

Het Zijspoor

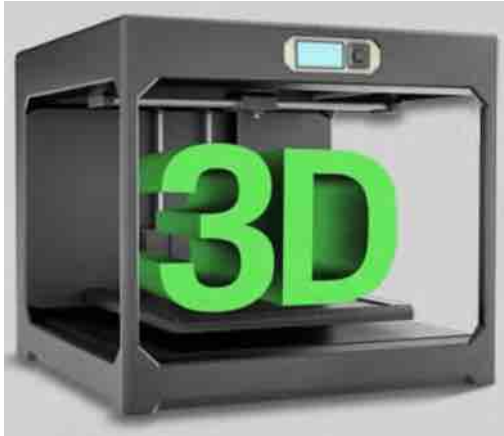


Museum Buurtspoorweg Haaksbergen, zie pagina 8-12
Op deze foto de T3, de oudste loc van MBS

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

33e jaargang, 2022, nr. 2



HCC

HCC (Hobby Computer Club) is een zeer actieve vereniging met zo'n 40.000 leden. Je kunt aan mijn mailadres hans.vandeven@hccnet.nl zien dat ik er ook lid van ben. Er zijn tal van thematische afdelingen. Voor ons zijn trainsim, modelbaanautomatisering en 3D het meest interessant. Helaas werken de laatste twee niet samen. Er lijkt mij best grote behoefte aan 3D-ontwerpen specifiek voor de modelbaan. Maar het is zoeken in de hooiberg. Deze url gaat je wél helpen. Hij leidt naar tientallen linkjes. Veel surfplezier. O ja, meer 3D-nieuws over onze 3D-tekencursus op pagina 35-37.

hcc^o3D

Dit document bevat hyperlinks naar wetenswaardige artikelen en documenten over *3D-ontwerpen en -printen*. Het is een levend document, d.w.z. het wordt uitgebreid en actueel gehouden.

bit.ly/hcc3D

Algemeen	1
3D-modelleren	3
3D-printen	5
Speciaal voor modelspoorhobbyisten	5

Deze pagina wordt gesponsord door onze huisbaas Maatwerk Kindermeubilair.



Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

Opgericht 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 2022-3 kan tot 23 augustus a.s. bij de redactie.
Het volgende Zijspoor komt 6 september a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

Van de redactie -----	4	Even voorstellen: Herman Ederveen	25
Van de voorzitter -----	6	Nieuwspas-----	28
Museum Buurtspoorweg Haaksbergen	8	Baanverslagen ALV -----	32
SNCF Locomotive à vapeur 231 -----	13	Naar de 3D-tekenschool 2-----	35
Weather bericht 3 -----	17	Treingestuurd rijden 1 -----	38
Steaming Tender Restaurant -----	20	Agenda -----	41
Feestje! -----	22	Omroepberichten -----	42



Weatheren

In deze editie vanaf bladzijde 17 de derde aflevering van weatheren van Ronald Heijne. Hij mailde me: Misschien is een link bij het volgende artikel naar een paar films over mijn baan die ik op YouTube heb staan, ook interessant. Daar rijdt het gewetherde materieel rond en kan men zien hoe het er op een realistische modelbaan uitziet. Bijvoorbeeld:

<https://youtu.be/FX2RKwjVlxc> <https://youtu.be/kFKm0Pzf4T4> <https://youtu.be/FPJ9NE5PSgU>

Ik schreef terug: Wow, dan heb je vast een kast van een huis. Ronald: Het formaat van de baan valt best nog wel mee. Ik woon in een gewoon rijtjeshuis met een zolder en een zolderkamer. En daar gaat het natuurlijk helemaal doorheen. O ja, en je ziet geen knipperende verlichting omdat ik met veel assen stroom opneem en de rijtuigen onderling elektrisch zijn doorverbonden, met zelfgemaakte miniatuursteker-koppelingen.

Rijk

Het is weer een rijkgevuuld clubblad. Daarom hou ik het hier extra kort. Veel leesplezier!

hans



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



Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9
6987 ER Giesbeek
0313-632242



www.autobedrijfscheers.nl

Wij doen alles voor uw auto!

@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,

Eindelijk ... we keren langzaam maar zeker terug naar de normale gang van zaken! Maar pas op: het coronavirus is nog niet verdwenen! Nog steeds geldt het credo: wanneer je verkouden bent of je anderszins ziek voelt ... **BLIJF DAN THUIS!** Gelet op de gemiddelde leeftijd van de leden zijn wij een kwetsbare groep!

Vanaf de maand april zijn wij - in overleg met onze huisbaas - begonnen om voorlopig ook op **de eerste zaterdag van elke maand** een clubbijeenkomst te houden. Afspraak is dat jij jouw aanwezigheid vooraf bij Jan Hendriks aanmeldt. Op zaterdag 2 april waren er slechts negen leden aanwezig, terwijl op zaterdag 7 mei niemand behoefte had aan deze extra mogelijkheid. Was het dan toch de beurs in Expo-Houten als oorzaak, dat er die dag geen belangstelling was?



Tijdens een van de clubavonden liet Jasper mij een filmpje zien van een trein met x-tig tankwagens. Met een mooie schaalsnelheid reed het geheel door een fraai aangelegd landschap. Mijn vraag was waar dit was opgenomen, want het geheel zag er erg gelikt uit! Zijn antwoord luidde: "Bij ons op de digi-baan!" Man man man, wat kan je daarin vergissen. Zo op het eerste gezicht leek het voor mij een totaal andere en



zeer professioneel aangelegde modelspoorbaan. Wanneer je de camerapositie anders dan normaal verandert, dan krijg je een nog beter beeld van wat wij als (amateur) locofielen allemaal tot op heden gecreëerd hebben.

Niet alleen op de digi-spoorbaan, maar ook op de andere modelspoorbanen mogen we trots zijn! Op pagina 32 - 34 van Het Zijspoor lees je verder hoe de voortgang van onze modelspoorbanen is.





TIP: maak zelf eens een spannende foto en/of filmpje van onze modelspoorbanen en deel dit met jouw naaste omgeving. En juist daarom is het leuk om eens op zo'n eerste zaterdag van de maand ongedwongen bij de 'buren' (= jouw medeleden van de MVA) een kijkje te nemen en ter plekke elkaars ervaringen te delen.



Helaas ben ik weer gedwongen om tegen mijn zin in de 'politiepet' effe op te zetten en jou een waarschuwing c.q. verzoek mee te geven, namelijk: wil je geen **overbodige zaken**, die je thuis niet meer nodig hebt, naar de club meenemen, want nóg meer opslagruimten hebben we niet. En ja, jullie voorzitter had hier ook een handje van en belooft bij deze beterschap.

En dan nog een dringend verzoek, deze keer van onze Chris: wanneer je **afval** vanaf de spoorbaan hebt, verzamel dit dan in een bij Corrie verkrijgbare vuilniszak en zet deze naast de vluchtdeur. ►



Vervolgens is het de bedoeling, dat **voor onze veiligheid** de vluchtwegen (zie plattegrond vluchtwegen) vrij blijven, dus zet daar geen krukjes, gereedschapskisten, o.i.d. neer! En als laatste: voordat je naar huis gaat, kijk eens achterom of je voor de volgende keer weer een **schone werkplek** hebt?



Gaan wij met z'n allen zoals vroeger ook een **voorjaars schoonmaak** houden? Denk aan vensterbanken leegruimen en schoonmaken, ramen lappen, onze klusruimte op orde brengen (en houden) en ook gereedschap, dat gebruikt is weer op z'n plek terug brengen, lege flesjes/bekers wegbrengen, enz., enz. Tijdschriften weer terug naar onze bibliothecaris Carlo brengen.

Vergeet vooral niet om jouw eigen spullen onder de spoorbaan op te bergen en kijk dan eens verder wat er allemaal onder die spoorbaan ligt en eigenlijk wel weg kan ... Probeer ook weer die hardboard schotten terug te plaatsen! Is het nu echt teveel moeite om met z'n allen onze gemeenschappelijke clubruimten schoon te houden?! Ik ga er van uit dat bij jou thuis het er wel wat meer opgeruimd uit zal zien. Hoeveel stofzuigers en vuilnisbakken hebben wij wel niet ... gebruik deze dan ook.



Noteer in je agenda: de zomervakantie van onze MVA is gepland van 26 juli t/m 9 augustus (dus slechts drie dinsdagavonden geen clubavond).

Veel leesplezier in het mooiste (modelspoor) clubblad van NL + groet,



Museum Buurtspoorweg

door **Jaap Stoter**
© **Sevrien Ferrée** en eigen materiaal

Op 16 april 2022 gingen wij (Theo Grootens, Everard van de Velden, Hans van de Ven en Jaap Stoter) naar Haaksbergen. Via via konden we een afspraak maken om buiten de openingsuren een bezoek aan de Museum Buurtspoorweg te brengen. De afspraak was door corona- en persoonlijke omstandigheden uitgesteld, maar nu was het dan zover. Om half elf werden we verwacht door Sevrien Ferrée en klopten we aan bij de werkplaats op het adres Stationsstraat 3 te Haaksbergen.



Normaal gesproken ga je via het stationsgebouw aan de voorkant naar binnen. Op de begane grond is een plaatskaartenbureau, goederenbergplaats, vestibule met loket en een wachtkamer. Op de bovenverdieping was ooit een woning voor de stationschef en zijn gezin.

Als je nu een kaartje hebt gekocht en je gaat de wachtkamer binnen, dan word je welkom geheten door de vroegere stationschef die je in woord en beeld welkom heet en mooi vertelt over zijn vroegere werkzaamheden en de spoorlijnen. In ons geval was de entree deze keer dus via de werkplaats waar we hartelijk door Sevrien werden ontvangen. Na de koffie begonnen we aan de rondleiding. Het voert te ver om alles uit deze rondleiding te benoemen. Er is zo veel te zien. Het ene is nog mooier dan het andere. Daarom heb ik een selectie gemaakt die naar mijn mening toch een goede indruk weergeeft van ons bezoek.





Naam	TWE 152 / ELNA
Tractievorm	Stoom
Fabrikant	Henschel & Sohn, Kassel (D)
Type	ELNA 5
Fabrieksnummer	20818
Bouwjaar	1927
Spoorwijdte	1435 mm
Standplaats	Haaksbergen
Bedrijfsvaardig	nee, in revisie
Gewicht	54 ton
Lengte o/b	10,020 m
Asindeling	1'Ch2t
Max. snelheid	65 km/h
Tractiedetails	Met oververhitter, Heusinger stoomverdeling
Oorspr. eigenaren	TWE
Hist. nummers	TWE 19 / TWE 152 / KKB 152 / JK 152

Deze loc is, na werkzaamheden bij verschillende spoorwegorganisaties, uiteindelijk in 1972 bij de MBS in Haaksbergen gekomen. In 1973 is ze slechts een enkele keer onder stoom geweest alvorens ze in 1975 naar de werkplaats van de Bentheimer Eisenbahn (BE) in Neuenhaus (net over de grens bij Ootmarsum) werd overgebracht. Daar is toen door MBS-medewerkers een begin gemaakt met de grote revisie. Toen in 1977 de financiën uitgeput waren en de BE haar werkplaatsruimte zelf nodig had, is de revisie stopgezet en is de gedeeltelijk gereviseerde loc naar Haaksbergen overgebracht. Daar is ze vervolgens vele jaren letterlijk onder zeil gegaan en bivakkeerde, bij gebrek aan stallingsruimte, buiten in weer en wind. Later, toen in Boekelo de Romneyloods was gebouwd (inmiddels vervangen door Museumdepot), is zij aldaar gestald.



