

Het Zijspoor

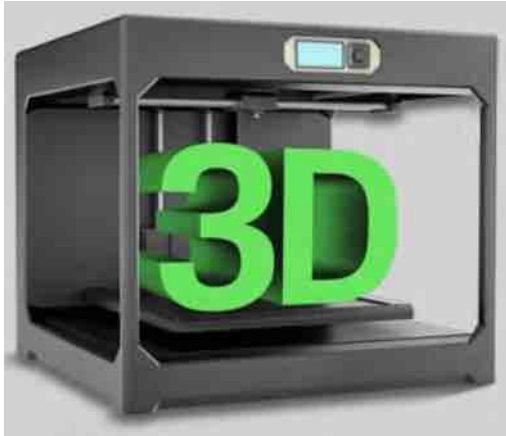


Christmas Express op Arnhem Centraal
za 17 dec 2022; foto Frans Hartgring

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

34e jaargang, 2023, nr. 1



MAGNEETKOPPELINGEN -2-

Het is alweer ruim twee maanden geleden dat de kerstexpositie gehouden is. Jullie hebben inmiddels de constructies afgebroken en de wagons weer opgeslagen voor volgend jaar. De koppelingen met de draadjes zoals in het vorige nummer van Zijspoor aangebracht, leverden uiteindelijk toch niet het resultaat op dat ervan verwacht werd. Er komen dan wel hele rare krachten op de wagon-overgangen, of de lange wagons zijn gewoon niet inzetbaar.

Omdat de haakjes afbraken en ook de draadjes, is er aan een vaste verbinding gewerkt. Het draaien van de onderstellen in bochten en de beweging van de kortkoppeling zijn niet het probleem, maar blijkbaar wel het schokken. Met een messing stukje U en daaraan een M2 boutje is de koppeling met de NEM-schacht uitgewerkt. Het boutje is erop gesoldeerd en



kan de schacht ingeschroefd worden. Een magneetkoppeling is van zijn NEM-haakjes ontdaan en voorzien van een 1 mm boorgat. Zo ook de beide zijden van de U, die ook nog eens mooi rond geslepen is. Door de opening is een messing spijkertje geschoven en aan de kopse kant aan de U gesoldeerd. Het is de bedoeling de magneetverbinding zodanig in de schacht aan te brengen dat er een op- en neergaande beweging te maken is. Omdat dit tussen de beide wagons aangebracht wordt ontstaat er een starre maar toch wel soepele verbinding. Het schokken van de wagons wordt daarmee mooi opgeheven. Het resultaat van de eerste rijronden leek op het verwachte succes en continue inzet van de combinatie.

Na enkele dagen bleek ook deze oplossing niet afdoende. Door de schroefdraad beschadigde de schacht van de NEM-kortkoppeling en is de trein vervangen. Zo wordt bij elke oplossing het probleem overgebracht naar het meest kwetsbare onderdeel. Vóór de komende Kerst maar een eens aan een gedegen ombouw van wagons gaan denken.

Ronald Visser, (Modelbouwwisser Wijchen)

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
Robert Mooij, 06-4923 6780, Penningmeester.MVA@gmail.com » 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 gráág, 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 2023-2 kan tot 19 mei a.s. bij de redactie.
Het volgende Zijspoor komt 2 juni a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

Van de redactie -----	4	Nieuwspas-----	25
Van de voorzitter -----	6	Even voorstellen: Bert Splinter -----	29
Even voorstellen: Dick Timmer-----	8	Weer eens wat anders-----	32
Een houten boog maken-----	11	Watertoren Doorwerth -----	34
SNCF Postes-----	12	Uit d'oude doos-----	36
Weatherbericht 5 -----	16	Een tripje naar Rijswijk -----	38
Even voorstellen: Cor van Kooten-----	20	Agenda -----	41
Bouw een steile wand-----	22	Omroepberichten -----	42



Even drie keer voorstellen

In deze uitgave van ons Zijspoor stellen maar liefst drie nieuwe leden zich voor: Dick Timmer (pagina 8), Cor van Kooten (pagina 20) en Bert Splinter (pagina 29). En in de volgende uitgave komen nog eens drie voorstelrondjes. Zie ook het berichtje op pagina 42. Dat brengt me op de nummer-aanduiding. Toen Dick zich inschreef was hij het vijftigste lid. Volgens mij toen een verenigingsrecord. Vandaar dat ik bij zijn verhaal ook die '50' in beeld breng. Maar vlak daarna zegden drie mensen om uiteenlopende redenen hun lidmaatschap op. Daarna begon het tellen dus weer bij 48 en dat leek me niet zo zinvol om te vermelden. Ook al omdat meerdere leden in dezelfde maand ingeschreven werden. De teller staat dus op 52. Je kunt in ieder geval wel vaststellen dat het uitstekend gaat met onze Modelbouwvereniging Arnhem e.o. En daarmee ook met ons clubblad. Want zoveel leden - zoveel variatie in ervaring en deskundigheid.

Drukwerk

Het vorige nummer van Het Zijspoor was al even een dingetje. Jan Verlangen had een stevige blessure aan zijn schouder opgelopen en kon dus niet, zoals we al een aantal jaren gewend waren, het drukwerk verzorgen op zijn school. Gelukkig bracht zijn kleinzoon uitkomst. Hij sjouwde met de pakken papier, terwijl zijn opa aanwijzingen gaf en op de knoppen drukte. Beiden nog heel erg bedankt voor dit unieke stukje clubwerk.



Deze bijdrage is niet geschreven met behulp van ChatGPT

Het bestuur is voortvarend op zoek gegaan naar een alternatief en kwam, via een contact van onze secretaris Willie, uit bij Elwipress in Apeldoorn. Kijk maar eens op www.eldipress.nl. Of kijk, als je gekozen hebt voor een geprint Zijspoor, naar het exemplaar dat je nu in handen hebt.

Railhobby

We kijken er al niet meer van op dat een artikel uit Het Zijspoor vervolgens ook geplaatst wordt in Railhobby. De teller staat inmiddels op negentien verhalen! Zie laatst weer in nummer 456 het bij jullie al bekende verhaal over de tankplaats die Ron 't Hooft in schaal 1:32 maakte. Gepaste trots, bescheiden dus. Maar nu begint het succes ons voorbij te snellen. De redactie vroeg John Brendel om een Faller bouwkit van een steile wand (geliefd bij motorsporters) in elkaar te zetten en daar een bouwverslag van aan te leveren. Daarmee liggen de auteursrechten bij Railhobby. Maar dat verhinderde John niet om een verslag-van-het-bouwverslag te schrijven en dat tref je wél in dit blad aan op pagina 22.

En verder

En verder tref je bijdragen aan van Jitse, Martien, Guus, Lennart, Bert en Anna en ook nog van 'buitenleden' Ronald en Ronald. Wat schreef ik nou net over 'zoveel leden - zoveel variatie'. Veel leesplezier!

hans



Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9
6987 ER Giesbeek
0313-632242



www.autobedrijfscheers.nl

Wij doen alles voor uw auto!



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



Van de voorzitter



Beste leden / mede locofielen,



Inmiddels zijn wij in het jaar 2023 beland en in dit jaar bestaat onze Modelbouwvereniging Arnhem e.o. 40 jaar. Op 30 augustus 1983 heeft de oud-voorzitter en oprichter Max van de Pol de MVA bij de notaris aangemeld. Je wordt op de hoogte gehouden op welke wijze wij dit heuglijk feit zullen gaan vieren.

penningmeester

Er is een vacature in het bestuur ontstaan, omdat Jan Verlangen - om privéredenen - zijn functie van penningmeester heeft neergelegd. Jan heeft derhalve ook zijn lidmaatschap per direct opgezegd. Het bestuur heeft Robert Mooij bereid gevonden om het penningmeesterschap van Jan over te nemen. Tijdens de jaarlijkse ALV op d.d. 28 februari jl. heeft het bestuur Robert Mooij als penningmeester voorgedragen en dit is met applaus door de aanwezige leden aanvaard.



Het is jammer dat Jan na twintig jaar lid zijnde, waarvan vijftien jaar als penningmeester, zo plotseling ons heeft verlaten. De kascontrole over het financiële boekjaar 2022 is positief en met lof afgerond. Jan heeft onze vereniging gedurende zijn penningmeesterschap weer ruim in de zwarte cijfers getrokken. Nogmaals bedankt Jan!

Nu ik het toch over de financiën van onze MVA heb, het volgende: **heb jij de contributie al betaald?** Voorin ons clubblad *Het Zijspoor* staan de contributiegegevens vermeld.

tweede secretaris

Bij het agendapunt Bestuursverkiezing was onze 2^e secretaris - Jan Hendriks - aftredend. Jan heeft zich herkiesbaar gesteld en aangezien er zich geen tegenkandidaten gemeld hadden, werd ook hij met applaus weer voor drie jaren (her)benoemd. De ALV werd door 39 leden (= een record) bezocht en de belangrijkste zaken waren o.a. de financiën. Dit en meer is na te lezen in het komende verslag van de secretaris.

kloof

Ik las laatst dat het CDA van mening is, dat de nationale politiek in Nederland de verbinding met de samenleving is verloren. Ook D66 bij monde van Jan Terlouw (oud-commissaris der Koningin van Gelderland) heeft eenzelfde mening geuit. Zo dreigt ook binnen onze vereniging een "kloof" tussen bestuur en leden te ontstaan en die moet er niet zijn. Daarom gaat een soort *Denktank* kijken hoe onze vereniging dynamischer kan worden! Beter met elkaar communiceren en vaker overleggen zijn de sleutelwoorden. Tijdens de afgelopen ALV is zo'n *Denktank*



door het bestuur geïntroduceerd. Deze werkgroep wordt door vijf leden bemand, t.w. Everard, Niek, Pascal, Hans v.d. V. en Robert. Afgesproken is dat er met regelmaat aan het bestuur wordt teruggemeld.

baanverdeling

Dan het onderwerp 'voortgang van de modelspoorbanen': dit zal in het volgende clubblad worden gepubliceerd. Ook moet er aandacht geschonken worden aan een evenredige verdeling van leden over de diverse spoorbanen. Zo wordt er aan de LGB-baan slechts door één lid (Bert Pas) gewerkt! Oproep: wie helpt mee aan die mooie hooggelegen spoorbaan?



wie-is-wie

Doordat er in de afgelopen tijd nieuwe enthousiaste locofielen bij monde van Peter Charbon, Frans Hartgring, Henk Hartjes, Cor van Kooten, Cor van Moerkerk, Rudo de Ruijter, Bert Splinter, Dick Timmer, Johan Vos en Willem Kerkum aan ons ledental zijn toegevoegd, heeft Jan H. opnieuw de gemiddelde leeftijd berekend en die is op dit moment rond de 67 jaar gekomen. Met name voor deze nieuwe leden is het wel handig dat jij tijdens de clubavond jouw badge zichtbaar gaat dragen.

En voordat het voor iedereen een zoekplaatje wordt en dat we op elkaars frontgevel kijken hoe je heet, heeft Hans van de Ven - in navolging van zijn eerdere 'Wie is wie' ledenkaartjes - in samenspraak met Jan Hendriks, een papieren ledenlijst met naam, adres, foto, geboortedatum en telefoonnummer gemaakt.

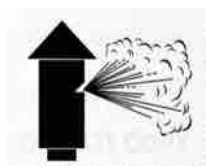
In verband met de Wet op de Privacy heeft een ieder vooraf toestemming moeten verlenen. Let wel: deze ledenlijst is voor interne verspreiding en mag niet voor derden gebruikt gaan worden! Tijdens de ALV is dit idee geïntroduceerd.

wie komt van waar?

Onze MVA telt op dit moment 52 leden en er geldt per direct een (tijdelijke) ledenstop. Maar waar komen onze leden vandaan? Natuurlijk de meeste uit Arnhem (19), Westervoort (5), Duiven (5), Huissen (4), Rheden (3), Velp (2), Didam (2), Elst (2), Bemmelen (1), Oosterhout (1), Heteren (1), Nijmegen (1), Malden (1), Doesburg (1), Oosterbeek (1), Gendt (1), Zevenaar (1) en Emmerich (1).

opgeruimd staat ...

