden collectief dat het mooi zou zijn als de verzameling van opa weer compleet zou zijn en gebruikt zou worden.

Zo had ik ineens de V 200, de 23'er en de 110, allemaal uit begin jaren 60, aangevuld met een stuk of wat kleinere locs. Heel leuk natuurlijk, maar mijn Märklin-baan was verstoofd en op de Westervoort-baan rijden kon uiteraard niet. Dus legde ik deze erfstukken af en toe op hun rug





om ze met een paar draadjes te laten draaien, maar ja, ideaal was het niet. Het stoorde mij ook steeds meer dat het grote doorgangsstation van Westervoort op mijn modelbaan tot een soort rangeerpuzzel was geworden. En toen ook de Anna-loc bleef haperen op de oude wissels en ik intussen keek naar een stilstaande vloot van Märklin-locs, besloot ik te doen wat ik al eerder

had bedacht: ik ga de gelijkstroomrails vervangen door de Märklin M-rails! Dan konden mijn eigen locs rijden en vermoedelijk zou dat de prestaties ook verbeteren, want Märklin loopt altijd! En ik zou een rondrijdende baan kunnen maken, want ook dat is met wisselstroom veel makkelijker.

Even speelde ik met de gedachten om de Westervoort-baan op de onderbouw van de oude Märklin-baan te leggen, maar dat was erg onhandig en paste ook totaal niet. Een bezoekje van Jaap gaf de doorslag. Hij raadde mij aan om de boel gewoon om te bouwen en meteen ruimte te maken door de Märklin-baan af te breken. En toen begon het grote werk: eerste de Märklin-baan afgebroken. Meters draad, ladingen rails en vooral veel houten balken kwamen tevoorschijn.



Toen de kasten op zolder verplaatst, bureautje naar de vuilnis en de grote tafel waarop de Westervoort-baan stond naar het midden verschoven.

Voordeel daarvan is dat de baan voor een groot deel op die tafel rust en de keerlussen daardoor redelijk makkelijk dragend gemaakt konden worden. Ik had al uitgerekend dat het precies moest kunnen! 2.85 aan spoorbaan en 2 x 1.20 aan keerlussen, is 5,30 meter bij een zolder van 6 meter. Blijft er net genoeg ruimte over zodat ik om de baan heen kan lopen!

Probleem was wel dat de Märklin-rails niet op dezelfde plekken ligt als de gelijkstroom-rails door de verschillende wisselhoeken, dus pasten sommige gebouwen er niet meer op en zaten alle gaten met bedrading voor rijden en licht op de verkeerde plek! Bij de goederenloods heb ik de baan wat breder gemaakt. Dat zit daardoor wel net boven het schakelpaneel, dus de schakelaars overhalen doen we nu op gevoel! Het leggen van de Märklin-rails ging eigenlijk heel vlot en het was een feest om mijn mooie locs over de baan te laten gaan. De bedrading onder de baan hoefde niet aangepast te worden. Märklin-trafo eraan, de draden in plaats van naar de beide rails naar de middenrail en rail aansluiten en klaar is Kees! Voor het opnieuw boren van de gaten en doortrekken van de bedrading was het heel fijn dat ik de hele baan op zijn kant kon leggen...



Het middendeel is nog steeds gebaseerd op het sporenplan van Westervoort begin 1900, de beide keerlussen zijn fantasie en alleen bedoeld om rond te rijden en treinen te parkeren. Die ga ik dus ook niet invullen of schilderen. Op de keerlus die het verste weg ligt, heb ik elektrische wissels gemonteerd, de rest van de baan heeft gewoon handwissels.

Het middendeel is nog steeds gebaseerd op het sporenplan van Westervoort begin 1900, de beide keerlussen zijn fantasie en alleen bedoeld om rond te rijden en treinen te parkeren. Die ga ik dus ook niet invullen of schilderen. Op de keerlus die het verste weg ligt, heb ik elektrische wissels gemonteerd, de rest van de baan heeft gewoon handwissels.





Intussen rijden de treinen hun rondjes en werk ik aan de details, zoals het bordessein en het pantserhek dat in de oorlog de brug moest beschermen tegen de Duitsers.



„Uit d'Oude doos”

door Bert Pas

De ‘Switcher’ nr. 4466 van de UNION PACIFIC (1916)

Deze machines zijn voor een Europese hobbyist opmerkelijk. Ze hebben namelijk indrukwekkende afmetingen, maar rusten slechts op twee of drie rond het midden van de machine gegroeperde assen. Een beetje zoals bij de speelgoedlocomotief waarvan de draaistellen verdwenen zijn en alleen de drijfwielen zijn behouden. Het gaat om de ‘Switchers’ of rangeerlocomotieven die frequent aangezet moten worden om de lange treinstellen langzaam in beweging te zetten: het gehele gewicht is dus geconcentreerd op de drijfwielen.