In 1993 is de revisie weer in eigen beheer ter hand genomen en bijna twee jaar later was ze compleet herboren. De loc heeft tijdens die restauratie haar zwart-rode uiterlijk verruild voor een blauw-zwart jasje. Ze werd in 1995 bij MBS in dienst gesteld onder nummer 5, verwijzend naar de typeaanduiding 'ELNA 5'.



Inmiddels grijpt MBS, ook bij het uit Duitsland afkomstige materieel, zoveel mogelijk consequent terug naar de historisch gefundeerde nummering en kleurstelling. Bij de tussenrevisie in



de winter van 2011/2012 is de loc dan ook voorzien van vier historische locplaten met het opschrift TWE 152 en zijn er enkele schilderklussen uitgevoerd.

In oktober van het jaar 2015 komt ELNA 5 wederom stil te staan. Als één van de meest imposante stoomlocomotieven uit de collectie is ze sindsdien niet meer in actie geweest. Tijd om daar verandering in te brengen. Daarom is de MBS in december 2018 begonnen met de actie 'Help ELNA weer op de rails'. De benodigde revisie is een behoorlijk kostbare onderneming. Om een deel van de benodigde middelen voor de restauratie rond te krijgen, is deze actie bedacht. Het is voor bezoekers en bedrijven mogelijk om symbolisch een stukje van Elna te kopen en daarmee bij te dragen in de kosten. Voor elk stukje ontvang je een certificaat met een uniek nummer. Daarbij ben je uitgenodigd voor de presentatie van de loc na de restauratie. De MVA is er bij en staat dus ook op de Wall Of Fame!



De werkzaamheden aan de Elna vorderen gestaag. Het onderstel en de wielen zijn klaar en het is duidelijk dat de oude originele kleurstelling in rood en zwart weer terug is. Naar verwachting zal de loc dit najaar weer inzetbaar zijn. Heel benieuwd!



De Stichting Museum Buurtspoorweg (MBS) exploiteert dus een museumspoorlijn tussen Haaksbergen en Boekelo. De stichting werd op 21 februari 1967 opgericht en verkreeg op 23 juni 1989 als eerste spoorwegmaatschappij naast de Nederlandse Spoorwegen een vervoersconcessie voor het baanvak Haaksbergen - Boekelo.



Door de vele enthousiaste vrijwilligers wordt prachtig werk geleverd. Ze hebben dan ook de beschikking over een uitgebreide werkplaats. Het hele terrein, gebouwen en materieel is tot in de puntjes verzorgd. Naast voornoemde selectie is er nog veel meer moois te bewonderen. Van pomplorrie, kraanlorrie, draaischijf, historisch toiletgebouwtje en loopbrug tot een nog te restaureren T3 Hannover 1702 uit 1896, zo veel te zien! Ook de treinrit naar Boekelo met haar bezienswaardigheden is zeker aan te bevelen. Een bezoek aan de MBS is de moeite waard.



De afsluitende lunch in het centrum van Haaksbergen was prima. We kijken terug op een geslaagd, gezellig en leerzaam bezoek, mede door de begeleiding en uitleg van Sevrien.

Sevrien, heel erg bedankt voor je medewerking en inzet, je tijd en belangstelling. We wensen je verder heel veel succes toe.

In het volgende Zijspoor belichten we nóg vijf fraaie MBS-locomotieven.



SNCF Locomotive à vapeur 231 E 40

Tekst: **Guus Wiegerinck**

Foto's: Roco, www.railpictures.net, Guus Wiegerinck



Sinds 5 augustus 2021 ben ik een tevreden bezitter van een Franse stoomloc: de 231 E 40, een model van Roco, artikelnummer 79079, de drierail versie, digitaal met geluid. Sinds ik tijdens een vakantie in de jaren '70 een ritje heb gemaakt op de toeristische spoorlijn Ligré-Rivière - Richelieu (helaas niet meer bestaand, is nu een fietspad) heb ik een zwak gekregen voor Franse stoomlocs. Ik vond en vind ze eleganter dan de Duitse krachtpatsers waarmee het grootste deel der Nederlandse modelspoorders rondrijdt. Al langer keek ik uit of er soms een Franse stoomloc te koop was en toen ik die zag op de site van *anw-modeltreinen*, was ik eigenlijk verkocht. Het was toen vooral een kwestie van bestellen, wachten en aan geld komen. Ik had al wel een BR 03 van Märklin, best een mooie loc, maar ik vond er niet zoveel aan, zo gewoontjes – iedereen heeft zoiets – dus die ging in de verkoop. En zo kwam de Française (jaja, taalkundig zijn locomotieven vrouwelijk) in huis.

Historie

Het in Frankrijk legendarische type stoomloc 231 is ontstaan uit de noodzaak om krachtige stoomlocomotieven te ontwerpen voor de steeds zwaardere Franse sneltreinen. In 1907 verschenen de eerste prototypen op de rails bij de spoorwegmaatschappij PO (Paris-Orleans). Dit type locomotief werd ook *Pacific* genoemd in navolging van de VS en Canada waar deze naam gebruikt werd voor stoomlocomotieven met asindeling 2C1 – in de Franse notatie is dat 231. Spoedig volgden de andere Franse spoorwegmaatschappijen zoals de Nord, de Est, de PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) en vele andere, en zetten *Pacifics* in voor hun sneltreinen op de grote doorgaande routes op niet al te bergachtig terrein.

In die jaren zocht ingenieur André Chapelon (1892-1978) naar manieren om te besparen op de kosten en om de prestaties van de stoomlocomotieven te verhogen door toepassing van het compoundsysteem en door thermodynamische verbeteringen. Compound houdt in dat de stoom met hoge druk eerst naar de beide buitenste cilinders wordt geleid en daarna met lagere druk naar de twee binnen het frame gelegen cilinders. Zo werd de stoomdruk twee keer in plaats van maar één keer gebruikt.

Van de spoorwegmaatschappij Parijs-Orleans kreeg hij de opdracht om bestaande *Pacific*-stoomlocomotieven aan de nieuwe verwachtingen aan te passen. Het succes bewees zijn gelijk: de aangepaste locomotief haalde maximale testsnelheden tot 174 kilometer per uur. In normaal bedrijf bereikte hij zelfs een ongelooflijke topsnelheid van 130 kilometer per uur. Met een prestatieverhoging van 50% en een gelijktijdige verlaging van de verbruikskosten veranderde Chapelon de oude stoomlocomotieven in toekomstgerichte sneltreinlocomotieven. De andere spoorwegmaatschappijen konden niet achterblijven en bouwden ook hun oude 231-en



om naar de inzichten van Chapelon. Nieuwe locomotieven werden eveneens naar zijn principes gebouwd.

Ondanks de elektrificatie, die na de oorlog doorzette, bleef in Frankrijk stoomtractie op tal van lijnen nog tot in de jaren '60 in gebruik. De laatste 231 ging in 1967 buiten dienst. Een opmerkelijk feitje dat ik tegenkwam op mijn speurtocht was dat bij het ontwerpen van nieuwe E-locs zo'n loc door een 231 stoomloc vooruit geduwd werd om de pantografen te testen bij hogere snelheid. Achter de 231 hingen dan nog enkele wagens voor het doen van diverse metingen.

Van de typen 231 en 241 zijn nog enkele exemplaren bewaard gebleven. Sommige zijn rijvaardig en worden ingezet voor speciale treinen - op YouTube vind je diverse filmpjes - andere staan in een spoorwegmuseum. Hieronder een foto van een speciale trein met een 231 aan kop, in de buurt van Mantes-la-Jolie.



SNCF stoomloc 231 G 558 met speciale trein bij Mantes la Jolie

Het model

Het model dat Roco heeft uitgebracht is de 231 E 40. Nadat de spoorwegmaatschappij Nord eerst een serie van 20 *Pacifics* had laten ombouwen naar de inzichten van Chapelon, liet Nord een tweede serie van 28 nieuwe *Pacifics* bouwen volgens diezelfde inzichten. Na de nationalisatie en oprichting van de SNCF in 1938 werden al deze locomotieven omgenummerd tot 231 E 1-48. Het voorbeeld van het model van Roco is de nummer 40 uit deze serie. Van deze serie zijn twee locomotieven bewaard gebleven: de E 22 staat in het spoorwegmuseum in Mulhouse, de E 41 in Saint-Pierre-des-Corps.

Tussen de *Pacifics* van de verschillende maatschappijen van vóór de nationalisatie en oprichting van de SNCF in 1938 bestonden kleine verschillen. Zo zie je dat het front van de 231 G 558 (zie foto hierboven) anders is dan dat van de 231 E 40 (zie foto van Roco of van de loc op mijn baan): kijk maar eens naar de bufferbalk.





Technische opmerkingen

Het model is 272 mm lang (l.o.b.), heeft een vijfpolige motor en een decoder van Zimo MX 645 met geluid. De stoomfluit klinkt hoog, lang niet zo doordringend als de Duitse, en is tweetonig, zoals de SNCF nog steeds gebruikt. Hoe dat klinkt kun je horen op filmpjes zoals <https://www.youtube.com/watch?v=hQs9UTovcwQ> of https://www.youtube.com/watch?v=Kpr825dY_8k, waar je de grote zus, de 241, in actie ziet, en waarvan Märklin een model uitgebracht heeft.

De aandrijving en decoder van het model zitten in de tender, die daardoor behoorlijk zwaar is. Erg opmerkelijk vond ik dat de twee buitenste assen van de tender de aangedreven assen zijn, waarvan de achterste met antislipbanden. Een grote locomotief met slechts twee aangedreven assen? Ik ben benieuwd naar de trekkracht, maar mijn ovaaltje op zolder kent geen hellingen, dus ervaring daarmee heb ik niet.



Op de digitale Märklinbaan op de club in augustus 2021 kon de loc aardig uit de voeten, maar een lange trein hing er niet achter, slechts één wagon.

Als minimum boogstraal wordt aangegeven 419,6 mm, maar in de handleiding in de doos staat dat ie ook kan rijden op de kleine radius (360 mm) mits voorzichtig en mits de zuigerstangbeschermers niet zijn gemonteerd. Bovendien trof ik de waarschuwing aan dat de

loc niet geschikt was om te rijden op M-rails vanwege de kleine flens op de drijfwielen – zie de foto. “Shit!” dacht ik, “ik heb alleen M-rails, blijft dan een bestaan als vitrinemodel over? Daarvoor heb ik hem niet gekocht, maar ik kan ook eigenwijs zijn en het toch proberen.” En ja, ik ben af en toe behoorlijk eigenwijs, dus ik heb het geprobeerd en het ging!! Hoera. Dan moet ik hem evenwel niet als een TGV laten rondrazen, haar schoorsteen laat wel horen of de snelheid redelijk overeenkomt met 120 km/h. Zo rijdt ze bij mij op zolder haar rondjes, ook op bogen met de kleine radius en ze is nog nooit ontspoord.

Al met al een prachtmodel, waar ik erg blij mee ben. In een volgende bijdrage wil ik vertellen wat voor trein ik achter deze loc kan hangen.