En al deze leden maken tijdens het klussen op de clubavonden troep! Wanneer ik op de dinsdag (vaak) als eerste binnenkom, dan valt mij op dat er rotzooi en afval op de grond ligt. Dit is geen prettig binnenkomen, m.n. voor een bezoeker/gast. Al die vijf aanwezige stofzuigers staan er niet voor niets. Gebruik deze dan ook, want kijk eens om je heen. Opruimen en stofzuigen moet niet altijd door één en dezelfde persoon gedaan worden! Dus kijk voordat je naar huis gaat even om je heen of jij jouw werkplek schoon achterlaat.



O ja, de deurbel van onze MVA is sinds kort gekoppeld aan de bel van de roldeur van Maatwerk. Als je op de knop drukt hoor je een luide scheepstoeier in plaats van het geluid van de Engelse Big Ben klok! Ik zal bij onze huisbaas Roland Ouwejan vragen of er een mooie stoomfluit van bijvoorbeeld een BR 01 kan worden geïnstalleerd.

Ik wens je veel leesplezier in het mooiste (modelspoor)blad van NL

+ groet,



Dick Timmer



en door **Hans van de Ven**

door **Dick Timmer**

Het leven bracht Dick Timmer zo'n twintig jaar geleden op chaletpark 'Residence Tergouw' in Oosterhout. Het huisje was niet van beste kwaliteit en ongeïsoleerd. Hield je de thermometer op neushoogte, dan gaf ie netjes 20° aan, vlak boven de grond was dat hooguit 16°. Als ervaren timmerman (samen met een maatje heeft hij alle deuren afgehangen in het Arnhemse gemeentehuis, het nieuwe Provinciehuis en het voormalige Ohra-kantoor) vond hij al snel meer dan voldoende klussen op het park, zodat het niet alleen een plek om te wonen, maar ook om te werken werd. Talloze tuinhuisjes plaatste hij, de vele carports niet meegerekend. In het opknappen van zijn eigen onderkomen zag hij weinig heil, dus liet hij het slopen en werd een fraai nieuw exemplaar opgetrokken. In de loop der jaren werd permanente bewoning op het park gedoogd en de laatste jaren zelfs officieel toegestaan.

Maar ooit, zo zei Dick tegen zijn dochter, wil ik verhuizen naar een van de vijf seniorenwoningen net buiten het park. En laat hij nou vorig jaar zo'n prachtig huisje toegewezen krijgen! Kamer met open keuken, douche + toilet, slaapkamer, voor- en achtertuin, wat wenst een alleenstaande man nog meer? Nou, dan toch wel die prachtige zolderverdieping over het hele huis! Het schuine dak aan de achterzijde begint pas op anderhalve meter hoogte, het andere dak loopt zeer steil op, dus de benutbare ruimte is enorm. Als tienjarige had Dick gespeeld met een modelautobaan van Faller. Het spul is meer dan een halve eeuw oud, maar heeft indertijd wel een vonkje doen gloeien richting treinen. En dus verrees vorig jaar, op prettig werkbare hoogte, een treintafel met een oppervlak van 3,5 x 4 meter met een uitsparing van 1,2 x 1,2 meter voor de toekomstige digitale bediening.



Via Marktplaats tikte Dick een flinke hoeveelheid Märklin C-rails op de kop en hij legde vlotjes twee tracés uit. Aan de rechterzijde ging hij



aan de slag met een bergachtig landschap. Uren bracht hij in de woonkamer door met het bekijken van YouTube-filmpjes en andere tutorials via zijn mobieltje op het grote tv-scherm. Ook het maken van bomen heeft hij uitgebreid bestudeerd en al even uitvoerig in de praktijk gebracht. Deze 'bergstrook' is dan ook al helemaal aangekleed en ziet er zeer professioneel uit. De rotspartijen zijn met een ervaren hand van een witte drybrush voorzien, waardoor een prachtige dieptewerking is ontstaan. De grote variatie in bomen en lage be-

groeiing geeft het geheel een realistisch aanzien. Die 'ervaren hand' heeft Dick al zijn hele leven. Hij is een zeer verdienstelijk schilder en tekenaar. Zie bijvoorbeeld maar eens de fraaie pentekening die hij maakte van een dorpsgezicht in Heteren.



leidt. Over een lengte van minder dan vier meter stijgt het tracé zeker vijftien centimeter, ofwel zo'n 4%. Maar bij de eerste rondjes reden de (eerste) treinen van Dick er moeiteloos tegenop, dus hij laat het zo. Minder tevreden was hij over de rest van het sporenplan, zodat dit nu weer totaal is opgebroken. Een boek uit Carlo's biep en hulp van een clubgenoot zullen een beter ontwerp moeten opleveren.



Pas daarna kan het modelleren van het berglandschap verder waar het is gestopt: bij een goed gelukte waterval. Onmisbaar bij de vormgeving is aluminium horrengaas. Dat is eenvoudiger in model te vormen dan de plastic variant. Na het afdekken met een paar laagjes papier-maché volgt de afwerking met Knauf rotband voor de wat grovere oppervlaktes en Fix&Finish voor het gladdere werk. De zwerfkeien zijn gewoon afkomstig van de eigen oprit. Het zandpad is bestrooid met fijn zaagsel, zelf geproduceerd van een plank eikenhout.



Het groepje naaldbomen is heel toepasselijk gemaakt van red ceder, met takjes van ijzerdraad. Maar het blijft niet op deze plek staan. Dick wil een jeugdherinnering in zijn baan opnemen. Zijn moeder stuurde hem met zijn broer van tijd tot tijd naar een rijtje oude wilgen waar ze uit de knot de gecomposteerde humus moesten scheppen zodat er plantjes in konden worden gezaaid. Op een keer stuitten ze met hun schep op iets hards; ook een tweede, wat hardere klap leverde niets op. Maar thuisgekomen met hun verhaal snapte vader direct wat er aan de hand was en via de politie werd de EOD ingeschakeld om een ingeslagen granaat onschadelijk te maken. Daarom moet er langs de rivier een rijtje kreupele oude knotwilgen komen, met zo'n vermolmde holle stam. Het buskruit laat hij achterwege.



Op de club hoopt hij nog vele ideeën op te doen en hulp te krijgen. Want van elektrische schakelingen bijvoorbeeld heeft hij weinig verstand. Daarom googelde hij op internet niet alleen tutorials maar ook een modelspoorclub en bij ons vond hij, dat weet hij nu al zeker, wat hij zocht. Een gezellige vereniging met clubleden die altijd klaar staan om je te helpen.



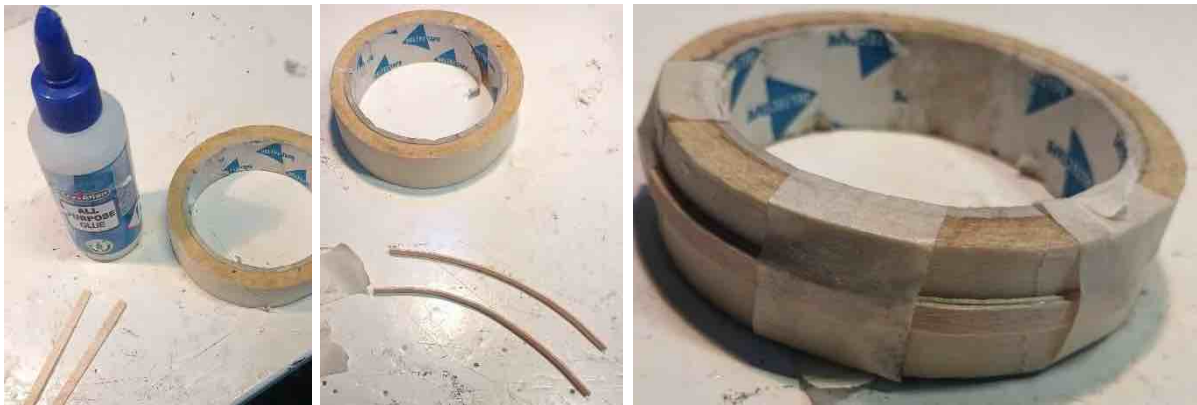
Maar nu eerst Dotje uitlaten. Het is het hondje van zijn dochter en kleinzoon Kristo en één dag per week is hij daarvan de oppasopa. Hier zie je Dotje op een door Dick gemaakt olieverschilderij.



Een houten boog

📷 en 📹 door **Martien Beumer**

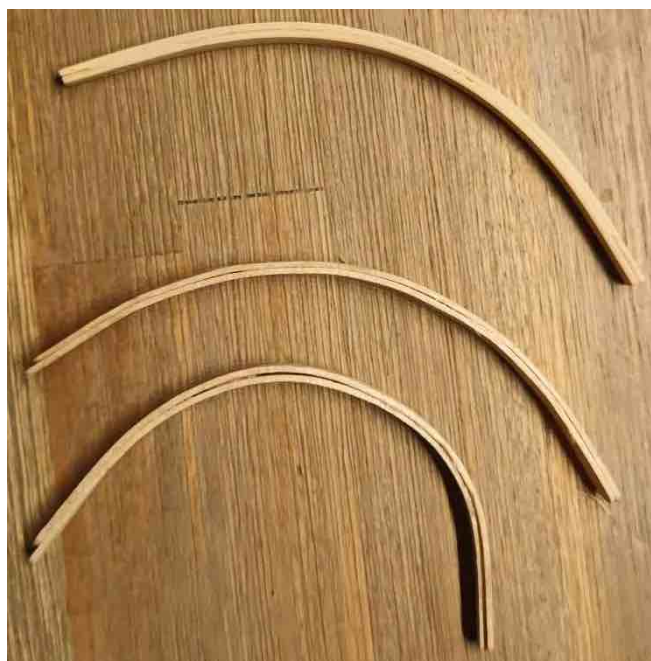
Zo mannen, en dames natuurlijk. Na het buigen van gips (zie Zijspoor 2021-2) gaan we hout buigen. Voor de spanten van een rongenloods bijvoorbeeld of tunnels. Ja en dat gaat niet zomaar. Als je je houtje zo dubbel doet gaat hij breken. Gebruik dunne latjes, 1 tot 2 millimeter (roerhoutje). Voorzichtigheid geboden. Buig de latjes beetje voor beetje tussen je vingers zodat er ietwat ronding in komt.



Pak een mal. Dat kan een blikje zijn, een rol plakband of een beker. Als je een beker pakt, zorg dan dat hij leeg is, anders krijg je een natte broek. Zorg ervoor dat het latje niet vet zijn.

Doe wat houtlijm tussen de latjes en buig ze om je mal heen, plak het uiteinde af met een stuk plakband en in het midden ook. Laat het geheel rustig drogen; zeker een nacht, want er staat toch wel wat spanning op. Bij het losmaken zal je merken dat de boog iets terugkomt maar dit is normaal.

Even schuren en je hebt een stevige boog van hout.



Un peu de bricolage

Uitdagingen bij een Frans postrijtuig



Tekst door **Guus Wiegerinck**
Foto's: wikipedia, **Guus Wiegerinck**

Je hebt het misschien ook wel eens gehad. Je koopt een wagen of locomotief op eBay of Marktplaats en dan blijkt er bij bezorging meer kapot of beschadigd te zijn dan in de advertentie is aangegeven. Lekker dan. Verborgen gebrek, waar je de verkoper op kunt aanspreken? Korting vragen? Terugsturen? Of toch maar houden en er het beste van maken?

Nou, dat overkwam mij toen ik begin september 2022 via eBay een Frans postrijtuig van Jouef (artikelnummer 5651) kocht. Als aanvulling op mijn stam OCEM rijtuigen voor achter de SNCF stoomlok 231E40. Het bleek een "bouwpakket". Ik wist dat er twee buffers afgebroken waren, dat had ik voorbij zien komen in de advertentie, maar toen had ik al besteld. OK. Niks aan te doen, is nu een kwestie van accepteren. Maar bij uitpakken zwierf er nóg een buffer los in de schoenendoos tussen de kranten. En toen ik de wagen uit de Jouef-doos pakte, viel er meteen een draaistel onderuit de wagen. Shit, ook dát nog. Maar ik zag het als een uitdaging. Het bedenken van oplossingen, daar hou ik wel van. Maar eerst iets over het grote voorbeeld.