Rangeren een duistere en ondankbare taak

Op alle mondiale spoorwegnetten moeten goederenwagens gerangeerd worden in rangeerstations om ze van trein te kunnen laten wisselen en op hun bestemmingsstations aan te laten komen. Het is bij deze taak, waarmee in verhouding tot concurrerende vervoersmiddelen, voor de spoorwegen veel kostbare tijd is gemoeid, van cruciaal belang dat dit snel en op adequate wijze verloopt. Daarvoor zijn speciale locomotieven nodig die onvermoeibaar over de rangeersporenbundels heen en weer gaan, wagons aankoppelen, ze rangeren door ze over een rangeerheuvel te laten gaan en ze soms in ‘in de rij te zetten’ als ze te vroeg op het aankomstspoor zijn gestopt.



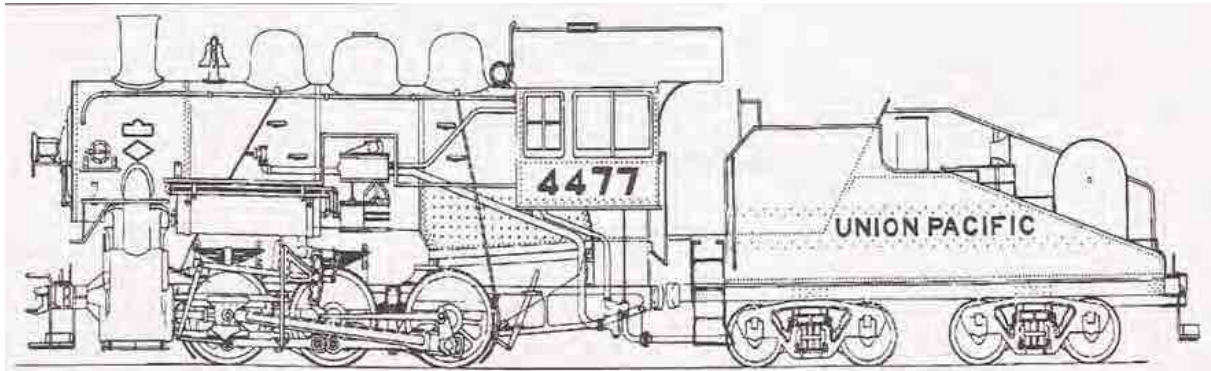
Dit model bevindt zich in het California State Railroad Museum

Het rangeren op de Amerikaanse spoorwegnetten

De Amerikaanse spoorwegen zijn van oudsher goederentransporteurs, of liever gezegd, gigantische transporteurs geweest. Eindeloos lange treinen rijden nog steeds met trage snelheid dag en nacht over Amerikaanse bodem waarbij ze in zekere zin de rol van



binnenschepen spelen, die ondanks hun trage snelheid toch een enorme afzet hebben vanwege hun aantal en de wijze waarop ze elkaar op de binnenwateren opvolgen. De Amerikaanse spoorwegen, die dertig keer zoveel goederen vervoeren dan de SNCF en die 1988 een nettowinst hebben gemaakt van zo'n twee miljard dollar, hebben een lange rangeergeschiedenis achter zich waarmee in hoog tempo treinen gevormd werden van soms meer dan 1000 ton.



Deze tekening doet de vorm van de tender goed uitkomen waarvan de gebogen waterbak het zicht naar achteren niet belemmert

Het knechtje van de Amerikaanse spoorwegnetten

In het stoomtijdperk werden voor het rangeren locomotieven van het type 0-4-0, 0-6-0 of zelfs 0-8-0 gebruikt. In tegenstelling tot Europa zijn het geen tenderlocomotieven, want het traject over de Amerikaanse rangeersporen is erg lang. Er is zelfs een flinke tender op draaistellen voor nodig en bepaalde rangeerlocomotieven waren zelfs voorzien van tenders met een grote capaciteit afkomstig van afgeschreven lijnlocomotieven. Hoe dan ook, de tender mag het zicht naar achteren niet belemmeren. Vandaar haar bijzondere vorm met lichthellend vlak waardoor de machinist vanuit de stuurcabine tot op de grond kan kijken en zodoende de wagons behoedzaam tot bij de stopplaats kan naderen en automatische koppeling kan ontzien. De 'Switchers' van de Union Pacific die in 1916 door Baldwin werden gebouwd sloten hun loopbaan op zijn laatst in 1960 af.