Bronnen

- https://en.wikipedia.org/wiki/Andr%C3%A9_Chapelon
- <https://comtim.wordpress.com/de-stoomtrein>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/231_Nord_3.1111_%C3%A0_3.1130_et_3.1171_%C3%A0_3.1198
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_French_%27Pacific%27_steam_locomotives
- [https://de.wikipedia.org/wiki/Pacific_\(Lokomotive\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Pacific_(Lokomotive))



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*

Fototoestellen*

Invite cosmetica*

Cadeauartikelen*

Kerstbomen*

Postzegels*

Speelgoed*

Muziek cd's*

Simson plakspul*

Gekleurd papier*

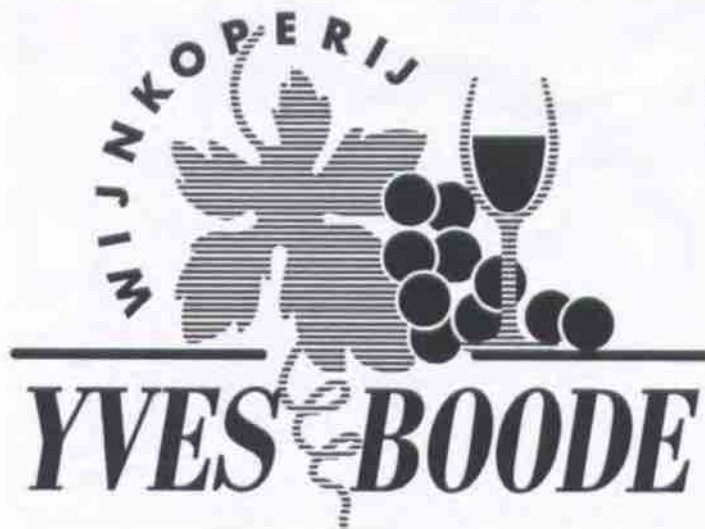
Fournituren*

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





Goederenwaggen

en door **Ronald Heijne**

Bron: het blad Spoornieuws van de Modelspoorclub Deventer

Aflevering 3. Vooral de goederenwagens tonen in het grootbedrijf vaak veel sporen van intensief gebruik. In tegenstelling tot personenwagens worden goederenwagens eigenlijk nooit schoongemaakt. Wel kennen ze een regelmatig onderhoud waarbij ook technische gebreken en beschadigingen worden hersteld. Afhankelijk van het type goederenwagen, kunnen sommige wagens ook nog veel sporen vertonen van hun lading. Bij open goederenwagens is dat zeker het geval.

1. Maak de wagen goed stofvrij. Demonteer de assen en de koppelingen.



2. Ontvet de wagen met een huishoudelijk ontvettingsmiddel (Odix ontvetter). Spuit de wagen voorzichtig aan alle kanten goed af met ontvetter en laat dit ongeveer een minuut inwerken. Spoel de wagen daarna zeer goed af met water. Er mag geen ontvetter achterblijven.
3. Sla de wagen goed af zodat er zo weinig mogelijk water op de wagen achterblijft. Laat de wagen een dag goed drogen.



4. Indien nodig, schilder nu de platen achter de remkranen wit met Vallejo White 70.951 en de remkranen rood met Vallejo Flat Red 70.957 en laat dit een uurtje drogen. Als deze details zijn afgewerkt, geeft het de wagen wel een completer beeld.
5. Indien nodig, breng de remindicatiestrepen aan met Vallejo White 70.951 op de hoeken van de wagen. Indien nodig, schilder de handgrepen en uithouders voor de sluitseinen zwart met Vallejo 70.950 Black.
6. "Wash" nu de gehele wagenbak aan de buitenkant en aan de binnenkant met Vallejo Model Wash 76.514 Dark Brown. Breng een dunne laag zo regelmatig mogelijk aan. Zorg er voor dat er geen plekjes vergeten worden. Als de laag dun en regelmatig wordt opgebracht dan droogt de "wash" ook mooi gelijkmatig en zonder strepen op.
7. Indien nodig, maak de opschriften schoon met een vochtige penseel. Opschriften werden in het grootbedrijf wel af en toe schoon gemaakt. "Wash" het frame en de aspotten met Vallejo Model Wash 76.523 European Dust. Laat de wagen nu enige uren drogen.





8. Schilder nu de verstijvingen van de wagenbak met Vallejo Model Air 71.040 Burnt Umber waaraan een beetje water is toegevoegd (ongeveer vier delen verf op een deel water). Gebruik hiervoor een uiterst fijne penseel nummer 0 of 00.
9. "Wash" nu de veerpakketten, remwerk en andere roestgevoelige delen met Lifecolor LPW 06 Deep Rust.



10. Dit effect kan nog wat worden versterkt met Lifecolor LPW 07 Eroding Dark Rust. Ook de metalen delen van de wagenbak zelf kunnen hier en daar wat roesten.
11. Breng nu sporen van smeer aan op de glijplaten naast de aslagers met een strek Vallejo Model Wash 76.516 Black.



12. Maak nu een mengkleur van Vallejo 70.984 Flat Brown en Vallejo 70.956 Clear Orange (ongeveer 1+1).
13. Schilder nu met een fijne penseel (0 of 00) nieuwe planken en opknapplekken op de wagen. Dit kunnen afzonderlijke plekken zijn maar soms werden ook gehele planken of deuren uitgewisseld en opnieuw in de verf gezet.



14. Breng nu met een droge platte penseel pigmentpoeders aan. Breng Vallejo Pigment Powder 73109 Natural Umber als stof aan bij het frame, bufferbalken en aspotten. In dit voorbeeld dient de wagen voor het vervoer van kolen. Dan kan ook wat Vallejo Pigment



Powder 73115 Iron Oxide Black worden gebruikt. Dit moet dan van boven naar beneden en bij de deuren worden aangebracht. Blaas nu voorzichtig alle losse pigmentpoeders van de wagen en laat alles een paar uur drogen.

15. Gebruik een spuitbus Vallejo Acrylic Matt Varnish 28.531 om de zaak te fixeren. Schud de spuitbus voor gebruik minimaal een minuut. Spuit van een afstand van ongeveer 40 tot 50 cm in korte bewegingen. Er hoeft maar heel weinig vernis op de wagen terecht te komen. Zorg er wel voor dat alle kanten goed zijn geraakt.
16. Laat de wagen weer een paar uur drogen en monteer de koppelingen en zet de wielen er weer in.

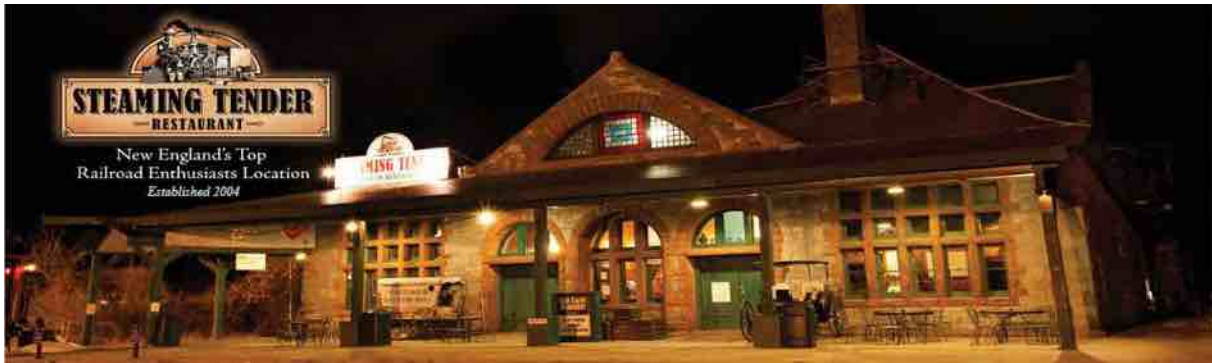


17. Breng eventueel een lading aan. Bij sommige open goederenwagens wordt er al een (minder fraaie) lading meegeleverd. Deze lading kan ook eenvoudig zelf worden gemaakt uit een stuk in vorm gesneden isolatieschuim. Schilder dit isolatieschuim in de kleur van de lading. Na drogen van de verf, smeer de bovenkant in met houtlijm en strooi de lading er op. Laat dit een aantal uren drogen, klop de overtollige lading er af en duw het geheel in de wagenbak.



Het eindresultaat is weer een mooie en vooral realistische goederenwagen waaraan je het intensieve gebruik goed kunt zien.





Mijn zoon Jeroen verblijft jaarlijks, voor werk en ontspanning, graag een poos in de VS. Het toeval wil dat hij op dezelfde dag jarig is als twee van zijn Amerikaanse vrienden. Zijn vriendin precies een week daarna. Vier uitstekende redenen om een feestje te vieren. Hun keuze viel dit keer op Steaming Tender Restaurant, dat zich bevindt in Palmer, Massachusetts. Zo'n 75 miles (120 kilometer) van Boston aan de oostkust van de VS.



Palmer is een spoorwegstad. De spoorlijn dateert uit de 17e eeuw en bestaat nog steeds. Destijds verdiende de stad de bijnaam "The Town of 7 Railroads." Tegenwoordig zijn nog vier lijnen in gebruik. The Palmer Railroad Station was het op twee na grootste station in Massachusetts. Het gebouw is ontworpen door de wereldberoemde architect Henry Hobson Richardson, wiens dood op 47-jarige leeftijd een einde maakte aan een briljante carrière.

Het station heeft een uniek trapeziumvormig ontwerp. Het dak is nog steeds het belangrijkste kenmerk

van het station, hoewel de lange passagiersloodsen zijn verwijderd. Het station werd op 1 juni 1884 voor het publiek geopend. Veel beroemde personen zijn door Palmer gereisd met de treinen van Boston en Albany. Het treinstation bereikte zijn hoogtepunt van activiteit in de vroege jaren 1900. Op dat moment stopten er dagelijks zo'n 30 tot 40 treinen op het elegante station.

De restauratiewagon kun je huren voor een private bijeenkomst. Verder staat er een stoomlocomotief. De jarigen hebben er een cocktail gedronken en daarna gegeten. Op de website lees je er meer over dit bijzondere restaurant, al is niet alle informatie even actueel <https://steamingtender.com>. O ja, en ze komen voor je zingen aan tafel als je jarig bent.





Feestje!

📷 en 🗨️ door **Hans van de Ven**

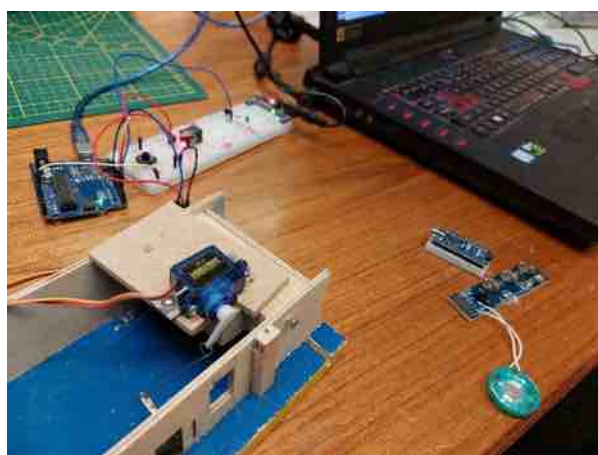


Mijn lieve vrouw Erna werd zestig jaar. Ja, dank je. Bij de post zaten (onder meer) twee identieke felicitatiekaarten met geluid. Open zo'n kaart en Pharrell Williams zingt lekker aanstekelijk een paar regels van zijn overbekende hit 'Happy'. De cijfers 60 worden intussen met een blauw ledje knipperend verlicht.