Posttreinen in Frankrijk



Interieur postrijtuig in 1909

Er was een tijd dat de trein een grote rol speelde in het vervoer van post, pakweg vanaf 1845 tot 2015. Die rol is nu – ook in Frankrijk – uitgespeeld. Internet heeft de geschreven brief grotendeels vervangen, vervoer over de weg met vrachtwagens is flexibeler en per vliegtuig is het sneller. Postrijtuigen zoals deze waar het in dit stukje over gaat, zijn alleen nog te zien in een museumtrein achter een stoomlok. Treinenland Zwitserland schijnt de posttrein overigens nog in ere te houden.

Net als in Nederland waren ook in Frankrijk postrijtuigen geen eigendom van de spoorwegmaatschappij maar van *La Poste*. Daartoe beschikte *La Poste* over twee typen: rijtuigen waarin de post werd gesorteerd (*wagon de tri* of *bureau am-*



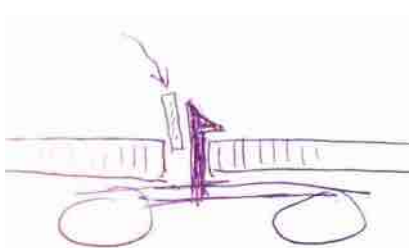
bulant – kortweg *ambulant*) en rijtuigen voor reeds gesorteerde post, in zakken of later in containers (*entrepot* of *allège postale*). De gele TGV-posttreinstellen waren louter *allèges*; daarin werd niet meer gesorteerd maar alleen vervoerd.

Post die overdag werd vervoerd ging veelal mee met reizigerstreinen in een enkel postrijtuig waarin de post gesorteerd werd. Nachtposttreinen waren samengesteld uit meerdere *ambulants* plus enkele *allèges* voor gesorteerde post in zakken of containers. *Ambulants* hadden ook een brievenbus. Post die daarin gedaan werd tijdens een stop op een station, kreeg een speciaal stempel. Zulke stempels zijn geliefde collector items voor postzegelverzamelaars.

Het model van Jouef dat ik kocht, is van het type *ambulant*, met brievenbus dus, en wel een van het type OCEM. Vanaf 1928 werden ter vervanging van de oudere houten 2-, 3- of soms 4-assige rijtuigen nieuwe postrijtuigen in dienst gesteld die waren afgeleid van de OCEM-rijtuigen (voor 'OCEM', lees mijn stukje in Zijspoor 2022-3). Daarvan zijn er 382 exemplaren gebouwd. Ze waren 21,60 m lang en konden 120 km/h rijden op draaistellen type Y2. In hun lange leven zijn tal van veranderingen aangebracht of andere draaistellen ingezet waarmee ze tot 160 km/h konden rijden. De laatste gingen in 1995 buiten dienst.

Dan nu wat ik moest doen aan het Jouef-model. Uitdaging 1: het draaistel

Zoals gezegd, bij het uitpakken viel er één draaistel onderuit de wagen. Eén van de “staarten” waarmee het draaistel in het chassis wordt vastgehouden, was afgebroken. Een poging om een vervangend exemplaar te lijmen met secundelijm, versterkt met een ijzerdraadje door de



bodem van de draaistel en dan door de staart heen, lukte niet. De staart brak af bij het gaatje waar het ijzerdraadje doorheen ging. De tweede mogelijkheid was om met een stukje van een satéprikker de overgebleven staart te borgen in het gat in de bodem van het chassis, zodat het draaistel niet los komt. Dit lukte. Nu

moest het natuurlijk niet gebeuren dat het stukje satéprikker weer uit het gat in de bodem zou vallen, bijvoorbeeld wanneer ik de wagen op zijn kop hou. Oplossing was om een dekseltje op de wagenbodemplaat te maken over het gat voor het draaistel heen. Dit dekseltje houdt het stukje prikker tegen.

Uitdaging 2: de buffers

Waren er bij verzending al twee buffers kapot, bij het uitpakken rolde er nóg een losse buffer tussen de kranten vandaan. Drie nieuwe buffers maken was dus uitdaging twee. Ik had een zakje van Hornby liggen met onderdelen voor OCEM-buffers: een aantal cilinders en een aantal schotels met pen. Dat kwam dus goed van pas. Van één buffer was de cilinder nog aanwezig, dus was het een kwestie van een gaatje boren van 1 mm Ø, een schotel met pennetje in het gaatje duwen en klaar was ie.



De twee andere waren wat lastiger. Stap 1 was het gaatje in de wagenwand opboren naar 2 mm en hopen dat het recht is. De nieuwe buffer moet immers straks niet opzij, omhoog of omlaag wijzen. Stap 2 was het samenstellen van een buffer uit de onderdelen van Hornby.

Het gaatje in de cilinder moest ik verder uitboren met een boortje van 0,5 mm, zodat het pennetje van de schotel er ver genoeg in kon. Dat viel niet mee. Zo'n piepklein cilindertje tussen mijn vingers geklemd en met de andere hand de Dremel met boortje bedienen resulteerde in enkele gesmolten en enkele scheef geboorde cilinders en een boorgaatje in mijn middelvinger. Au! Maar de buffers die wel goed waren kon ik vastdrukken in de gaten in de wagenwand. Lijm



was niet nodig, ze zaten vast genoeg en ik kon ze ook nog in de juiste positie draaien. Mooi.

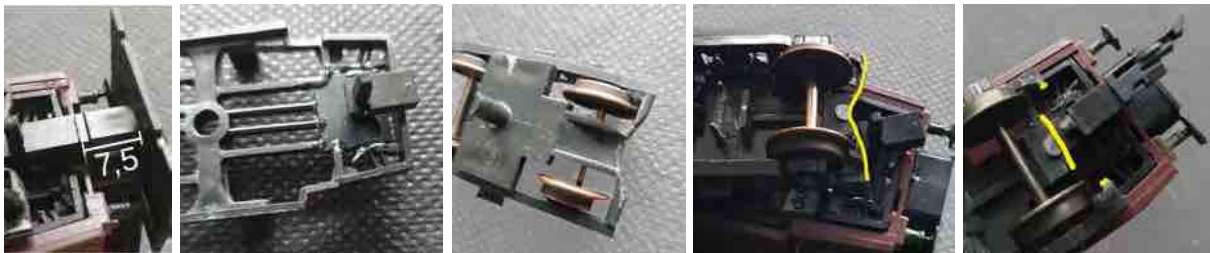
Uitdaging 3: de koppelingen

Nee, er was niks kapot aan de originele beugelkoppelingen, ik wilde ze gewoon vervangen door kortkoppelingen voor een beter treinbeeld. Daarvoor gebruik ik de mechaniekjes van Symoba en de kortkoppelingen van Roco, Het ombouwen kent drie stappen.

Stap 1: bepalen waar op de bodem de Symoba'tjes geplaatst moeten worden. Daarvoor gebruik ik een mal waarmee je de juiste hoogte van de koppeling kunt controleren. Zie foto. Het ringetje dient ervoor om de kortkoppelingsschacht op een afstand van 7,5 mm vanaf vouwbalg dan wel buffers te plaatsen.

Stap 2: ruimte maken in het chassis. Meestal is dit nodig om de wielen ruimte te geven. Daarna kan het Symoba-mechaniek in de ruimte gelijmd worden. In dit geval heb ik UV-lijm gebruikt.

Stap 3: indien nodig het draaistel aanpassen. Na het afzagen van de originele koppeling moet nog een boog uit het frame van het draaistel weggefreest worden. Als het goed is duwt de draaistel in bochten de koppelingsschacht alvast een eindje de goede richting op. Niet altijd gaat dat goed. Bij rijproeven ontspoorde het rijtuig bij één bepaald draaistel, op momenten dat daar geen volgend rijtuig aangekoppeld was. Onderzoek wees uit dat het draaistel bij het draaien door het Symoba-mechaniekje leek te worden geblokkeerd. Vanuit de stand rechthoek opzij bewegend voelde ik een puntje dat het armpje met schacht tegenhield. Een braampje? De reeds gemonteerde Symoba openbreken was geen optie, meer materiaal uit het draaistel wegnippen en snijden om meer ruimte te maken wél. Zie de gele lijntjes op foto waar ik geknipt heb.



Uitdaging 4: de wielen

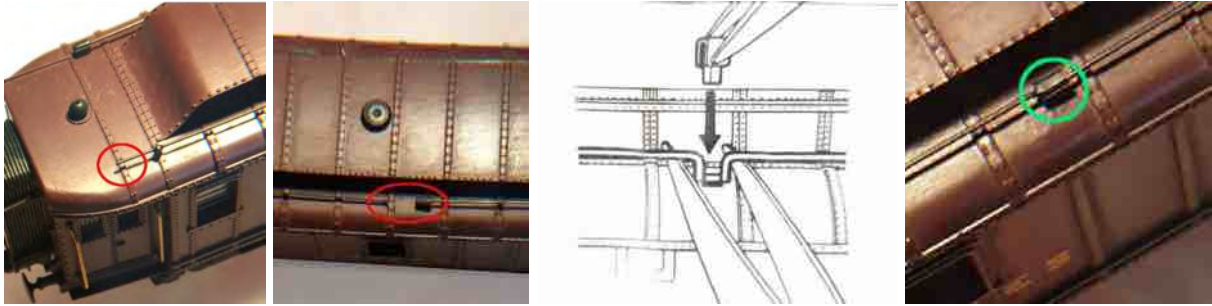
De wielen waren dan wel niet kapot, maar er was er één verschoven omdat die te los op de as zat. Dat komt geregeld voor bij Jouef, het euvel is mij bekend. Geen probleem, ik wilde deze wielen sowieso verwisselen voor 3-rail wielen omdat ik het rijtuig wil inzetten op Märklinrails, al was het alleen maar om ontsporen op wissels te voorkomen. De vervangende wielen had ik gekocht bij www.modellbahnratsatz.de.



Uitdaging 5: de dakrails

Inspectie van de carrosserie toonde aan dat aan één kant de ene helft van de dakrail uitstak buiten de wagen. (Aan beide zijden van de wagen bestaat de dakrail uit twee helften.) De andere helft zat vast tussen twee zwarte plastic steuntjes, dus die zat goed. Maar die ene helft, zat dat op de verkeerde plek? Op het instructie-papier zag ik hoe je de dakrails moest aanbrengen. Daaruit maakte ik op dat die ene helft alleen maar los zat en opnieuw vastgezet moest worden. De instructie laat ook zien hoe je dat moet doen: beide helften van de dakrail samen in een gaatje in het dak stoppen en met een zwart plastic steuntje vastzetten. Het leek dus simpel: steuntje eruit wurmen met een tangetje, de ene losse helft in het gaatje terugbrengen en steuntje er weer op. Ai! Steuntje breekt af. Helaas, lijm blijkt de enige oplossing.