Technische eigenschappen

Totale gewicht:	76 ton
Aantal cilinders:	2, enkelvoudige expansie, 537,6 x 665,6 mm.
Diameter van de drijfwielen:	130,5 cm
Tractievermogen:	16 ton



Het schaalmodel: een 0-6-0 in H0 van Bachmann De 'Switcher' 4442



OMROEPBERICHTEN



De trein is niet al te lang, maar stopt aan het begin van het perron en ontsluit zijn deuren, terwijl enkele rijtuigen nog niet langs het perron staan. Een slaperige reiziger heeft dit niet in de gaten en verdwijnt met aktetas en al in de diepte om op een werkpad terecht te komen. Een passagier roept geschrokken: 'Wat gebeurt daar?', waarop iemand anders broodnuchter reageert: 'Zijn parachute ging niet open!' Gelukkig krabbelt het slachtoffer vrijwel ongedeerd weer overeind.

JARIGEN

3 maart

Bert Brood

15 maart

Roland Ouwejan

16 maart

Jasper Koederings

29 april

Gert Robbertsen

9 mei

Jan Hendriks

9 mei

Jan Verlangen

13 mei

John Brendel

15 mei

Oscar Olie

20 mei

Gerben Weggen

25 mei

Pascal Spoor

31 mei

Jitse Kaspers

5 juni

Hans Karssen

Cora van Nieuwenhuizen

Er stak een vleugje
Op in Vladivostok

Dat een vlokje werd
Weinig vlot van aard

En samen fladderde
Met vele vlokjes

Tot een vlaag vlokjes
Een vliegende vloot

Die vlokkerig vloede
Naar het vlakke land

Waar 1 vlammetje schrok:
Alle treinen vleugellam.

bron: De Volkskrant



Werkt Uw man ook zo hard?

Dan mag U hem de rijpe malse zomer-groente niet onthouden. Dan heeft hij recht op iets heerlijks en... op Uw gezelligheid. Koop nu en dan een pakje groenten en vruchten van Vita N.V. Vitamineerijk! Panklaar! Zeldzaam geurig en smakelijk. Alleen de keiharde pakjes snelbevoren groenten en vruchten van Vita N.V. zijn vitamineerijk! Vraag Uw Vita- en Verna-man een gratis receptenboekje!



advertentie uit personeelsblad
Nieuw Spoor, 1947

Aan dit nummer van **Het Zijspoor** werkten mee:

de adverteerders, Jitse Kaspers, Bert Pas (ook als bezorger), Martien Beumer, John Brendel, Niek van Duijvenvoorde, Theo Grootens, Peter Knijff, Everard van der Velden, Lennart Visser, Hans van de Ven.

Wil je jouw naam hier de volgende keer bij? Mail aan zijspoor@mva.nu ! Nú!





we
bedanken

Guus Onstenk
herenkapper

voor zijn
jarenlange
support

BAPTIST
VOOR HOUTBEWERKERS 

Dé speciaalzaak voor de fijne houtbewerking met het grootste assortiment gereedschappen en machines voor iedereen met passie voor houtbewerken!

Bezoek baptist.nl en vind ruim 8.000 artikelen met uitgebreide omschrijvingen, afbeeldingen, video's en gerelateerde producten!

Graag tot ziens in Arnhem!



Baptist voor Houtbewerkers gereedschappen en machines
Vlamoven 32
6826 TN Arnhem houtbewerkers@baptist.nl

Winkel ook op
Baptist.nl

Wilke Tabak v. o. f.
uw sigarenspeciaalzaak

Koningstraat 66a, 6811 DJ Arnhem

Alles op rookgebied, o.a.:

Longfillers: Cubaans, Dominicaans

Luxe aanstekers: Dupont, Ronson

Waterpijpen

Humidoors

Staatsloterij



Lotto.



KRASLOTEN

Het verkooppunt voor lotto, krasloten en staatsloterij



Wentink Hobby

MODEL TREINEN

ARNOLD
ARTITEC
AUHAGEN
BACHMANN
BEMO
BRAWA
BUSCH
DIGIRAIL
ESU
FALLER
FLEISCHMANN
GÜTZOLD
HALLING
HARTEL
HEKI
HELJAN
HENCKENS
HOBBYTRAIN
KATO
KIBRI
L.G.B.
LENZ
LILIPUT
LIMA
MÄRKLIN



**40m² MÄRKLIN
SHOP-IN-SHOP**

**OOK VOOR AUTO'S,
BOUWDOZEN,
RADIOGRAFISCHE AUTO'S,
BOTEN EN RACEBANEN**

MEHANO
NOCH
PICCOLO
POLA
PREISSER
RIVAROSSO
ROCO
SEUTHE
SOMMERFELDT
SYMOBA
TORTOISE
TRIX
UHLENBROCK
VISSMANN
VOLLMER
WOODLAND
en nog véél meer!

Tevens hebben wij
een ruime keuze in
DVD's, boeken en
tijdschriften

WIJ ZIJN VAN DINSDAG T/M ZATERDAG GEOPEND

Steenstraat 20 • 6828 CK Arnhem
T. 026 - 442 32 26 • F. 026 - 446 17 37
I. www.wentinkhobby.nl • E. support@wentinkhobby.nl