Na verloop van tijd vraag ik: mag ik één zo'n kaart voorzichtig openmaken, eh ik bedoel slopen? Er rolt een verrassend dege-lijk printje uit, compleet met drie knoopcelbatterijen LR 1130 en

- je kan niet alles hebben - een best wel lullig luidsprekertje. Tijd voor nog een feestje! Ik schaf

bij Tilly Models bouwpakket 87095 van het sfeervolle café, annex kroeg aan. De bouw daarvan, inclusief compleet interieur, is door Chris van Diesen al beschreven in Railhobby 417. Ik hou het dak afneembaar en constateer tot mijn tevredenheid dat de zolder best wat ruimte biedt. Om rustig wat te kunnen experimenteren maak ik een houten mock-up in dezelfde afmetingen. In de deurpost monteer ik de deur op een koperen scharnietje dat ik van een sigarenkistje heb gescoord. Ik zet het scharnier ruig vast: twee gaten in de pui en een stuk ijzerdraad doen hun werk. Later bedenk ik daar wel een meer charmante oplossing voor. In de rechterhoek bouw ik een houten vlierinkje en schroef daar een servo op vast. De verbinding tussen de deur en de servo buig ik van wat verenstaal. Een simpele servotester volstaat, na wat proefjes om de juiste



afstand en positie te bepalen, om te constateren dat het best goed lukt de deur te openen en te sluiten. Daarna wordt het me te ingewikkeld en vraag ik clubgenoot Peter om hulp. Hij bouwt op een permanent breadboard van 48x76 mm een voedingsregelaar, die de maximale input van 12 V terugbrengt tot exact 5 V. Met een diode is deze ingang beveiligd: verkeerd aansluiten geeft geen schade. Een andere diode zorgt er voor dat van het breadboard 4,4 V kan worden afgetapt voor het geluidsprintje, waardoor de knoopcellen kunnen vervallen. Het belangrijkste: op het breadboard wordt afneembaar een Arduino Nano

geplaatst. Het lipje dat op de felicitatiekaart zorgde voor het inschakelen van muziek en licht wordt vervangen door een drukknop op mijn centrale schakelpaneel.

Ook voor het breadboard inclusief Arduino is op de vliering voldoende plek. Het printje uit de geluidskaart is aan de achterzijde prima geïsoleerd en kan dus ruggelings op het breadboard worden geplakt. Het lullige luidsprekertje heeft een geluidsbox nodig. Het bijgebouwtje had ik weliswaar ingekort van 7,2 naar 4,3 centimeter, maar biedt toch perspectief. Ik frees in de



vloerplaat een opening, plaats de speaker er in en zowaar, het levert geen surround sound, maar toch heel wat voller dan in de felicitatiekaart. Na een geslaagd experiment op een restje resin durf ik het ook wel aan om het scharnier met secundelijm in de deurpost van mijn Tilly café te bevestigen. Natuurlijk heeft Peter een speciaal programmaatje 'Hans café' geschreven voor alle instellingen van de Arduino. Om die instructies te kunnen bewerken moet ik via www.arduino.cc de open source software IDE downloaden, momenteel is dat versie 1.8.19. Een hoop (voor mij) adacadabra vult het scherm. Denk aan zinnestjes als: `int buttonState = digitalRead(iButton)`. Uiteindelijk gaat het maar om een paar getalletjes voor het kunnen instellen van de bewegingssnelheid van de deur, de juiste bewegingshoek en de wachttijd tot de deur zich weer sluit, het geluid verstomt en het licht dooft. Proberen, testen, wijzigen, finetunen.



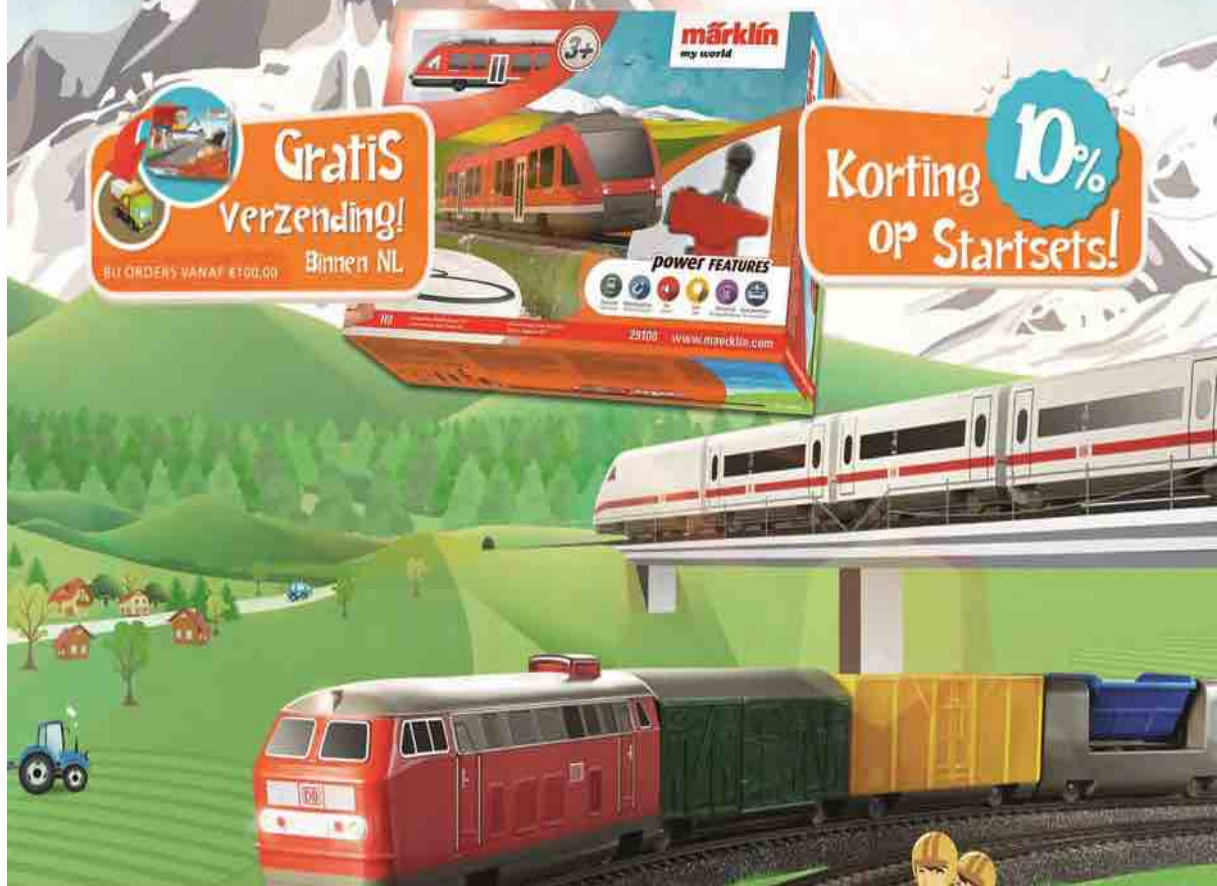
De volgende verjaardag vieren we groots in het café! Een druk op de knop zet dan de volgende acties in gang: de Arduino stuurt de servo aan zodat de deur openzwaait en dan horen voorbijgangers een golf feestmuziek en zien het discolicht in de deuropening, tot na enkele seconden de nieuwe gasten de deur achter zich sluiten en de jarige binnen ongetwijfeld een prachtig cadeau overhandigen. Als alle genodigden zijn gearriveerd kan de karaoke beginnen. Clap along if you feel like that's what you wanna do: because I'm happy.

ten en de jarige binnen ongetwijfeld een prachtig cadeau overhandigen. Als alle genodigden zijn gearriveerd kan de karaoke beginnen. Clap along if you feel like that's what you wanna do: because I'm happy.





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!



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



Even voorstellen

📷 en 🗨️ door **Hans van de Ven**

Direct bij binnenkomst in de huiskamer van nieuw MVA-lid Herman Ederveen valt mijn oog op een groen landschap. Het blijkt een zeer verdienstelijk coronawerkje te zijn van Hermans vriendin Riet. Miniworld Rotterdam had tijdens de laatste lockdown zogeheten starterspakketten in de webshop staan. Zo'n pakket bevatte een huisje en een scala aan materialen om naar eigen



inzicht een diorama te maken. Goed gelukt hoor! Dat vindt Herman ook en hij heeft dan ook al precies voor ogen waar het een mooie plek op zijn modelbaan gaat krijgen. Zijn treinhobby gaat al terug tot zijn vroege jeugd. Toen stond zijn eerste baan in een hoek van de zolder. Nooit afgemaakt, want natuurlijk nam hij alles mee toen hij uit huis ging. Ook op zijn eerste 'eigen' zolder mochten treinen hun rondjes rijden, via zelf gemaakte gaten dwars door een scheidingswand heen. Eigenhandig werd zelfs de cv-ketel verplaatst; alles in het

teken van ruim baan voor de treinen. En dat bleef de rode draad tot vlak na zijn pensionering als PTT-er (KPN en VolkerWessels Telecom) zijn vrouw plotseling overleed. Dan staat het leven op zijn kop én stil. Gelukkig trof hij twee jaar geleden Riet. Het klikte bijzonder en inmiddels wonen ze samen. Riet heeft twee kinderen en twee kleinkinderen en Herman heeft één zoon en ook twee kleinkinderen. O ja, en er wordt al weer ruim een jaar gebouwd, nu op een van de slaapkamers. Daar ging een secure voorbereiding aan vooraf, sterk punt van Herman.

Het geheel staat op een tafel (4.10 x 1.25 m) met negen poten, die voorzien zijn van een wieltje, waardoor de baan bij ongevallen en voor nader onderhoud van de muur kan worden getrokken. Aan de linkerkant is een indrukwekkend paneel met al-



lerhande elektronica te vinden. Het hart daarvan wordt gevormd door Dinamo, het hybride besturingssysteem dat geautomatiseerd rijden mogelijk maakt met een mix van analoge en digitale treinen. Ideaal voor Herman, omdat hij allerlei locomotieven al in zijn bezit had toen de hele wereld nog analoog was én omdat hij wel van een uitdaging houdt. Dinamo schafte hij ooit aan bij PiCommit van Frans Staal in Zwolle, maar die ging helaas failliet. Sinds die tijd



heeft Herman veelvuldig contact over technisch kwesties met Domburg Train Support in Ermelo. Hij is daar buitengewoon content mee. Twee Meanwell trafo's zorgen voor de voeding, waarbij de krachtigste speciaal bestemd is voor de traditionele wisselaandrijvingen.



De inmiddels ruim achtenzestig meter H0-Fleischmann en Roco rails, op alle schoentjes met gesoldeerde verbindingen, liggen op vier niveaus. In totaal zullen er zo'n 36 wissels in bedrijf zijn, deels met magneetspoelen, deels met servo-aansturing. Onderaan uiteraard een schaduwstation met vier opstelsporen, waar nooit meer dan één trein tegelijk uit zal vertrekken of binnenrijden.



Via een dubbelsporige klimspiraal bereik je dan op maaiveld het centraal station met vijf sporen. Nog wat hoger het middenstation, dat nog zal worden overkapt met een enkel spoor en op diezelfde hoogte het bergstation, uitgevoerd met twee kopsporen.