Tot slot

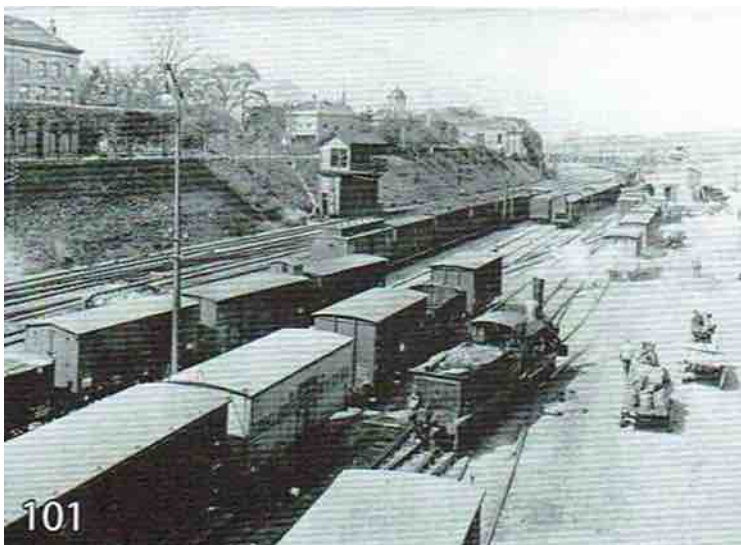
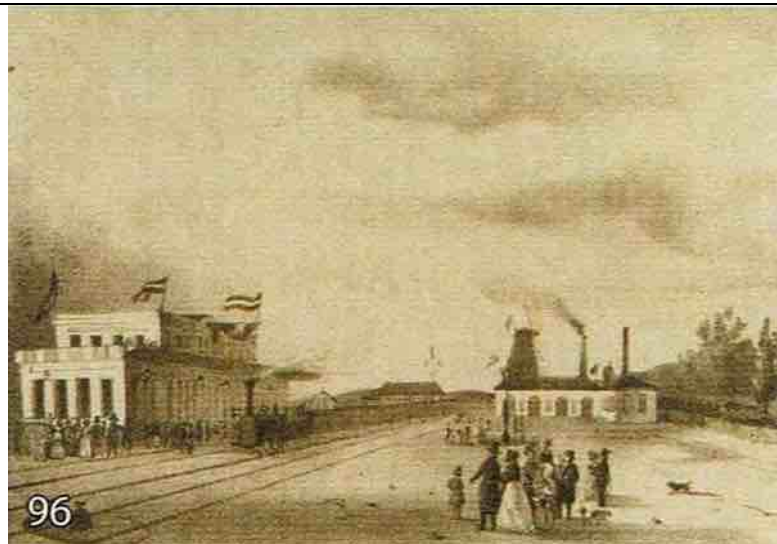
Ik ben best tevreden met mijn postrijtuig. Ik vind het weliswaar niet het fraaiste rijtuig wat op de Franse rails rondreed – die dichte wanden en dat daklicht – maar wel opvallend. Het kan nu dienst doen in een museumtrein, bijvoorbeeld achter mijn SNCF 231E40 van Roco, zoals ik o.a. op YouTube heb gezien.

Bronnen

- <http://www.trains-europe.fr/sncf/voitures/poste.htm>
- https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Train_postal >> France

Uit het prachtige Jumbo-boek 'Arnhem, de genoeglijkste':

De spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem werd op 14 mei 1845 feestelijk geopend.



Aan het einde van de negentiende eeuw was Arnhem een belangrijke schakel in het internationale vervoer van goederen per trein.





Ketelwaggen

en door **Ronald Heijne**

Bron: het blad Spoornieuws van de Modelspoorclub Deventer

Aflevering 5. 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 goederenwagens, kunnen sommige wagens ook nog veel sporen vertonen van hun lading. Bij ketelwagens is dat zeker het geval.

1. Maak de wagen goed stofvrij. Demonteer de assen en de koppelingen. Ontvet de wagen met een huishoudelijk ontvettingsmiddel (Odix ontvetter). Smit 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. Sla de wagen goed af zodat er zo weinig mogelijk water op de wagen achterblijft. Laat de wagen een dag goed drogen.



2. 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. Bij wat duurdere wagens zijn deze details al aangebracht en geschilderd. Bij de meeste modellen zijn ze wel aanwezig, maar nog niet geschilderd. Als deze details zijn afgewerkt, geeft het de wagen wel een completer beeld.

3. "Wash" nu de gehele ketel en het frame met Vallejo Model Wash 76.513 Brown. Breng een dunne laag zo regelmatig mogelijk aan. Zorg er voor dat er geen plekjejes vergeten worden. Als de laag dun en regelmatig wordt opgebracht dan droogt de "wash" ook mooi gelijkmatig en zonder strepen op.

4. "Wash" de draaistellen met Vallejo Model Wash 76.523 European Dust. Laat de wagen nu enige uren drogen.



5. “Wash” nu de veerpakketten, remwerk en andere roestgevoelige delen met Lifecolor LPW 06 Deep Rust. Dit effect kan nog wat worden versterkt met Lifecolor LPW 07 Eroding Dark Rust.



6. Op de plaatsen waar druiwater kan aflopen, met een zeer dunne kwast (0) of (00) een dunne hoeveelheid Lifecolor UA 701 Rust Dark Shadow aanbrengen en dit direct daarna met een platte grotere vochtige penseel naar beneden uitvegen. Steeds een paar stukjes verf aanbrengen en dan direct uitvegen. Als te veel tegelijk wordt gedaan dan droogt de verf te snel uit en kan niet goed meer worden uitgeveegd.

7. Breng nu sporen van smeer aan op de glijplaten naast de aslagers met een streek Vallejo Model Wash 76.516 Black.



8. Breng deze “wash” ook aan bij de aftapkranen onder de ketel en bij de vulopeningen boven op de ketel. Veeg de “wash” boven op de ketel direct weer uit met een vochtige platte penseel.

9. Breng nu met een droge platte penseel pigmentpoeders aan. Gebruik de wat donkerder en roestachtige kleuren als Vallejo Pigment Powder 73110 Burnt Umber van boven naar beneden en de wat stoffiger kleuren als Vallejo Pigment Powder 73109 Natural Umber onderaan de ketel van beneden naar boven.



10. Breng ook wat Vallejo Pigment Powder 73109 Natural Umber als stof aan bij het frame, bufferbalken en draaistellen. Breng nu verse olieresten aan met Humbrol Wash Gloss oil stain



bij de aftapkranen en bij de vulopeningen boven op de ketel. Veeg de “wash” bij de vulopeningen naar beneden uit met een kleine platte penseel. Deze Humbrol Wash is op basis van terpentine. Maak de gebruikte kwasten dus schoon met terpentine en niet met water.



11. Blaas nu voorzichtig alle losse pigmentpoeders van de wagen en laat alles een dag drogen.
12. 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.
13. Laat de wagen weer een paar uur drogen, monteer de koppelingen en zet de wielen er weer in.

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



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

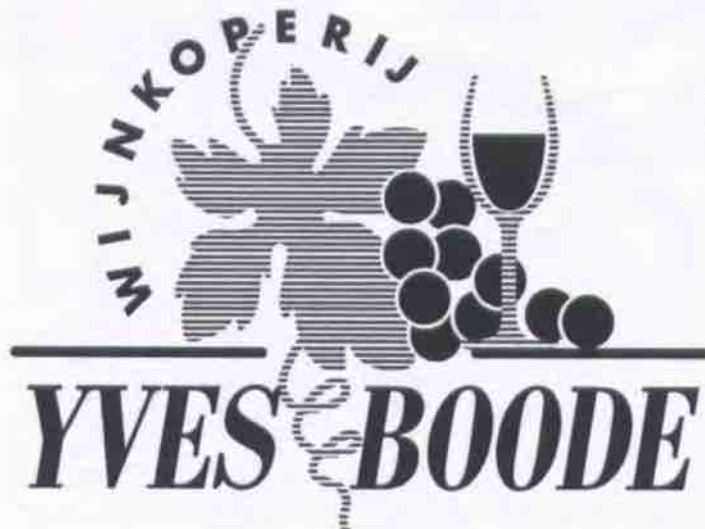
Apotheek service

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



Machinist Cor

📷 en 🗨️ door **Hans van de Ven**

Het is gezond winterweer, een graad of wat boven nul en een flets zonnetje. Daarom spring ik op de fiets, uiteraard voorzien van handschoenen en wollen muts. Op de Velperweg net voorbij de oude Postbank driemaal links en ik sta bij nieuw lid Cor van Kooten op de stoep. Ik parkeer



de e-bike onder het erkerraam en voel bijna de warmte van een kolenkachel door het raam heen. Mooi, dan kan ik weer opwarmen. Naast de hoog oplaaierende vlammen staan twee nostalgische kolenkits, gevuld met pelletkorrels. Aha, niks kolenhaard dus, maar een pelletkachel. Cor vertelt enthousiast dat dit hightech is. Je hoeft er de hele dag niet naar om te kijken; alles regelt dit vurige monster zelf. In de achterkamer staat nog een houtkachel, maar als de voorraad openhaardhout op is, dan wordt ook dit prijzige exemplaar ingeruild voor eentje die pellets lust.

Intussen heb ik ook kennis gemaakt met Margreet, die me een lekkere mok koffie voorzet. Nóg meer warmte! En dan is er nog Boris, een buitengewoon levenslustige kruising van een Boomer en een Rottweiler. Cor vertelt intussen dat hij een geboren en getogen Oosterbeker is. Tot een jaar of vijf geleden woonde hij er nog. Vanaf zijn vijftiende al aan het werk. Als machinist! Nee, niet op een trein en ook niet bij de binnenvaart. Hij heeft zijn loon

verdient in de bosbouw, de houthandel. Een dieplepel bedienen kan hij als de beste. Hoogtevrees heeft Cor niet; zou ook wel vervelend zijn als je meters boven de grond in een cabine een bouwkraan bedient. Maar met een highlift kan hij pas echt lezen en schrijven. Hij tilt boomstammen op als veertjes en manoeuvreert ze met het grootste gemak op een grote stapel of trailer. De laatste jaren stuurde hij nog een veegwagen door de straten van Arnhem. Maar intussen is ie heerlijk met pensioen. Eindelijk tijd voor een modelspoorbaan! Want dat had hij zichzelf beloofd.

Als klein jongetje ging hij al met zijn opa in Oosterbeek-laag op het talud van het spoor zitten en dan maar treinen kijken. Heerlijk! Zoete herinneringen. Ergens rond zijn vijftiende jaar kwam Cor in het bezit van een Fleischmann-startset. Het kwam niet veel verder dan wat rondjes rijden op de grond in de huiskamer. Het locje is lang geleden al verkocht, de rails verpatst. Dus als pensionado kon hij met een schone lei beginnen. Bijzonder toch dat zo'n startset daar richting aan geeft. Want zonder veel van techniek te weten bleef hij bij gelijkstroom en schafte de nodige Roco-rails aan. Maar ja, wat is nodig? Op een slaapkamer timmerde hij een treintafel



van 1.60 meter diep en ruim 3 meter breed. Aan één zijde zit er nog een extra punt aan, mooie hoek voor een overslagterrein. Omdat de tafel vlak onder het venster doorloopt, is er ter plekke een flinke hap uitgenomen om het raam bereikbaar te houden. Dat maakt van het sporenplan wel een uitdaging; denk aan een hondenbot. En dus zit Cor regelmatig te puzzelen. Railfiguren uitleggen tot hij tevreden is. Dat moment moet nog komen. Pas daarna zullen de laatste railstukken kunnen worden gekocht. Nu liggen de rails nog per radius gesorteerd.



Intussen heeft Cor zijn treinkamer al sfeervol ingericht met de nodige ingelijste spoorfoto's en ook al enkele locomotieven aangeschaft. Een prachtige Roco NS 1212, een buitengewoon fraaie Fleischmann Baureihe 103 in TEE-kleurstelling (met bijpassende wagons) en een vijfdelige superset TEE 'Gotthardo' van Trix. Verder een klein rangeerloce en wat losse goederenwagens. Wat zouden die graag al wat rondjes willen rijden! Maar daarvoor moet machinist Cor eerst bij onze MVA nog de nodige tips en adviezen inwinnen. Hoe kun je met meerdere treinen rijden? Hoe maak je stroomloze opstelsporen? En iets verder: hoe sluit je een draaischijf aan? Hij heeft nu al ervaren hoe snel zo'n clubavond omvliegt. Goed teken: het is bij de Modelbouwvereniging Arnhem plezierig toeven.



Steile wand

📷 en 📹 door **John Brendel**

Voor Railhobby heb ik wel eens wat foto's en video's gemaakt van bouwwerken van leden van onze MVA. Hans is corrector van dit maandblad en ook leverancier van teksten en zodoende kunnen we iedere maand middels de leesportefeuille op de hoogte blijven van het (model)spoorbedrijf. Ik denk even aan de locloods van Ron, huisjes met interieur van Theo, binnenverlichting van de huisjes op de modelbaan van Jaap, café van Hans met open- en dichtgaande deur met bijbehorend aanzwellende muziek als de deur opent, enz. Onderhand is de MVA wereldberoemd aan het worden in Nederland e.o.

Een tijdje terug kreeg ik de vraag van Railhobby of ik een model van molen De Kat wilde bouwen en van het bouwproces foto's wilde maken. Men had namelijk wel een foto van het in elkaar gezette bouwpakket ontvangen, maar geen foto's van de tussenliggende fases. Leek me leuk om te doen. Ik werd op mijn oude dag dus ingelijfd als vrijwilliger bij Railhobby.