Het hele baanplan kan Herman op twee grote schermen laten zien, zowel via het ontwerpprogramma AnyRail als middels versie 5 van iTrain. En al valt er technisch gezien nog het nodige te doen, toch zie ik wel vijf treinen gelijktijdig rijden. Ze trekken rustig

op, remmen geleidelijk af en stoppen perfect op de juiste plaats langs de perrons. De gele NS



2246 (Roco) pendelt rustig heen en weer. Een rood dieseltje (Fleischmann) van de DB trekt een bierwagonnetje. Een fraaie Traxx van ACME, een rode Railion van Fleischmann en een prachtige V200 van PIKO met geluid trekken mooie slepen wagons. In de verpakking nog een Fleischmann Sprinter en een treinset BR 614 van hetzelfde merk, maar de rijeigenschappen daarvan moeten eerst verbeterd worden voordat ze de baan weer op kunnen.



bruggenhoofd

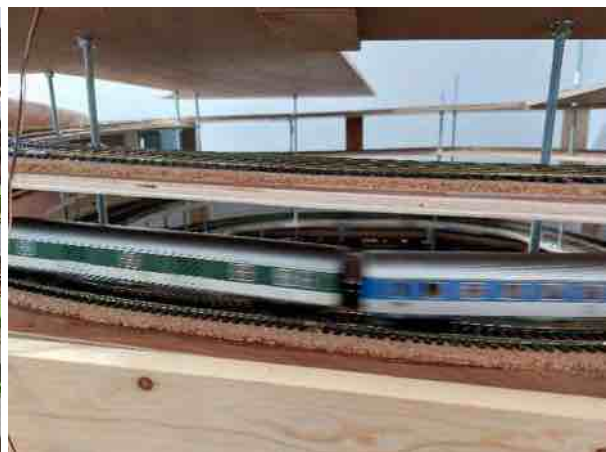


keermuur

De hele baan is voorzien van laminaat ondervloer én kurk, en dat is te zien, want aan de aankleding is nog weinig gedaan. Gebouwen van vorige banen liggen nog opgeslagen. Alleen de perrons van het centraal station zijn al een aardig eind op streek. Action leverde de perfect ogende ledverlichting, een zoon van Riet printte mooie perronranden. Verder zijn enkele brughoofden en een keermuur al een eind op streek; Herman bewerkte daarvoor op verschillende manieren stukken tempex en EPS. Alweer goed geslaagd. Weer terug in de woonkamer bewonder ik nog de verlichte rij Lego-huizen (werk van Riet), foto's van hun drie meter lange jaarlijkse kerstdorp ('Intratuin Huissen') en de vele beeldhouwwerken en zeer goed gelukte geboetseerde en vervolgens gebakken figuren (wederom Riet). Wel een beetje jammer dat ze die niet in schaal 1:87 kan maken.



perrons centraal station



actie in de klimspiraal

Tot slot: Herman is al 55 jaar lid van het schuttersgilde St Sebastianus uit Gendt, waarvan hij meer dan 45 jaar muzikant is geweest. Momenteel doet hij daar nu alleen nog luchtgeweer-schieten. Ik ben benieuwd wat we daarvan later nog terug zullen vinden op zijn modelbaan.





NS steekt kapitaal in modernisering van dubbeldekkers *(Gelderlander, donderdag 24 februari)*

Deze treinen rijden sinds 2008 en krijgen een nieuw klimaatsysteem, camera's, USB-poorten en duurzame ledverlichting.

OV-personeel wil af van verplicht mondkapje *(Gelderlander, donderdag 24 februari)*

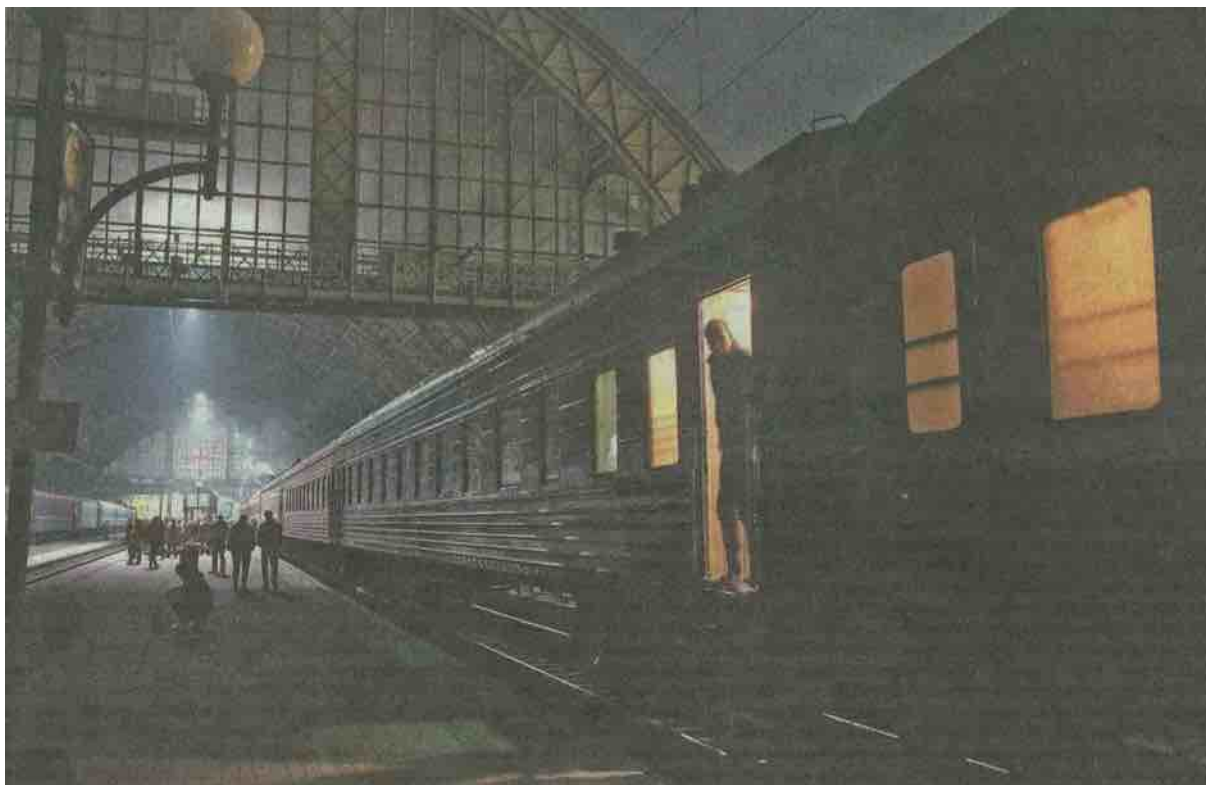
Reizigers houden zich er matig tot slecht aan. Zeven op de tien conducteurs verwacht meer problemen met de handhaving.

Helpt minder reizigers voor NS, 'steun blijft nodig' *(Volkskrant, zaterdag 26 februari)*

Op verzoek van de overheid werd een vrijwel volledige dienstregeling gereden middels compensatie ter waarde van 925 miljoen euro.

Arnhem C wordt met hulp van app toegankelijker voor blinden *(dG, dinsdag 8 maart)*

De nieuwe app eZwayZ wordt gekoppeld aan actuele tijden, routes en perrons.



Reizigers wachten op station Lviv. Na het vertrek van de trein naar Odessa worden de coupés verduisterd. Foto Giulio Piscitelli voor de Volkskrant

Zolang de treinen rijden voelt Oekraïne zich sterk *(Volkskrant, vrijdag 18 maart)*

Ook in oorlogstijd blijven de treinen in Oekraïne grotendeels rijden, soms zelfs dwars door de Russische linies heen.

'Straks zie ik uw blije gezichten weer' *(Gelderlander, woensdag 23 maart)*



Sinds het kabinet vorige maand het einde van de mondkapjes aankondigde is het aantal niet-dragers in de trein geëxplodeerd. Vanaf vandaag is de verplichting ten einde.

'Russische hackers' brengen treinverkeer Italië in problemen *(Gelderlander, do 24 maart)*

Alle fysieke verkoopkanalen waren geblokkeerd. Hackers eisen 5 miljoen euro. Een week eerder lag door grote softwareproblemen het hogesnelheidsnet tussen Florence en Rome lange tijd plat.

Gaat de Gelderse wens in vervulling? *(Gelderlander, vrijdag 25 maart)*

Rechtstreeks met de trein van Arnhem naar Berlijn en meer hogesnelheidstreinen naar het Ruhrgebied en Frankfurt. Arnhem en de provincie hopen het van harte.

Gelderland neemt verlies op ov zelf *(Gelderlander, zaterdag 26 maart)*

Op de Valleilijn al langer gebruikelijk, maar nu geldt het ook voor de komende licentie tot 2026. Ook het busvervoer wordt ondersteund.



'Maak niet dezelfde fout met Noordtak' *(Gelderlander, zaterdag 2 april)*

Joachim Berends van de VDV, de Duitse branchevereniging voor openbaar vervoer en spoorgoederenvervoer, meent dat het onverstandig is een Noordtak van de Betuweroute aan te leggen, terwijl er in Duitsland nog geen plan is voor een aansluiting met het Duitse spoor.

De Noordtak: ramp of must-have? *(Gelderlander, zaterdag 2 april)*

Goederenlijn verdeelt de regio, letterlijk en figuurlijk. Drie volle pagina's argumenten van voor- en tegenstanders plus een historisch overzicht.



Uren wachten op trein die niet komt *(Gelderlander, maandag 4 april)*

Een enorme storing legde het treinverkeer een zondag lang stil. Vertrekinformatie op de borden was niet correct, ook de app van NS werkte niet meer. Het complete bijsturingssysteem lag er uit. Een machinist blijkt ziek, een wisselstoring veroorzaakt vertraging, dat moet allemaal terug te vinden zijn voor een veilig treinverloop. 'We hadden geen enkel zicht meer op waar onze treinen waren en wie er in zaten', schetst een woordvoerder van NS. Een hack was het niet, maar een goed functionerend back-up-systeem bleek ook niet voorhanden.

'Tussen de grote steden hadden we kunnen rijden' *(Gelderlander, dinsdag 5 april)*

Witheet is het personeel van de NS nadat zondag het treinverkeer vanaf de middag volledig platlag als gevolg van een storing. Volgens FNV Spoor-voorman Henri Janssen hadden treinen met enige aanpassingen veilig kunnen rijden.





'Noordtak' is in deze tijd niet het passend antwoord (Gelderlander, donderdag 7 april)

Dat vindt althans Natuur en Milieu Gelderland.

NS mist de durf om te improviseren (Gelderlander, zaterdag 9 april)

Allerlei spoorkenaars zeggen na de grote storing van afgelopen zondag: NS is een risicomijdend bedrijf geworden. Goede initiatieven vanuit het personeel worden buitenspel gezet wegens te risicovol.

Trolleybusnetwerk in Arnhem wordt voor een deel ontmanteld (Gelderlander, woensdag 20 april)

De bovenleiding boven de Groningensingel in Arnhem Zuid wordt verwijderd. "Daar rijdt al een paar jaar geen trolleybus meer en het is niet de verwachting dat dit de komende jaren gaat veranderen", zegt een woordvoerder van vervoerder Breng.

'Wie eenmaal in de trein zit, went daar snel aan' (Volkskrant, woensdag 20 april)

Energiebedrijf Eneco probeert het woon-werkverkeer van zijn drieduizend werknemers te vergroenen. Dat lukt alleen met stevige maatregelen, waarschuwt de hr-manager. De parkeergarage is alleen nog toegankelijk voor personeel dat kan aantonen dat het reistijdverschil tussen trein en auto vanaf hun huis groter is dan 35 minuten. Na 2030 zijn alle auto's met verbrandingsmotor niet meer welkom. Niemand mag meer dan drie dagen per week op zijn werk verschijnen. Alle Eneco-medewerkers kunnen een ov-jaarkaart van de baas krijgen die ze ook privé mogen gebruiken. Wie een fiets koopt krijgt een tegemoetkoming van € 1500. Veel andere bedrijven treffen soortgelijke maatregelen.