Vervolgens vernam ik niets meer. Even informeren en het bleek dat het bewuste Faller bouwpakket niet meer leverbaar was. Maar na een tijdje kwam dan toch het bericht of ik niet een ander bouwpakket in elkaar wilde zetten. Het bleek te gaan om een kermisattractie, de steile wand. Met bewegende motoren.

Even een zijpaadje in. Ik vond dit wel bijzonder, want toen ik achttien werd, had ik net een motor gekocht. Mijn vader reed eerst een Berini en daar heb ik op leren bromfiets rijden. Hij ruilde deze later in voor een Zündapp. De dealer zat vlakbij en zo af en toe kwam ik daar om te tanken en om vervolgens de tank een eind leeg te rijden.

Vlak voor mijn 18^e verjaardag zag ik daar een knalrode Zündapp motor KS75 in de etalage staan; 5,6 pk en 80 km/u. Ik werkte na schooltijd bij een boekhandel en was aan het sparen voor een Kreidler motor. Maar die waren er tweedehands niet zo veel en peperduur. Afijn, ik stapte achterop bij de dealer, die zelf reed omdat ik nog geen rijbewijs had. Hij zei dat ik me goed vast moest houden aan zijn riem. Hij gaf gas en we trokken op. Wat een kracht en wat een snelheid. Ik was verkocht. Aan het eind van de week op vrijdag ging ik te voet de KS75 ophalen. De dealer zei dat ik nog niet mocht rijden. Ik ben dus vanaf de Sloetstraat helemaal naar huis gelopen in Arnhem Oost. Ik liep op wolken. Eerder die week had ik een oefenvergunning aangevraagd. Toen ik thuiskwam heb ik direct gegeten en ben vervolgens de hele avond in de schuur geweest mijn motor bekijken, de vering te testen en te poetsen.



Zaterdag 13 mei. Ik was 18. 's Morgens post en ja hoor, de oefenvergunning. Ik mocht rijden in de wijk tussen Bronbeeklaan, Rosendaalseweg, Huijgenslaan en Velperweg. Na een jaar zag ik bij de dealer een Zündapp KS100, metallic blauw, 8,2 pk en 95



km/u. Die kocht ik en ik verkocht de KS75. Ik heb veel gereden, door heel Nederland heen. Werken en daarna op de motor, weer of geen weer. Na een paar jaar kreeg ik verkering en werd de KS100 weggedaan. In de 90-er jaren ontmoette ik een collega met een Kreidler. De



rest is geschiedenis. Ik rijd er nu al zo'n 25 jaar op. De Kreidlerservice is binnen de vereniging bekend geworden in de coronatijd. Terug naar het bouw-

pakket. Het bouwpakket van Faller kwam netjes verpakt in een doos en ik kreeg er van de importeur meteen twee balpennen bij. De handleiding volgend heb ik alle onderdelen losgeknipt uit de spuitmatrijzen. Vervolgens werden alle matrijsstukjes afgevijld en droog gepast. Er zat ook een aandrijfmotor bij, alsmede een printplaatje om het toerental te regelen met een instelpotmeter.

Het was een genot om het pakket te zien groeien. Alles paste perfect, maar de schuif-



maat moest er toch één keer aan te pas komen. Je leest het eind van de maand wel in Railhobby. Als je zo bezig bent, dan weet je dat Murphy op de loer kan liggen en ja hoor. De beide motorfietsen hebben niet-draaiende wielen, die met magneten aan de binnenwand zitten. Ik was dus met lijm lekker aan de gang en verdorie, iedere keer vielen de motorfietsen van de wand. Eerst maar eens een nachtje slapen. Kennelijk bleef het probleem actief in mijn te ruste gebrachte lijf, want de volgende morgen wist ik wat ik fout had gedaan. De lijm, die ik gebruikte, was niet geschikt om magneetjes aan bandjes te bevestigen. Brendel, oen. Schoonmaken, secondelijm erop en vast zat de handel. Eerst maar een bakkie gedaan; had ik wel verdiend.

Voor de foto- en video-opnames plaatste ik de onderdelen op een wit vel A4-papier. Als je dit aan de achterzijde schuin omhoog laat lopen, krijg je een niet storende achtergrond en verdien je eeuwige dankbaarheid van de opmaker van Railhobby. Ik had al eens gehoord, dat ze vreselijk druk waren met fotoshoppen om een kalender, die vroeger veel in garages aan de wand hing om banden te promoten, te verwijderen; laat staan



een trein met als achtergrond bloemetjesbehang.

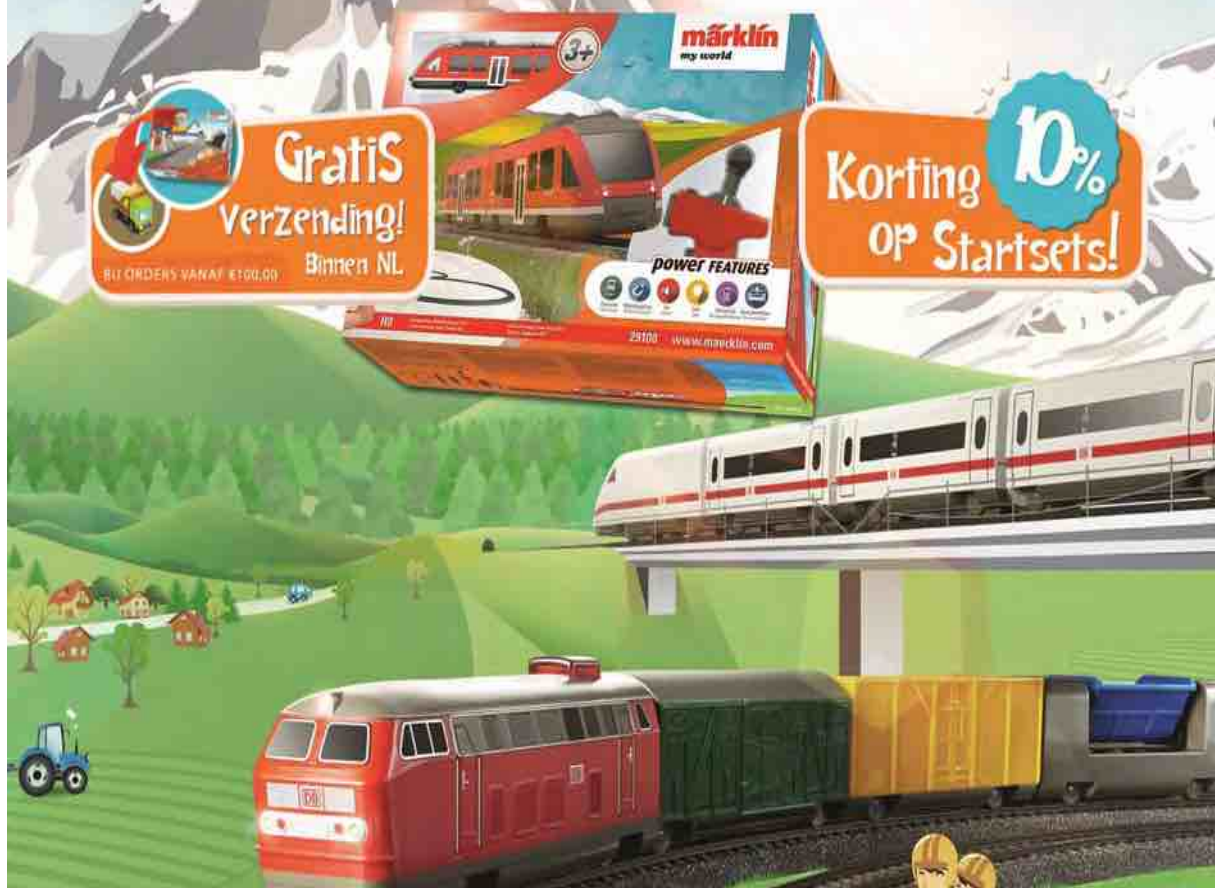


Ik heb het bouwverslag en bijbehorende foto's en video's inmiddels ingeleverd bij Railhobby en bericht gekregen dat het gepubliceerd gaat worden in nummer 458, te verschijnen eind maart. Ik voel me een beetje als de hond met zeven ... maar ik blijf gewoon en je mag rustig om een handtekening vragen of met mij op de selfiefoto. Was leuk om te doen. Nu nog weatheren.





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





Groen en niet duur: de Flixbus zet zijn opmars voort *(Gelderlander, zaterdag 26 november)*

Het afgelopen zomerseizoen werden maar liefst 34 miljoen reizigers vervoerd. Uren vooraf inchecken is niet nodig, over bagage doen ze niet ingewikkeld.

Overlast van spoor bij Rheden aangepakt *(Gelderlander, zaterdag 3 december)*

Veel huizen naast het spoor komen in aanmerking voor het dichtens van kieren, isolatie, geluiddempende ventilatie of dubbel glas.

Man in trolleykabels legt station Arnhem lam *(Gelderlander, dinsdag 6 december)*

Urenlang wist een verwarde man rubberkogels, tasers en een waterkanon te weerstaan.



Alweer minder treinen: kan NS nog wat doen om ellende te besparen? *(Vkrant, za 10 dec)*

Wegens aanhoudend personeelsgebrek rijden er in de nieuwe dienstregeling zo'n 13 procent minder treinen dan aanvankelijk gepland. Vooral buiten de spits, in de avonduren en in het weekend wordt er minder gereden. Dankzij de verlenging van een aantal treinen neemt het aantal zitplaatsen af met 'slechts' 8 procent.

Te veel giftreinen denderen door onze steden *(Volkskrant, zaterdag 10 december)*

Er moet een oplossing komen voor de vele goederentreinen die met gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom gaan. De risico's zijn te groot, zeker nu er duizenden huizen bijgebouwd moeten worden, stellen de burgemeesters van vier betrokken steden.

Vervoersbedrijven halen bakzeil: monopoliepositie NS intact *(Volkskrant, ma 12 december)*

De rechter grijpt niet in bij de onderhandse gunning van de spoorconcessie aan de NS. Hoewel de rechtbank het 'niet onaannemelijk' vindt dat de gunning verboden is, meent hij dat alleen het Europese Hof van Justitie opheldering kan verschaffen.



De dieselbus keert terug tussen Arnhem en Apeldoorn *(Gelderlander, dinsdag 13 december)*

Busbedrijf Keolis (van Rrreis) overtrad de aanbestedingsregels en moest vervroegd vertrekken. Nu rijdt Transdev/Hermes de laatste twee jaar van de concessie. Investeren is voor zo'n korte periode niet rendabel, dus zijn her en der dieselbussen gecharterd met categorie Euro 5- en Euro6-normen.

Trein NS vaak te laat, te vol en te kort *(Gelderlander, maandag 19 december)*

De kans op een zitplaats daalde van 99,6% in 2021 naar 96,5% in 2022. Topman Wouter Koolmees belooft volgend jaar verbetering.

De Meteor pikt afsluiting niet *(Gelderlander, woensdag 21 december)*

Bij Rechtbank Arnhem wordt de strijd om heropening van de overweg verder gevoerd.

ProRail laat wisselverwarming niet meer continu gloeien *(Volkskrant, woensdag 21 december)*

Het Nederlandse spoor telt 6.300 wissels. In de winter kunnen deze wissels bedekt raken door sneeuw en ijs, waardoor ze niet functioneren. De belangrijkste 5.000 wissels worden daarom verwarmd, eerst op kolen en sinds 1980 op gas. Inmiddels wordt iets minder dan de helft van de wissels met elektriciteit verwarmd. Besparing bijna 3 miljoen euro

Slaaptrein tussen Amsterdam en Berlijn rijdt vanaf mei *(Volkskrant, woensdag 28 december)*

De trein wordt gereden door European Sleeper, een nieuw Nederlands-Belgisch spoorbedrijf. Dat heeft inmiddels ook zijn zinnen gezet op Barcelona, Milaan en Kopenhagen.

Voor treinreizigers was 2022 een beroerd jaar *(Volkskrant, woensdag 4 januari)*

Treinen van de NS kwamen afgelopen jaar in 91,6 % van de gevallen met hooguit vijf minuten vertraging aan op hun bestemming. Ook regionale vervoersbedrijven zoals Arriva en Keolis hadden moeite om vertraging te voorkomen. Om de schade te beperken is afgelopen jaar het spoorboekje uitgedund. In 2022 reden de passagierstreinen in totaal 145 miljoen kilometers. Dat is bijna 3 miljoen minder dan in 2021. ProRail steekt ook de hand in eigen boezem. Afgelopen jaar waren er 459 grote storingen.



De Meteor pikt afsluiting niet



Ook Den Haag heeft Oekraïnetram



Cafébaas redt graffitiartiest

Personeel van Arriva is het zat en gaat staken *(Gelderlander, woensdag 11 januari)*

Al sinds oktober leveren cao-onderhandelingen niets op, ook omdat de onderhandelaars geen mandaat van werkgever hadden.

Vliegen, rijden of treinen, wat is gunstig voor een stedentrip? *(Gelderlander, vr 13 januari)*

Voor het klimaat is er maar één optie: de trein. Met zijn tweeën naar Barcelona per vliegtuig 360 kg CO₂, per auto 600 kg CO₂, per trein 170 kg CO₂. Voor Parijs zijn de getallen 360, 190 resp. 50. Over het spoor naar Barcelona vergt wel 12 uur reistijd. Voor Parijs en London is de trein wel het snelst.

Na Wenen en Vilnius heeft ook Den Haag een Oekraïnetram *(Gelderlander, vrijdag 13 januari)*

De HTM liet in januari volledig belangeloos deze blauw-gele tram rondrijden.

Intercity stond urenlang vast in het donker *(Volkskrant, zaterdag 14 januari)*

De trein vertrok om 17:55 uit Den Haag en kwam bij Moordrecht door een onbekend defect stil te staan. De beoogde slaaptrein strandde ook. Tot overmaat van ramp viel toen de stroom uit. Toen deden ook licht, airco, toiletten en intercom het niet meer. Rond half tien arriveerden twee evacuatietreinen en kon het tijdrovende proces van start om alle duizend inzittenden via een trappetje naar het spoor te begeleiden en over een smal viaduct naar de treinen te helpen. Reizigersvereniging Rover erkent dat een dergelijke calamiteit nauwelijks voorkomt.

Cafébaas redt tiener: 'Was graffitiartiest' *(Gelderlander, dinsdag 17 januari)*

'Van zijn vrienden begreep ik dat hij van de wagon werd getorpedeerd. Zij moeten hier ook een trauma aan overhouden.'

Hoe moet station Rheden gaan heten? *(Gelderlander, vrijdag 20 januari)*

Wordt het station Rheden Postbank of wellicht Rheden Veluwezoom? Prima marketing, maar de kosten (€ 250.000) komen voor rekening van de gemeente.



Station Presikhaaf moet veel belangrijker worden *(Gelderlander, donderdag 26 januari)*

In gemeentelijke documenten heet het een vervallen halte. Nu er in het oosten van de stad flink gebouwd gaat worden, moet dit een echt knooppunt worden om te voorkomen dat al die nieuwe bewoners de auto gaan pakken. De enige reële optie: de Intercity vanuit Zutphen stopt op Presikhaaf.



Inchecken bij NS met je bankpas



Streekvervoer staakt ondanks 8 procent loonsverhoging

Inchecken bij NS met je bankpas: het einde van de ov-chipkaart? *(Volkskrant, vr 27 januari)*

Vanaf dinsdag kunnen treinreizigers bij de NS ook inchecken met hun bankpas, creditcard of mobiele telefoon. Vanaf eind maart moet dit in het hele Nederlandse openbaar vervoer mogelijk zijn. Maar abonneementhouders zijn nog aangewezen op de OV-chipkaart.

Nachttrein Amsterdam-Barcelona stap dichterbij *(Volkskrant, maandag 6 februari)*

Vanaf 2025 rijdt er waarschijnlijk een slaaptrein tussen Amsterdam en Barcelona. Het plan daartoe van het nieuwe spoorbedrijf European Sleeper krijgt een steun in de rug van de Europese Commissie. Brussel gaat geen subsidie geven, maar belooft alles uit de kast te halen om de nachttrein te laten rijden.

Streekvervoer staakt deze week, ondanks 8 procent loonsverhoging *(Volkskrant, ma 6 febr)*

De vakbond heeft veel leden in de 'oude' beroepen, zoals in de industrie en het OV.

NS-kantoorpersoneel op de trein: 'In zo'n uniform ben je continu alert' *(Vkrant, 10 febr)*

Een lange trein moet met het oog op de veiligheid twee conducteurs aan boord hebben: sommige stations liggen in een bocht, waardoor je niet het hele perron kunt overzien.

Aanleg Lelylijn: de ambitie is er wel, maar nu nog het geld *(Gelderlander, dinsdag 7 februari)*

Het inspraaktraject is gestart.

Extra overlast goederentreinen van 2024 tot 2026 *(Gelderlander, zaterdag 11 februari)*

Het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking waarschuwt vanwege werkzaamheden in Duitsland.

Nieuwe voegen voor Arnhem Centraal *(Gelderlander, dinsdag 14 februari)*

Op drie plekken worden voegen tussen verschillende bouwfases lekdicht gemaakt.

Iedereen heeft na treinongeluk last van jeuk en hoestbuien *(Volkskrant, woensdag 22 februari)*

In het Amerikaanse gehucht East Palestine ontspoorde begin februari een goederentrein met gifstoffen. Sindsdien kampen inwoners met klachten én is het gehucht verwikkeld in een nationaal schandaal, waarmee – uiteraard – ook Donald Trump zich bemoeit.

Ma en vr thuis, di en do op kantoor: thuiswerk ontregelt NS *(Volkskrant, donderdag 24 februari)*

NS-baas Wouter Koolmees: 'We zien een compleet ander reisgedrag. Op maandag, woensdag en vrijdag is het ontzettend rustig. Maar in de spits op dinsdag en donderdag is het juist dringen geblazen.'

Reizigers met Interrail-ticket niet meer welkom in ICE *(Gelderlander, donderdag 23 februari)*

Door tekort aan ICE-materieel en de populariteit van treinreizen werd Arnhem soms overgeslagen.



Kantoorpersoneel bij NS



Nieuwe voegen voor Arnhem Centraal



Jeuk en hoestbuien



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

PEPERKAMP



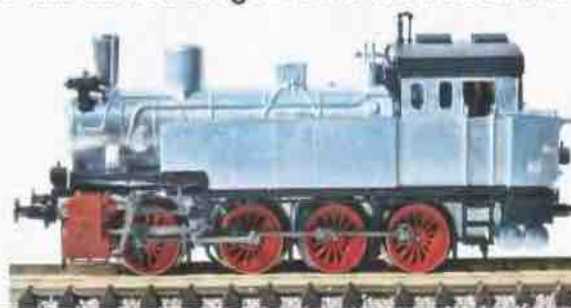
www.peperkampmodelbouw.nl



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



Veelzijdige Bert

📷 en 🗨️ door **Hans van de Ven**

Voorzichtige schatting van mijn kant: Bert Splinter heeft op zijn zolder zo rond de driehonderd meter Roco-rails liggen in een uitdagend berglandschap. Het zou om een 'simpel' hondenbot gaan, maar door de vele niveaoverschillen en bijbehorende tunnelportalen absoluut niet als zodanig te herkennen. Voor een loc kan een volledige ronde zo maar tien minuten in beslag nemen. Waarbij meteen gezegd moet worden dat Bert uitgesproken voorstander is van langzaam rijdende treinen. Een dubbelsporige spoorspiraal, een paradebaan en vele hellingen zorgen voor de verbindingen tussen de drie stations Baden Baden (negen sporen en een uitgebreid rangeerterrein), Neuffen (vier sporen plus een compleet Bahnbetriebswerk, inclusief draaischijf) en Spatzhausen (eenvoudig doorgaand bergstationnetje).



Onderbaans zijn twee schaduwstations, waarin tien treinen kunnen worden opgesteld. Eén schaduwstation voor korte treinen en één schaduwstation voor langere treinen. Een klein deel van de baan is na het nodige zaagwerk verhuisd van zijn vorige woning in Nijmegen naar de huidige zolder in Malden. Voor de gewenste uitbreiding om ook gebruik te kunnen maken van station Baden Baden, is een tussenwandje gesloopt. Digitaal-technisch is na lang puzzelen alles klaar. De wissels worden aangestuurd door servo's en decoders, die ook de polarisatie van de hartstukken regelen. Alle blokken zijn aangesloten op terugmelders. De Digikeijs DR5000 centrale levert de voeding. Boosters zijn tot op heden niet nodig gebleken. Ook heeft hij nog beschikking over een Z21 van Roco. Deze gaat in de toekomst de besturing van de baan overnemen. In totaal drie monitoren worden er gebruikt voor de aansturing door iTrain. Op twee monitoren zijn alle locomotieven te vinden. De derde monitor geeft het totale baanplan weer. Waar zichtbaar zijn de rails al van ballast voorzien. Dus van lieverlee kan de scenery ter hand worden genomen. Notitie van de technische dienst: er moeten nog enkele tientallen armseinen worden geplaatst en ingeregeld. Tweede notitie van de td: er moet onderbaans nog wel de nodige bedrading netjes worden weggewerkt (maar ja: een pestklus).



Voordat ik al dit moois kon bewonderen waren we al wel een uurtje of anderhalf verder. Want ja, de voortuin ziet er pico bello uit. Mijn complimenten. De burens kunnen er nog heel wat van



leren; die lijken inspiratie te hebben opgedaan in de wildernis, dan wel een begraafplaats. De school aan de andere kant van de straat daarentegen heeft een fantastisch groen plein met fraaie houten speeltoestellen. In de huiskamer valt direct de beamer aan het plafond op. Bert en zijn vriendin mogen als ware filmfanaten graag een film, of een detective kijken. Ook het zoetwateraquarium is een eyecatcher, waar maanvissen, goerami's, kardinaaltetra's en rode fantoomzalmen in rondzwemmen. En dan bezit hij ook nog een Snoek, maar die heet natuurlijk eigenlijk Citroen DS. Hij staat, geheel gerestaureerd, in de winterstalling.

Verder kun je in de huiskamer de gitaar niet missen. Bert is al zijn hele leven een actief muziekbeoefenaar. Dat begon met het zingen in de kerk. Vanaf zijn vijftiende deed hij dat in allerlei verschillende bands. En nog steeds zingt hij met veel plezier. Toen hij kennis maakte met de muziek van Bob Dylan kwam daar al snel een gitaar bij. Het is ook een kwestie van de paplepel, met een moeder die prachtig piano kom spelen. In 1993 maakte hij met veel tegenzin kennis met de computer. Maar ja, wel handig om voor zijn werk verslagen in Word Perfect te kunnen maken. Al snel ontdekte Bert, dat het spelletje Microsoft Flight Simulator gebruik maakte van een geluidskaart. Daar moest méér mee te doen zijn! En zo be-