ProRail: projecten op spoor in gevaar (Gelderlander, zaterdag 23 april)

Zo zijn er te weinig spoorstaven beschikbaar en is de metaalprijs fors gestegen. Ook het veelgebruikte koper en aluminium zijn problematisch.

Thalys mag het Nederlandse spoor beveiligen (Volkskrant, dinsdag 26 april)

Het betreft de opdracht voor het ontwikkelen, installeren en onderhouden van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, European Rail Traffic Management System. De uitrol moet acht jaar duren. Ruim duizend treinen worden omgebouwd, seinpalen verwijderd. Vernieuwing van de spoorbeveiliging gaat in totaal zeven miljard euro kosten.

Nachttrein slaat Arnhem over (Gelderlander, maandag 2 mei)

Particulier bedrijf GreenCityTrip heeft teveel last van de vele omleidingen vanwege werkzaamheden tussen Zevenaar en Emmerich.

Een treinreis in het verpleeghuis

(Gelderlander, woensdag 11 mei)

De hoofdconducteur blaast op haar fluitje. Het geluid van sluitende treindeuren klinkt. De reis begint, zonder dat de treincoupé in beweging komt. Toch voelt het voor de demente bewoners van zorgcentrum Heijendaal in Arnhem als een echte treinreis.



NS schrapt de net ingevoerde

tienminutentrein (dG, vrijdag 13 mei)

NS (maar ook ProRail) kampt met zo'n groot tekort aan personeel dat dit de eerste inperking van de dienstregeling wordt. Meer ingrepen worden niet uitgesloten.

Provincie steekt 46 miljoen euro extra in openbaar vervoer (Gelderlander, zaterdag 14 mei)

Nog altijd zijn er minder reizigers dan voor de pandemie. Daarmee is het ov nog niet uit de zorgen: de stijgende brandstofprijzen leveren nieuwe zorgen op.



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

PEPERKAMP



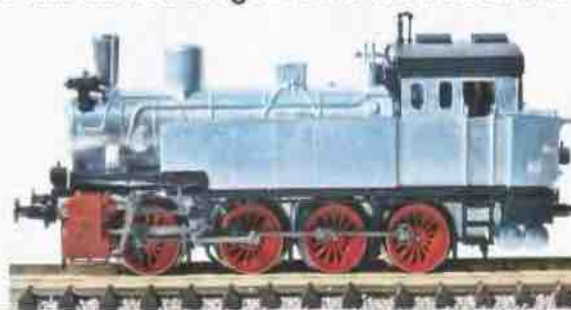
www.peperkampmodelbouw.nl



Tevens gespecialiseerd in radiografische auto's,
plastic bouwpakketten, modeltreinen,
autominiaturen, racebanen, vliegers 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

v i n t a g e t o y s & c o l l e c t i b l e s

hét speelgoed Veilinghuis van Nederland met kopers uit binnen- en buitenland



OPBRENGST € 2720,-



OPBRENGST € 3.480,-



OPBRENGST € 240,-



OPBRENGST € 170,-



OPBRENGST € 350,-

WIJ VEILEN
OOK GRAAG
UW VERZAMELING



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



VERSLAGEN VAN DE BAAN-ACTIVITEITEN

Op de ALV van 22 maart jl. is voorgesteld en afgesproken dat de gebruikelijke jaarverslagen van onze modelbanen een plaats krijgen in Het Zijspoor. Hieronder tref je ze aan, van klein naar groot.



Z-baan

De afgelopen twee jaar is er zowat niet gewerkt aan de Z-baan. Alleen wat kleine aanpassingen: wisselvernieuwingen en aansluitingen van de stroomvoeding van de baan. Momenteel wordt er gewerkt aan het bedieningspaneel omdat is gebleken dat enkele schakelaars het loodje hebben gelegd en vernieuwd moeten worden.

Bert Pas

N-baan

Nadat we een jaar uit de running waren zijn we dit jaar maar doorgegaan met wat we voordien deden. Voornamelijk Theo en Peter. Theo met een nieuw rangeergedeelte en Peter met de scenery en verfraaiing van de baan alsmede een gedeelte van de baan te vernieuwen. Ikzelf heb niet veel gedaan dan alleen een schema te maken voor een schakelpaneel rangeergedeelte. Er is nog veel te doen. Zo zijn we ook van plan een trolleybus te laten rijden. Verder wil ik bij deze mijn collega's Theo en Peter bedanken voor hun inzet, we zijn een gezellig team en hopen weer een op fijn seizoen 2022. Ook wil ik bij deze onze buurman Bert bedanken voor zijn altijd bereidwilligheid ons te helpen. Bert bedankt !



Jan Lourens N-baan commissaris

De gelijkstroombaan: herstellen, onderhouden en verbeteren!

Na de tweede corona-pauze hebben we de draad weer opgepakt. Hoewel de baan voor een groot deel af lijkt, is er nog genoeg te doen:

Jaap heeft de Faller-baan onder het kasteel opnieuw met succes gelegd. Theo heeft het laatste deel van zijn dorp langs de snelweg afgeleverd, dat ziet er prachtig uit, inclusief verlichting en beweging! John en Niels hebben opstelsporen gelegd naast het bedieningspaneel voor het opzetten/afhalen van treinen. Martien, Jaap en Herman hebben de havenbaan weer tot leven gewekt door relais en wissels aan te pakken. Niek en Niels zijn bezig om meer werkende seinen



te plaatsen rondom de stations. Pascal legt verlichting aan in de huizenrij.

Hans, Peter en Lennart zijn begonnen met het opnieuw aanleggen van de houtzagerij. Door een vlakke plaat te gebruiken kunnen we makkelijker bouwen aan het toch kleine N-spoor. Therus heeft locs gedoneerd. De gebouwen hebben een upgrade gehad en hebben nu zelfs zonnepanelen! John en Martien verplaatsen het videobeeldscherm en daardoor wordt de molen weer in ere hersteld. Therus en Willem blijven ervoor zorgen dat we straks voldoende poppetjes, fietsen etc. hebben! Jan Herman steekt overal waar nodig een helpende hand toe. Kortom, we zijn lekker bezig en gaan daar gewoon mee verder!

Lennart

Märklin analoge baan

Wat is bereikt? Met oude M-rails zijn in de locloods straatsporen gemaakt. De opvulling van de ruimte tussen de rails is klaar op bijna het gehele emplacement. Het landschap krijgt steeds meer kleur, de afwerking van rotswanden gaat er steeds natuurlijker uitzien. Dankzij giften is er in de stad een huizenoverschot ontstaan. Deze krijgt daardoor een steeds groottstedelijker uitstraling. Er is een treinwisselsysteem gemaakt in een van de schaduwstations. Daardoor kunnen op één spoor twee treinen elkaar automatisch afwisselen.

Wat zijn de plannen? Uitbreiding van het treinwisselsysteem naar andere schaduwstations tot vier à zes treinen per rijrichting op de hoofdbaan. Stadsontwikkeling: een terp in het centrum voor de kerk en vaststellen stratenplan. Ontwikkeling van het dorp: meer huizen, beter aanzicht. Aanleg van een meertje in het dal onder het lange viaduct. Restauratie van de gebouwen van de locloods. En meer ...



Visie: Er staat nu veel vooral Duits rollend materieel op de baan. Ook de huizen zijn vooral naar Duits voorbeeld. Ons idee was echter een baan in een Zuid-Nederlandse setting, dus wordt het niet té Duits?

Leden: Robert, Jan H., Bert B., Guus W. (schrijver verslag), Alex, Gerben (slapend).

Märklin digibaan

1. Bergbaan. Nadat het dorp op de berg weer op zijn plek is gezet, kunnen er weer ritjes gemaakt worden naar het hoofdstation en retour. Bij het weghalen en opnieuw plaatsen van het dorp, zijn er wat beschadigingen verkregen, deze moeten nog hersteld worden.

2. Draaischijf. Deze is door Jasper en enkele clubgenoten onder handen genomen en werkt weer.

3. Bemobaan. De aandacht gaat ook uit naar de Bemobaan, met daarin het dorp van de opa van Jitse, deze treinen willen we weer snel mogelijk aan het rijden krijgen.

4. Havenbaan. Er is een begin gemaakt met een railplan dat er nu ligt; het aankleden en contact maken met de hoofdbaan komt later.

5. Hoofdstation. Doordat een nieuwe ESU ECOS COMMAND STATION is aangeschaft, zijn er meer mogelijkheden voor Hans en Gert om het treinverkeer op de hoofdbaan en bergbaan te regelen.



Dick



Verslag van de LGB-baan

De afgelopen twee jaar is er wel veel gewerkt aan de LGB-baan. Een totale railuitleg zodat de



baan nu helemaal bereiden kan worden, ook is de stroomvoorziening (lees ringlijn) door Joop Kokke aangebracht. Om onze klusruimte af te sluiten is er een tunnel gemaakt. Nu kunnen alle maten van treinen en wagens er doorheen, tevens zijn deze tunneldoorgangen ook beschilderd. Ook zijn de soldeeraansluitingen beter gemaakt (sommigen lieten los) tijdens het aanleggen van de kabelgoten om de draden wat te bundelen. De baankanten zijn bekleed met een steenmotief zodat deze er wat fraaier uitzien. Voor de komende tijd is de planning dat er nog een schakeling komt om de treinen afwisselend te kunnen laten rijden, dit wordt nog

door Peter Knijff ontwikkeld. En er moeten achtergronden ontwikkeld gaan worden op formaat van hardboard vloerplaten (61 x 122 cm) en alleen voor die gedeelten waar er een muur zit, dus niet voor de ramen uitgezonderd voor de ramen aan de straatzijde dus dat wordt nog een hele klus. Wie doet er mee?

Bert

Spoor 1

Het schoot al aardig op met het ballasten van het gelegde sporenplan op de Spoor 1 modulebaan. Bij de draaischijf en de locloods waren zelfs al een paar details van de scenery gereed. Op rij-avonden konden we met de drie Mobile Controls treinen aansturen terwijl we meeliepen om de zaak veilig te laten verlopen. En toen ... werd er terloops geopperd, dat het wel erg leuk zou zijn als we echt rond zouden kunnen rijden. Maar ja, de kantine kun je niet even in tweeën delen. Of misschien toch wel?

Het moest dan natuurlijk wel een constructie worden, die snel en veilig een cirkel zou vormen. Ook is het handig als de rails van de beweegbare delen precies op elkaar aansluiten. Passen, meten, krabben op het hoofd. Opklapdelen hier, neerklapdeel daar, hoekje uitvullen, boogstralen uitzetten. Kortom; woeste inzet van de Spoor 1 'gang'. Het timmerwerk is inmiddels klaar en de constructie zit 'camouflerend' in de verf. Ook het spoor met de nieuwe wissels ligt er compleet in. En wat blijkt? Het werkt! Binnen vijftien seconden kan de cirkel gevormd worden. Mooi snel en simpel. Nu nog de beveiliging. Want het is best wel sneu, als een zware Spoor 1 trein een meter naar beneden stuitert. Als alles aangesloten (en uitgebreid getest) is, kan de ringlijn officieel in gebruik genomen worden. En kunnen we doorgaan waar we gebleven waren: ballasten en aankleden.