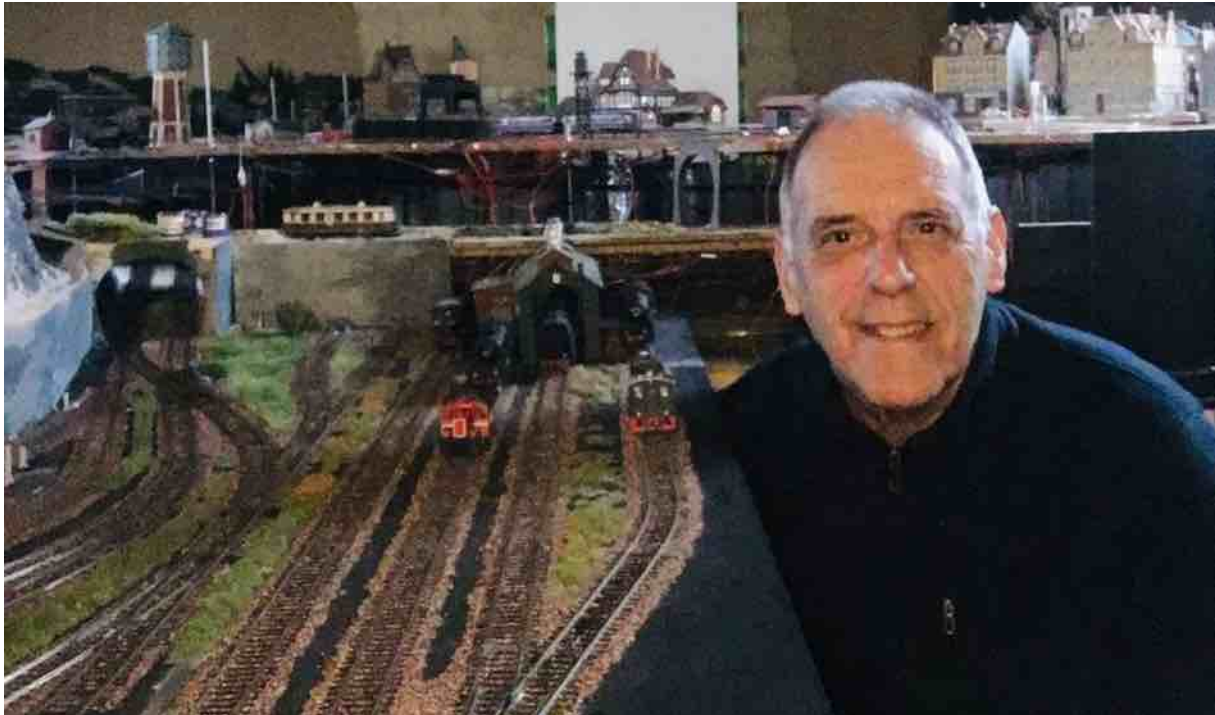


landen we, na een heerlijke cappuccino en een zwarte koffie, op de eerste verdieping in een geluidsstudio, met daarin een uitstekend geïsoleerde opnamecabine voor de zangpartijen. Er vallen termen als soundeditor, muziekloop en general midi protocol, maar vooral de daarna volgende demonstraties met een mengpaneel en drie flatscreens zijn indrukwekkend. Bert heeft er veel lol in om bekende nummers van Phil Collins, Beatles, et cetera zelf na te spelen en in te zingen. Voor ieder midi-instrument zoekt hij dan in z'n audio-bibliotheek een instrument, dat zo dicht mogelijk het origineel benadert en mixt dan net zo lang, tot hij tevreden is. En mijn gehoor zegt: dat mag hij zeker zijn. Om vervolgens overdonderd te worden door een eigen mix van Another day in paradise van Phil Collins en een zelf gecomponeerd liedje, geïnspireerd op een bezoek aan een pub in Londen. Laat die Bert maar schuiven!

landen we, na een heerlijke cappuccino en een zwarte koffie, op de eerste verdieping in een geluidsstudio, met daarin een uitstekend geïsoleerde opnamecabine voor de zangpartijen. Er vallen termen als soundeditor, muziekloop en general midi protocol, maar vooral de daarna volgende demonstraties met een mengpaneel en drie flatscreens zijn indrukwekkend. Bert heeft er veel lol in om bekende nummers van Phil Collins, Beatles, et cetera zelf na te spelen en in te zingen. Voor ieder midi-instrument zoekt hij dan in z'n audio-bibliotheek een instrument, dat zo dicht mogelijk het origineel benadert en mixt dan net zo lang, tot hij tevreden is. En mijn gehoor zegt: dat mag hij zeker zijn. Om vervolgens overdonderd te worden door een eigen mix van Another day in paradise van Phil Collins en een zelf gecomponeerd liedje, geïnspireerd op een bezoek aan een pub in Londen. Laat die Bert maar schuiven!



En dan pas komen we dus op die zolder terecht, waar al snel de eerste treinen in beweging komen. Eigenlijk wilde hij zich daar beperken tot tijdperk II, dus de jaren '20 tot '36. Maar ja, dan moet je wel afzien van een heleboel ook erg leuke locomotieven. Dus rijden er nu ook de V200, de Köf II, de E44 en de E18. En zoals wij allemaal als treinliefhebbers weten: soms is rijden ook onverwacht haperen, want bij de modelspoorhobby horen ook huishoudelijke klussen als rails poetsen en wielen schoonmaken. Soms is rijden óók onverwacht stilstaan, gevolgd door diep nadenken wat de oorzaak zou kunnen zijn. Tja, een loc op een wissel, die daarmee een rijweg bezet houdt. Of een kleine ontsporing met kortsluiting tot gevolg.



Er valt nog genoeg te puzzelen en te klussen. Zoals bijvoorbeeld het in bedrijf brengen van een compleet surround sound system met vijf luidsprekers. Want Bert wil zijn baan voorzien van een veelheid aan geluiden. Denk niet alleen aan stationsruoer, maar ook aan een kerkklok, de wind en landelijke aspecten als loeiende koeien, blaffende honden, marktgeluiden enzovoort. Volledig geprogrammeerd mogen al die geluiden de baan nog meer sfeer geven. Geluidsbestanden zijn te vinden op de website van Viveo.

Voor het grondig schoonmaken van de wielen van een locomotief heeft Bert een fantastische slimme oplossing bedacht. We komen daar in het volgende clubblad op terug.

Bert is blij dat hij onze vereniging op internet heeft gevonden. En wij mogen blij zijn met hem.



Weer eens wat anders

📷 en 🗨️ door **Ronald Visser**

Al een paar jaar doe ik mee met de A4, A5 en A6 dioramawedstrijden. Ik geef me dan op, krijg instructies over hoe en wat van de opstelling en de mogelijkheden van de bouw van een dergelijk diorama. Een voorstelling over wat ik dan wil gaan bouwen heb ik dan nog niet. Na deze inschrijving blijven de radertjes veelal aan de gang en na een tijdje heb ik een aantal mogelijkheden bedacht. Echter door de voorbereidingen op beurzen, het ontwerpen, het bouwen en anderen te ondersteunen met hun hobby kom ik tijd tekort. En dan ineens is de deadline van inleveren daar. Helemaal vergeten er iets aan te doen.



Zoals in Railhobby 444 te lezen is, is een van mijn bouwwerken toch in de prijzen gevallen. Ik wilde iets doen met Drentse hei. Een vervallen tolhuisje (uitgewerkt voor de leden van het Beneluxforum), een vervallen weggetje en een slagboom. Het weggetje houdt op bij de slagboom, met aan de andere kant een schaapsherder met een kudde. Groen en paars strooisel ervoor aange-

schaft etc. Maar... in een paar dagen een zeer gedetailleerde module te maken, met alles erop en eraan, zat er niet meer in. Wat wilde toen ook het geval zijn, dat onze Max voorzichtig aan het vooruit stomen was naar de eerste plaats in de F1. *Flits* - motief gaat worden: Max is aan het proefrijden met een racewagen voor op de weg. Hij moet kilometers maken en rijdt daarom door heel Nederland en komt dus ook in Drenthe. Daar wordt hij tegengewerkt door een kudde schapen, waardoor hij moet uitstappen. Een titel schiet me dan ook ineens te binnen: HIJ – HEI. Hij is Max en hei zijn de schapen.

En om snel iets te maken gebruik ik veel mijn laser-engraver. Dus op internet op zoek naar een figuur van een schaap. Deze in Coreldraw overgetrokken, de lijn uitgezet als een



haarlijn in blauw. Schap kopiëren en dan heb je in dertig minuten een hele kudde schapen. Karton van 1 mm in de engraver, programma LightBurn opstarten en twintig minuten later vallen de schapen zo uit het karton en kunnen ze al opgeplakt worden. Omdat ik zelf het tolhuisje had ontworpen was dat ook geen probleem om het in Coreldraw nog eens na te tekenen met een schuine achterzijde. Ook de racewagen op internet gevonden (wel al om te snijden), de verharding en de figuur van Max. Ook dit alles in 1 mm karton laten uitsnijden. En zo heb je in een halve dag de onderdelen beschikbaar voor de module.



Ik ben begonnen met een proefopstelling en heb later pas de onderdelen vastgezet. Omdat het anders een statisch geheel zou worden heb ik er beweging aan toegevoegd. Een herdershond die om een groot deel van de schapen loopt om ze bij elkaar te houden. Dit is een PCB in een ovaalvorm met spoeltjes erop geëtst. Elektronica stuurt de spoeltjes een voor een aan. Magneetjes onder de hond volgen de spoeltjes (magnetisch geworden) en zo “loopt” de hond dus eindelijk rond.



Ja en dat alles levert dan een 1^e prijs op. Geweldig toch.



De watertoren is thuis!

door Lennart Visser

Dit verhaal is een vervolg op het eerste stuk in het Zijspoor over het Sextant-station van Pascal Kok dat aan onze vereniging is geschonken en nu bij Hans van de Ven op zijn baan staat te pronken. Met die gift kwam er o.a. ook een door Pascal gebouwd model van de watertoren in

Doorwerth mee. Die paste niet op de clubbaan en ook niet bij een van de leden thuis, dus wat dan daarmee te doen?



Bij mij ontstond al snel het idee om de watertoren te geven aan de eigenaar van de echte watertoren zoals die in Doorwerth staat. Daar hoort het model toch thuis! Na wat heen en weer mailen met de eigenaar was het zover en kregen wij, Marjan en ik, een rondleiding door de watertoren. Een rondleiding, die in een woonprogramma op TV zeker niet zou hebben misstaan.

Eigenaar Jos vertelde zeer uitgebreid over alle hindernissen die overwonnen moesten worden om de watertoren weer in oude staat te herstellen en aan te passen voor bewoning. En dat waren er nogal wat: overleg met de burens, repareren van scheuren in de muren en o.a. het maken van een grote opening in de muur van de slaapkamer om de badkuip naar binnen te krijgen.

Wat is een watertoren: om huizen van water te voorzien heb je waterdruk nodig. Door een voorraad water aan te leggen op een hoogte die hoger is dan het hoogste tappunt van de huizen, ontstaat waterdruk. Ik dacht steeds dat dan al het water eerst door het watervat gaat en dan door de waterleiding, maar dat is hier niet zo. Jos legt uit dat de watervoorraad een constante is en onderin er zo water wordt doorgeleid dat er waterdruk ontstaat. Er wordt alleen water uit het watervat gehaald als er extra behoefte is aan water. Ik dacht ook dat de hele toren gevuld zou zijn met water, maar dat valt mee, alleen maar een deel. Je kunt uitrekenen hoeveel m³ je aan water nodig hebt om een bepaalde druk te krijgen, dus daarmee ook hoe groot het watervat moet zijn. Ik heb dus veel geleerd tijdens de uitleg van Jos...



De watertoren is gebouwd in 1938/39 en heeft ook nog dienst gedaan in de Koude Oorlog als uitkijktoren tegen vijandelijke vliegtuigen. Omdat de toren zelf al op 50 meter NAP staat, was er maar een hoogte van de toren zelf nodig van 19 meter. De vloeren zijn van dik beton en dat lijkt logisch met al dat water, hoewel Jos vertelt dat het vooral de muren zijn die de zijwaartse druk van het water opvangen en niet zozeer de vloer.



Jos en zijn vrouw hebben verschillende woonvertrekken gebouwd in de toren, maar wel met behoud van de oorspronkelijke delen. Zo lopen de grote waterbuizen dwars door de badkamer. Bovenop de toren is er een galerij en een plat dak, met een mooi uitzicht. Helaas zijn in die tachtig jaar ook de bomen veel hoger geworden, dus mijn idee dat je ongeveer Wageningen zou kunnen zien liggen, kwam helaas niet uit.

Jos heeft het model van de watertoren in dank aanvaard en gaat hem een mooi plekje geven. En o ja: net als bij mijn rondleiding door station Oosterbeek Laag heb ik ook hier geen foto's gemaakt van het interieur. We waren ten slotte te gast bij de eigenaar!



„Uit d'Oude doos”

door Bert Pas

'15-CA' (Zuid Afrika, 1926)

Deze keer gaan we naar de onderkant van de aardbol en wel naar Zuid-Afrika. Deze indrukwekkende 4-8-2'en beleven vanaf 1926 hun triomfperiode op de 1540 kilometers die Kaapstad van Johannesburg scheiden. Vanaf dat moment is het niet meer nodig om diverse keren van locomotief te wisselen. De reis is teruggebracht van 35 uur tot 29 uur. Maar helaas, na de Tweede Wereldoorlog deed het vliegtuig het oneindig veel beter.