Everard



3D tekencursus 2

📷 en 🖨️ door **Hans van de Ven** en **Jaap Stoter**

In Zijspoor 1 van dit jaar beschreef ik de eerste 3D-stappen van een groepje MVA-ers bij twee lesavonden onder leiding van Eric Steijlen. Met enkele van onze ontwerpjes kwamen Jaap en ik terecht bij Jeroen Gerlofs van Tilly Models in Doornenburg, die op een SLA-printer fraaie resultaten kon leveren. Wat hebben we daarmee gedaan? Mijn verhaal begon met een bestelling bij Conrad, die gratis bezorgd zou worden... als ik voor een tientje méér zou aanklikken. Zo niet, dan was ik bijna hetzelfde bedrag kwijt aan de verzending. Mijn keuze viel op een set van drie stalen (lees: kartonnen) buizen van MBZ, als lading voor een platte wagen.



Maar dan zou het fraaier zijn om mijn hele sleep van zeven wagens diezelfde lading te geven. Styreen buizen kocht ik bij Hobma, de flenzen en stapelsteunen werden mijn eerste echte 3D-tekenklus. Met die buizen kon ik vijf wagens vullen; nog ééntje te gaan. Ik besloot daarvoor enkele kniestukken te ontwerpen hetgeen wonderbaarlijk eenvoudig lukte. Helaas had ik de flenzen niet nauwkeurig genoeg gemeten, dus was er nog wat tekenwerk vereist en een extra printopdracht. Maar toen kon ik spuiten, lijmen en zeven wagens van een zelfgemaakte lading voorzien.



Dan is nu het woord aan Jaap.

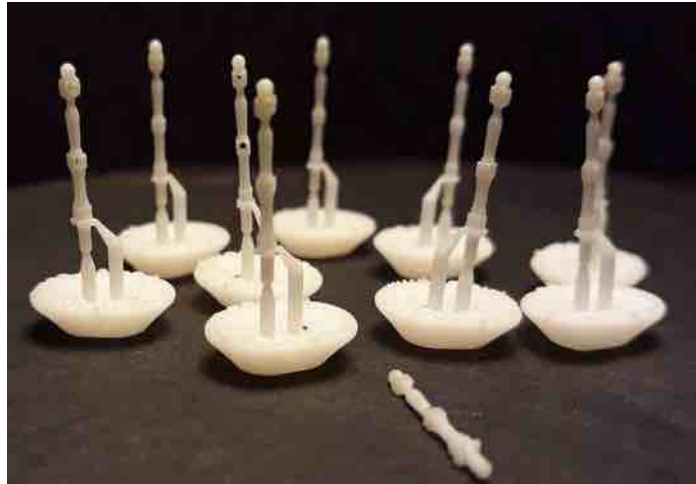


Ik wilde op mijn modelbaan een klein gedeelte van een stadsgracht realiseren. Daarbij kunnen brugjes niet ontbreken. Maar dan wel nagebouwd naar een Amsterdams voorbeeld. Dus in ieder geval voorzien van gietijzeren sierhekken. Deze paaltjes kon ik nergens op H0-schaal terug vinden, dus moest het dan maar een eigen ontwerp in 3D worden. De afmetingen waren op het internet te vinden. Omgerekend naar H0 kwam de hoogte op 13 mm uit. Maar daarbij moesten de afmetingen van de verschillende vormen in de opbouw bepaald worden. Al met al was het een heel gedoe maar uiteindelijk ontstond er via Tinkercad een mooi resultaat. Ik had begrepen dat dergelijke paaltjes staande geprint moesten worden. Dat zou niet mogelijk zijn omdat er dan sprake zou zijn van "overhangende" delen. Daarom had ik mijn ontwerp in de lengte



al gehalveerd en via kopiëren/plakken vermenigvuldigd. Echter gaf Jeroen bij onze kennismaking aan dat hij bij het programmeren van de printer zowel afmeting als aantallen moest aangeven. Daarbij zouden de ontwerpen hangend geprint worden. Dus moest het ontwerp weer aangepast worden tot het eindresultaat.

Toen het printen klaar was konden we de resultaten bij Jeroen ophalen. Het is duidelijk te zien hoe de paaltjes ondersteboven zijn geprint. Het "bakje" heeft tegen de "plafondplaat" van de printer gezeten. Overeind gezet zie je de gaatjes waar later de leuningen doorheen komen. Doordat de print ondersteboven is gemaakt waren er een aantal gaatjes dichtgeslibd. Deze moest ik open boren met een miniem boortje van 0,7 mm. Want mijn verenstalen brugleuning had nou eenmaal die dikte. Het geheel was heel klein en



bijzonder fragiel... Maar uiteindelijk had ik ze klaar om als brugleuning te kunnen plaatsen. Een Messerschmidtje en Preisertje geven aan dat de schaal ook goed gelukt is.

Voor de opbouw van de brug heb ik een styreen muurplaat (natuursteen) van Faller gebruikt. Deze plaat op maat gezaagd en met reststukken styreen verstevigd vormt de basis voor de brug. Ook de onderplaat voor het wegdek is van styreen gemaakt.

Omdat ik het wegdek van gips wilde maken, moesten er gaten in geboord worden. Anders zou er voor het gips geen voldoende hechting mogelijk zijn. De binnenzijde van de brug is van gebogen karton waarin ledverlichting is aangebracht. De steenstructuur van het wegdek is met een dremeltje in het gips gekrast. Vervolgens alles inkleuren en met sterk verdunde zwarte verf (latex) inwassen en afwerken. En dan kunnen de geprinte paaltjes met leuning worden geplaatst.



Meestal zie je deze paaltjes in een donkergroene kleur. Maar om ze iets beter te laten opvallen heb ik voor wit gekozen. En dan kan het bruggetje worden opgenomen in de scenery en kan er gevaren worden (rijdend bootje).

Een tweede grotere brug is op dezelfde manier gemaakt. Het zijn ontzettende leuke projecten om te maken en ze vormen een fraaie aanvulling op een modelbaan.



Op 22 februari was de tweede cursus 3D-tekenen. Hierin nam Eric Steijlen ons mee in de verdere techniek met het programma Fusion 360. Dit biedt werkelijk ongekennde mogelijkheden. Maar dan moet je daar echt de tijd voor nemen en dat lukt mij momenteel niet. Eric, bedankt voor je uitleg, ik vond het erg leuk om er bij te zijn.

Tenslotte waarderen we het grote enthousiasme van Jeroen Gerlofs (Tilly Models), zowel voor het printen als voor de modelbouw in het algemeen.

Naschrift Jaap: in 2020 schreef ik over de achtergrond en de dieptewerking op mijn modelbaan. Het tweede deel eindigde zo: "Nu volgt de verdere bouw van de stad naar voren toe op een verlaagd gedeelte en een verdiepte gracht met een 'varend' schip van Artitec. Hierover meer in een volgend artikel." Je ziet dat dit moment na twee jaar bouwen in zicht komt.

Naschrift Hans: in Zijspoor 4 van vorig jaar beschreef ik de bouw van mijn Colorfield, een veld vol amateurschilders. Enkele pagodetenten dienden als schilderplek bij regenachtig weer. Ik kwam toen niet verder dan kartonnen dummy's. Mijn schoonzoon 3D-tekende wel enkele pagodetenten, maar ik kreeg ze tot op heden niet acceptabel geprint. Die klus blijft dus op mijn 3D-lijstje staan!



Treingestuurd rijden

door Niek van Duijvenvoorde

Deel 1: Treindetectie

Vele jaren geleden ben ik in aanraking gekomen met digitaal rijden. Een aantal van jullie weten dat dat ontzettend veel mogelijkheden biedt. Een van die mogelijkheden is om treinen te laten rijden zoals het voorbeeld, dus met een blokstelsel inclusief seinstelsel en met optrekken en afremmen. In de afgelopen jaren heb ik hierover aardig wat kennis en ervaringen opgedaan op o.a beurzen, met mijn eigen banen en ook met de proefbaan die ik recent samen met Erik en Jasper heb gebouwd. (Zie het artikel in het vorige Zijspoor.)

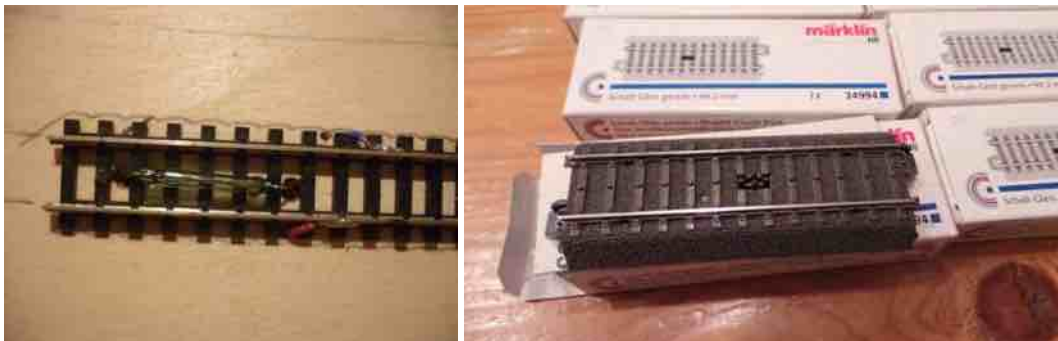
Bij het rijden volgens het voorbeeld moeten de wissels, seinen en de treinsnelheid worden aangestuurd. Bij digitaal rijden kan dit ook automatisch, waarbij de positie van een trein bepaalt wat er moet gebeuren. Dit kan zijn het laten langzaam rijden of stoppen van de trein, het activeren of deactiveren van een overweg, maar ook bijvoorbeeld het in- en uitschakelen van verlichting. Dit wordt treingestuurd rijden genoemd. Om de positie van een trein te kunnen bepalen is treindetectie nodig. De detectie geeft aan waar een trein zich bevindt en afhankelijk van de melder en de situatie wordt er tot een bepaalde actie overgegaan.



Figuur 1: Voorbeeld van een digitaal aangestuurde baan met treindetectie. Hier een baan van HCC.

Qua detectie zijn er verschillende mogelijkheden om op een baan toe te passen. Dit kan een reedcontact, een geïsoleerde derde rail of een schakelrail zijn. Bij alle drie wordt er een stroomkring gesloten naar de bezetmelder toe. Bij een reedcontact zorgt een magneet op de trein ervoor dat twee metalen lipjes elkaar aanraken, waardoor een stroomkring gesloten

wordt. Bij een geïsoleerde derde rail (alleen bij 3-rail) wordt de stroomkring met behulp van een ongeïsoleerde as gesloten. Bij een schakelrail duwt de trein de schakelaar in een bepaalde richting waardoor een stroomkring gesloten wordt.

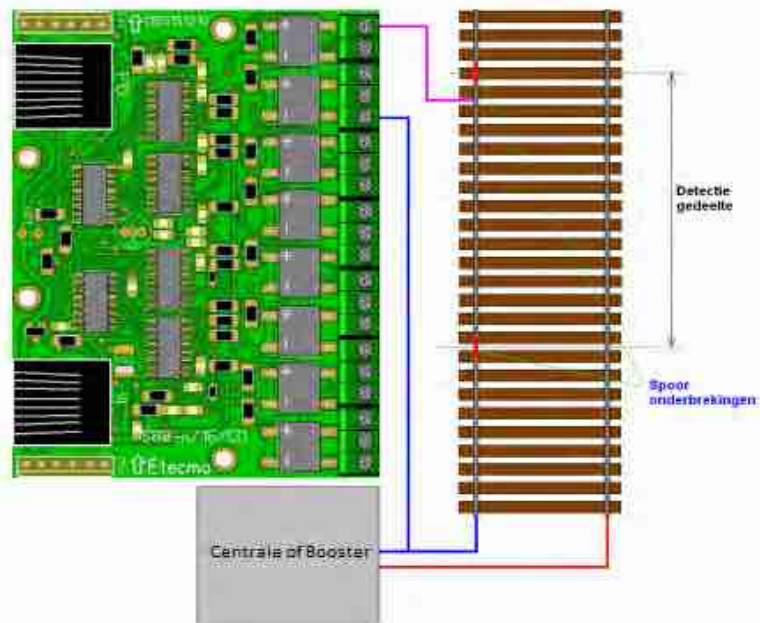


Figuur 2: links: reedcontact; rechts: schakelrail



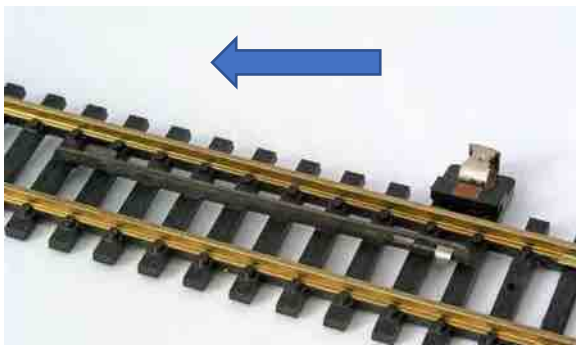
Bij 2-rail kan er ook een geïsoleerde rail als melder worden toegepast. Hierbij wordt er geen stroomkring gesloten maar vindt er stroomdetectie plaats bij de bezetmelder. Hierbij zorgt de detectie van een stroom gebruikende eenheid, zoals een treinmotor of een wagon met decoder en/of sluitverlichting, voor een signaal. De rest van de baan wordt dan van stroom voorzien via een ringleiding of sterverbindingen.

Figuur 3: Stroomdetectie



Het is belangrijk om te weten hoe lang een signaal van een bepaald type melder duurt. Dat is niet alleen afhankelijk van het type melder, maar ook hoe lang een trein zich op dat meldpunt bevindt. Een reedcontact of een schakelrail geeft maar een korte puls, terwijl bij een geïsoleerde rail een trein of treingedeelte het signaal langdurig kan zijn. Een digitale trein die stilstaat op een geïsoleerde rail geeft continu een signaal af, maar als een trein snel over zo'n stukje heen gaat is het signaal maar kort.

Daarnaast kan een melder rijrichtingafhankelijk of -onafhankelijk zijn. Bij schakelrails of reedcontacten aan een kant van de rail maakt het uit in welke richting de trein komt, maar bij geïsoleerde secties of reedcontacten in het midden van de rail is dat niet het geval. Fleischmann had zelf ook een eigen type schakelrail die door de locomotief werden geschakeld, waarbij de positie van de schakelrail bepaalde in welke richting er geschakeld werd.



Figuur 4: Fleischmann schakelrail. In deze positie is de schakelrichting naar links

Bij geïsoleerde secties is het belangrijk hoe lang die secties moeten zijn. Deze moeten lang genoeg zijn om een locomotief of trein te kunnen detecteren, maar het moet niet leiden tot storingen. Bijvoorbeeld bij stroomdetectie is het advies om een geïsoleerde sectie niet langer te laten zijn dan 30-40 cm. Langere secties kunnen storingen geven zoals spookmeldingen,



waarbij er een signaal op een meldsectie wordt gecreëerd, maar er werkelijk op die plaats geen trein rijdt.

Daarnaast is het van belang dat de lengte van de geïsoleerde sectie ook bepalend is voor het aantal van zulke secties per blok en daarmee het aantal mogelijkheden. En als je wilt detecteren of er een wagon of treingedeelte is achtergelaten bij een (vorig) blok, dan moet het gehele blok voorzien zijn van minstens een geïsoleerde sectie waarin minstens de gehele trein past. Heb je het type en soort bezetmelding gekozen, dan moet er vervolgens worden bepaald waar deze melders op de baan moeten komen. Hoe meer melders er op een baan aanwezig zijn des te meer mogelijkheden dit geeft tot dit soort acties. Daarnaast kan het meer finesse geven bij het melden.

Bij blokken bijvoorbeeld geven meer melders een betere indicatie van de positie van een trein. Als er een trein in het blok staat en je gebruikt maar eenmelder, dan weet je niet of de trein aan het begin, in het midden of aan het eind van het blok staat. Bovendien kan het dan ook lang duren voordat het vorige blok wordt vrijgegeven. Op mijn eigen baan houd ik een minimum van twee melders per blok aan, één aan iedere uiteinde, en daar moet een hele trein in passen. Is het blok langer dan een trein, dan moeten er meerdere melders in.

In een volgend artikel over treingestuurd rijden ga ik verder in op aantal en plaatsing van de bezetmelders. Dan ga ik ook in op andere toepassingen van detectie bij treingestuurd rijden.

Verdere info:

[Treingestuurd rijden - BeneluxSpoor.net: encyclopedie.beneluxspoor.net](http://encyclopedie.beneluxspoor.net)

[Blokken, bezetmelders en terugmelders - Het NProject: www.nproject.org/nl/modelspoor-digitaal-en-dcc/blokken-bezetmelders-en-terugmelders/](http://www.nproject.org/nl/modelspoor-digitaal-en-dcc/blokken-bezetmelders-en-terugmelders/)



Figuur 5: Foto van mijn modelbaan, waarbij er bepaalde uitrijseinen op veilig staan op basis van ingestelde rijwegen. Hierbij zetten de treinen na het passeren van het sein via detectie de seinen weer op onveilig.



Agenda

- ma 13 juni **ONLINE VINTAGE TOYS VEILING**, Veilinghuis Bouwman, Brummen; start 19:30 uur
- za 18 juni **Stoomtrein Goes-Borsele**; je reist vanaf Goes met een ouderwetse dieseltrein 'anno 1927' naar Hoedekenskerke, waar een heerlijke barbecue gereed staat!
- za 25 juni **Modelspoorbeurs Houten**; 10-15 uur
- zo 26 juni Jubileum: 30 jaar **Museumspoorlijn STAR**
- vanaf za 4 juni **Trammuseum Rotterdam** geopend. Bekijk de mooie collectie historische trams, bussen en natuurlijk de museummetro. Het Trammuseum aan de Kootsekade is geopend op de volgende zaterdagen tussen 10.00 en 16.00 uur: 4 juni, 2 juli, 6 augustus, 3 september, 1 oktober en 5 november.
- za 4 en 18 juni **Ritten met museumtrams door Amsterdam**. Rondritten door de binnenstad van Amsterdam met museumtrams. Lijn 20 rijdt op de eerste en derde zaterdag van de maand, dus op 7 mei, 21 mei, 4 juni en 18 juni. De trams vertrekken tussen 11.00 en 17.00 ieder half uur vanaf de Dam bij de hoek van de Nieuwendijk.
- di 21 t/m do 23 juni **RailTech Europe**. Dit is de grootste internationale ontmoetingsplek voor de spoorsector in Nederland. Expositie, workshops en congres in de Jaarbeurs in Utrecht. De expositie is gratis te bezoeken, aanmelden via www.railtech-europe.com
- za 2 en zo 3 juli **Presentatie ICNG in Rotterdam**. Mogelijkheid om de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) te bekijken. Aanmelden via www.presentatieicng.nl
- za 9 juli **Stoomtrein Goes-Borsele**; je reist vanaf Goes met een ouderwetse dieseltrein 'anno 1927' naar Hoedekenskerke, waar een heerlijk buffet gereed staat!
- za 9 en zo 10 juli **Kinderstoomdagen Stoomtrein Katwijk Leiden**
- di 26 juli, di 2 en di 9 aug Zomervakantie van onze MVA**
- 3, 6, 10, 13, 20 en 27 augustus **Zomeravondexpres Miljoenenlijn Simpelveld**; rit 19-21 uur
- di 23 augustus Sluitingsdatum inzendtermijn kopij Het Zijspoor 3**
- za 27 augustus **Modelspoorbeurs Houten**; 10-15 uur
- za 27 en zo 28 aug **Smalspoormodelbouwdagen Stoomtrein Katwijk Leiden**
- za 3 en zo 4 sept De **VSM** organiseert traditioneel het grootste stoomtreinenfestival van Nederland "Terug naar Toen".
- di 6 september Het Zijspoor 3 verschijnt**
- wo 7 september **Goederentreinen**. Een avond met bewegende beelden. U krijgt films te zien van het railgoederenvervoer in binnen- en buitenland: De Amsterdamse Houtrakpolder, vervoer van, naar en bij Tata Steel in Beverwijk o.a. met eigen tractiemiddelen; in het zuiden des lands de zinkertstrein naar Budel. En dan het buitenland: zware ertstreinen in Noord-Zweden, het erts- en kolenvervoer tussen de Rotterdamse Maasvlakte en het Duitse Dillingen, rangeerwerk met vloeibaar ijzer in Völklingen. NVBS Oost, Uithoek, 19:45 uur.
- za 10 & zo 11 sept **Historisch weekend Gelders Smalspoormuseum Heteren**; 10-17 uur
- za 10 en zo 11 sept **Stoomtrein Goes-Borsele** Stoompluimen in de Pluimweide



MROEPBERICHTEN



WELKOM

Henk Hartjes (per 1 maart) en Frans Hartgring (per 24 mei) zijn lid geworden van onze fijne vereniging. Welkom, heren. In het volgende Zijspoor volgt een nadere kennismaking.

Een vrouw. stationschef.
Uit Zwolle meldt men ons:
Het station Mastenbroek heeft al sinds vele jaren een vrouwelijke stationschef. Zeker een unicum in Nederland.
Maar met 1 Oct. gaat mej. E. van Kampen „met pensioen”.
Dan is de eenige vrouwelijke chef verdwenen? Toch niet.
Want tot haar opvolgster is benoemd mej. J. van Kampen, zuster van de tegenwoordige chef.
Men mag niet beweren, dat de directie van de N. C. Spoorwegmij. niet vooruitstrevend is!

Bron: Nieuwsblad van het Noorden, 16-9-1911



JARIGEN

11 juni

Guus Wiegerinck

1 juli

Willem Gerbel

4 juli

Arthur Brinkhoff

5 juli

Peter Arns

15 juli

Anna Knijff

22 juli

Willie Koenders

24 juli

Hans van de Ven

25 juli

Everard

van der Velden

25 juli

Niels Germeraad

2 augustus

Jan Herman

Niemeijer

15 augustus

Ron 't Hooft

30 augustus

onze eigen vereniging

MVA

6 september

Marianne Stoter

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

de adverteerders, Jaap Stoter, Guus Wiegerinck, Ronald Heijne, Jeroen van de Ven, Peter Knijff, Herman Ederveen, alle baancommissarissen, Niek van Duijvenvoorde, Jitse Kaspers, Bert Pas (ook als bezorger), Hans van de Ven.

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





kijk eens wat vaker
in de spiegel van

Guus Onstenk
herenkapper

behandeling op afspraak

Huissensestraat 29
6833 HL Arnhem
tel. 026-3218933

www.guusonstenk.nl

BAPTIST



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

Bezoek onze webshop en vind ruim 18.000 artikelen met uitgebreide omschrijvingen, afbeeldingen en gerelateerde producten!

Graag tot ziens in Arnhem!



VLAMOVEN 32, ARNHEM

WWW.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