Het Zuid-Afrikaanse spoorwegnet

Te Johannesburg ontstaat na de ontdekking van het goud de wens om deze stad zo spoedig mogelijk te verbinden met de eerste haven waar aanleg van een spoorweg mogelijk was. Het Zuid-Afrikaanse spoorwegnet is al aan het eind van de 19^e eeuw heel uitgebreid. Naast de havens van Port Elizabeth en Durban staat Kaapstad aan het hoofd van de belangrijkste lijn. De meeste lijnen zijn echter in spoorbreedte 1,067 m. aangelegd en vormen tegenwoordig een indrukwekkend geheel van 23.491 km, als men 600 km. 2-voets smalspoor (spoor van 610 mm.) buiten beschouwing laat. Deze oorspronkelijk bepaald economische oplossing is qua snelheid een nadeel voor het Zuid-Afrikaanse spoorwegnet. Een snelheid van 100 km/h is namelijk al een opmerkelijk maximum over een spoorlijn die de metrische spoorbreedte benadert.

De troef? Luxe

In de periode tussen de twee wereldoorlogen beleeft de stoomtractie haar hoogtepunt. Steenkool is er in overvloed en dat is de reden waarom de stoomtractie er pas laat wordt afgeschaft.



Het Zuid-Afrikaanse spoorwegnet kent dus geen haastige en vroegtijdige vervanging van stoom door diesel, zoals in Europa of de Verenigde Staten. Als de 15-CA's in 1926 hun intrede doen trekken zij ongelofelijk luxe treinen: de Zuid-Afrikaanse spoorwegen mikten op deze troef om de traagheid van het traject te compenseren. Het traject Kaapstad-Johannesburg duurde namelijk twee of drie nachten.

Technische eigenschappen	
Type:	4-8-2
Motor:	2 cilinder enkelvoudige expansie
Totale gewicht:	108 ton
Diameter van de cilinders:	584 x 711 mm.
Inhoud watertender:	27 ton
Inhoud steenkooltender:	12 ton
Diameter van de drijfwielen:	1450 mm.
Snelheid:	110 km/h
Keteldruk:	14 bar

Naar Amerikaans voorbeeld

In de Verenigde Staten lost men de problemen van de lange trajecten op door zo snel mogelijk te reizen en zonder wisseling van locomotief. In Europa zal men tot aan het eind van het stoomtijdperk het systeem van locomotiefwissel handhaven bij iedere wisselplaats en iedere keer als

de tender leeg is. In de Verenigde Staten blijven de locomotieven over een afstand van 3500 km vooraan een trein tussen Chicago en Los Angeles, dankzij tal van automatische systemen die zorgen voor het laden van steenkool, het verwijderen van de as, het smeren, de watervoeding en ook dankzij constructietechnieken zoals het algemeen gebruik van wielstellen met kogellagers. Het is dus niet verbazingwekkend dat de Zuid-Afrikaanse spoorwegen zich tot de Amerikaanse industrie wendden voor de levering van nieuwe locomotieven.

De intrede van de 15-CA

De Amerikaanse firma ALCO bouwt in 1926 de eerste reeks van 23 machines, gevolgd door 12 andere in 1928 gebouwd door de Amerikaanse firma Baldwin, dan nog 10 andere in 1929, maar gebouwd door Breda in Italië, tenslotte worden er in 1930 nog eens 47 gebouwd door de Nord British Locomotive Co. in het Verenigd Koninkrijk. Het gaat om locomotieven met



De 15-CA's hebben zich altijd in esthetisch opzicht weten te onderscheiden, waarbij hun Amerikaanse lijn ze een indrukwekkend aanzien gaf. Let op de uitgesproken Britse seinen die goed de oorsprong van het land tot uitdrukking brengen.

enkelvoudige expansie die belast meer dan 100 ton wegen en gemonteerd zijn op grote wielen van 1450 mm (een behoorlijk grote diameter voor spoorbreedte 1067 mm.) De asopstelling (4-8-2 of mountain type) maken er mooie, eersterangs machines van met een zeer Amerikaanse lijn. Ze worden aan het hoofd gezet van luxetreinen tussen Kaapstad en Johannesburg en leveren op het traject een verkorting van de reistijd op van zes uur, vooral dankzij het feit dat er niet van locomotief gewisseld hoeft te worden.



Reisje naar Rijswijk

📖 door Anna Knijff; 📷 door diverse reisgenoten

Om zes uur opstaan, dat wil geen enkele tiener maar ik dus wel. Lekker vroeg opstaan om de trein naar Arnhem Centraal te pakken. Met de club hebben we afgesproken om bij spoor 11 te verzamelen, maar we hadden bij de poortjes nog gewacht op andere medereizigers in Arnhem Centraal zelf. Het waren veel clubleden die bij Intratuin actief waren geweest, maar ook enkele anderen sloten zich bij onze groep aan.

Langzamerhand liepen we naar perron 11 om daar op de trein te stappen van 8:01 uur. Papa en ik dus, maar ook Bert Pas, Bert Brood, Cor, Dick Aalbers, Herman, Jan Hillegers, John, Joop, Lennart, Martien, Pascal, Robert, Alex en Hans van de Ven. De eerste trein was een intercity die ons best snel naar Utrecht bracht. Hierbij zaten we allemaal lekker hoog en iedereen kon (als ze dat wilden) lekker naar buiten kijken. Op Utrecht aangekomen was het lopen naar een ander perron en dat was spoor 9. We hadden tien minuten overstaptijd, sommige mensen hadden best zin om nog een koffie te halen. Na korte tijd wachten kwam de trein. Wij stapten in en zaten weer lekker warm en droog. Het beste is nog wel dat het lekker stil was: we waren met de hele groep in een stiltecoupé gaan zitten! Voor bepaalde personen in de wagon was het een heel pretje. In Rotterdam aangekomen was er elf minuten overstaptijd van perron 14 naar perron 8 lopen, maar deze keer was het geen NS intercity maar een NS sprinter. Daar kregen we nog een nieuwe reiziger die bij ons aansloot, Jitse Kaspers kwamen we tegen. Deze NS sprinter bracht ons direct naar Rijswijk.



In Rijswijk aangekomen, het regende dus iedereen was wel nat bij de beurs aangekomen. Maar in de trein kwamen we een andere treinfanaat tegen en deze persoon zou ons naar de beurs brengen. Maar bij de zebra liep hij verkeerd en riep Hans: we moeten de andere kant op. We kwamen daar aan en iedereen dacht: even een bakkie koffie drinken en dan kunnen we gaan. Er was veel te zien op de beurs. Er was een helft met allerlei treinen die je kon bekijken en een andere helft waar je spullen kon kopen. Het was een hele grote beurs waarbij er dus ook nog een 2^e zaal was waar je kon kijken.

Rond ongeveer een uur was het etenstijd, daardoor verzamelden we bij onze lunchplek waar we eerder ook zaten. Tijdens de lunch waren Carlo, Jasper (en nog vrienden van Jasper) en Niek (met zijn moeder) ook aangeschoven bij de lunch. De meeste clubleden hadden een koud broodje terwijl personen met een warm broodje kroket dat later pas kregen. Hierdoor was de rest al bijna klaar met eten.



Na de lunch was het tijd om lekker met zijn allen nog een rondje te gaan lopen op de beurs, waardoor ik nog de kans kreeg om team blauw te ontmoeten en de kans om de gouden loc vast te houden heb ik ook niet laten liggen. Ik heb er echt van genoten! Het is ook heel leuk dat ik een teamgenoot van oranje tegen kwam en heel team roze was er ook bij.



Nou, na een hele leuke vermoeiende dag was de terugreis aangebroken. We verzamelden bij de lunchtafel en het was 16:30 uur, nog even naar de wc en toen lekker in de regen wandelen naar het station. De terugreis beviel sommige mensen best wel goed. Zeker als je in je achterhoofd houdt dat je nog lekker gaat afsluiten bij Rhodos, lekker Grieks eten. Ik heb er in ieder geval van genoten en ik hoop natuurlijk de rest ook.



Nu bijna bij het einde. Na het eten ging iedereen met een lekker vol buikje langzaam lopen naar het station. We zeiden gedag en iedereen ging zijn eigen weg. Voor mij was het een prachtige dag, vermoeiend maar geslaagd. Ik denk dat veel leden van ons die dag snel als een blok in slaap vielen toen ze thuis waren.

Op de volgende bladzijde staan nog wat foto's die reisgenoten maakten en die ik zelf erg mooi vind.





Agenda



- vr 17 t/m zo 19 mrt **Modelspoor Expo On Traxs!** Klein ontmoet groot. Tussen de levensgrote treinen van het Spoorwegmuseum exposeren Europa's beste modelbouwers hun banen.
- za 25 maart **Modelspoorbeurs Houten + HCC kennisdag**; 10-15 uur
- wo 5 april **De Rhätische Bahn**, videofilmpresentatie, NVBS Afdeling Oost, De Uithoek; emplacement Arnhem Berg, aanvang stipt om 19.45 uur
- za 15 en zo 16 april **MOBEXPO** 't Bauhuis Slachthuisstraat 60, Sint-Niklaas (België)



- za 22 en zo 23 april **Stoomtrein Katwijk Leiden** en Stichting Historisch Brandweermaterieel hebben een gezamenlijke historie. Laatstgenoemde viert haar 40-jarig jubileum bij ons. Met o.a. antieke brandweerauto's en de oudste werkende stoombrandspuit. Dit wordt een bijzonder weekend.
- zo 23 april **Seinwezendag** bij ZLSM, de Miljoenenlijn
- zo 23 april **Bossche Bollenexpress**. Stoomrit vanuit Den Bosch via de bollenvelden naar Haarlem. www.hetstoomgenootschap.nl
- wo 3 mei **Het in WO II weggevoerde spoorwegmaterieel**, NVBS Afdeling Oost, De Uithoek; emplacement Arnhem Berg, Aanvang stipt om 19.45 uur
- za 6 mei **Modelspoorbeurs Houten**
- do 18 mei **Hemelvaartsdag; Nationale Stoomtreindag**
- do 18 t/m zo 21 mei Na een afwezigheid van vier jaar komt **Thomas de Stoomlocomotief** eindelijk weer naar het Spoorwegmuseum in Utrecht. Onze blauwe kindervriend is te gast voor het evenement 'Dagje uit met Thomas'.
- di 23 mei** **Sluitingsdatum inzendtermijn kopij Het Zijspoor 2**
- zo 28 en ma 29 mei **Pinksterweekend**, met veel stoomactiviteiten
- do 18 - za 20 mei **Sporen naar het verleden** bij Stoomtram Goes-Borsele
- di 6 juni** **Zijspoor 2 verschijnt**
- za 17 juni **Modelspoorbeurs Houten+ HCC Kennisdag**
- za 26 augustus **Modelspoorbeurs Houten**



OMROEPBERICHTEN



LEDEN

In december lieten **Gerben Weggen**, **Hein van der Haagen** en **Jan Verlangen** zich uitschrijven als lid.

Gerben schreef me nog: "Ik vind het jammer om te moeten stoppen, maar op een doordeweekse avond is gewoon te lastig voor mij. Ik ben begonnen aan N-spoor. Ik ben Kato Unitram en Tomytec moving bus system aan het sparen. Maar na de coronacrisis is niet veel meer te krijgen."

In januari konden we weer vier nieuwe leden inschrijven: **Cor van Kooten**, **Bert Splinter**, **Rudo de Ruijter**, **Johan Vos** en **Willem Kerkum**. In dit Zijspoor stellen Cor en Bert zich voor, evenals de vorige keer al genoemde **Dick Timmer**. De andere drie volgen in Zijspoor 2.

JARIGEN

8 maart

Frans Hartgring

15 maart

Roland Ouwejan

16 maart

Jasper Kooderings

12 april

Johan Vos

29 april

Giert Robbertsen

9 mei

Jan Hendriks

13 mei

John Brendel

15 mei

Oscar Olie

25 mei

Pascal Spoor

31 mei

Jitse Kaspers

2 juni

Dick Timmer

3 juni

Cor van Moerkerk

5 juni

Hans Karssen



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

de adverteerders, Frans Hartgring, Ronald Visser, Dick Timmer, Martien Beumer, Guus Wiegerinck, Ronald Heijne, Cor van Kooten, John Brendel, Bert Splinter, Lennart Visser, Anna Knijff, 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
VIESSMANN
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

