

Het Zijspoor

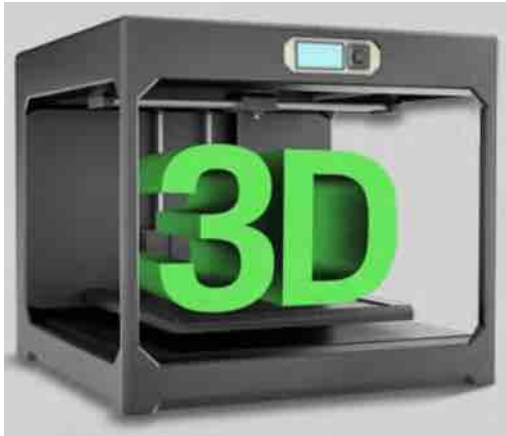


De SNCF 141 R 420 in Utrecht ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Nederland (1989), zie pagina 19 e.v.

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

34e jaargang, 2023, nr. 2



PAGODETENTEN -slot-

In Zijspoor 2021-4 beschreef ik mijn versie van de Colorfield Performance, vijftientig schilderijen van 1.20 x 1.20 m in een grasland. Op regenachtige da-

gen kan er natuurlijk niet in het veld worden geschilderd en daarvoor staan drie geschakelde pagodetenten opgesteld. Die zijn nergens standaard te koop in model, dus dat werd een 3D-klusje. Te moeilijk voor mij om te tekenen, maar voor mijn Zwitserse schoonzoon is het een peulenschil. Op de Maatwerk-printer werd het een (zwarte) tent van binnen én buiten boordevol (rode) support en dat kreeg ik niet verwijderd. Daarbij vond ik de vorm van het dak niet helemaal naar mijn zin, maar een 3D-ontwerp aanpassen is nog ingewikkelder. Het projectje pagodetenten strandde en mijn Colorfield moest het anderhalf jaar doen met een paar kartonnen dummies. Tot Robert aan-



bood de tenten opnieuw te tekenen met Fusion360 (een programma van Autodesk, de makers van Autocad) én te printen. Het resultaat was helemaal naar mijn zin. Met wat poeders heb ik ze licht vervuild en toen konden ze geplaatst worden.

Ook in de tenten vindt een kunstzinnige activiteit plaats. Omdat ik het dak van de pagodes afneembaar heb gehouden, kan ik nieuwsgierige bezoekers even laten gluren.

P.S. De echte Colorfield Performance is ook dit jaar te bewonderen, vlak naast Landerij De Park, De Park 12 in Elst. Tot eind augustus zijn er iedere dag (behalve ma en di) zes kunstenaars bezig om een schilderij te maken. In totaal komen er weer ruim vijfhonderd kunstwerken te staan.

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 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 2023-3 kan tot 22 augustus a.s. bij de redactie. Het volgende Zijspoor komt 5 september a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

3D, aflevering 13 -----	2	Nieuwspas-----	25
Van de redactie -----	4	Een oude bekende: Johan Vos-----	29
Van de voorzitter -----	7	Verschil van dag en nacht -----	32
Pre-Emptive State Machine-----	9	Wielen cleanen -----	35
Kopsoren -----	12	Geen schroefje los-----	36
Bezoekje aan MTCB in Elst-----	13	Alle ALV baanverslagen-----	38
Je m'appelle Rudo de Ruijter-----	16	Agenda -----	41
Les Locos à vapeur -----	19	Omroepberichten -----	42



Trots



Afgelopen Pasen bezochten we onder een heerlijk zonnetje in het prachtige Doesburg de Trotsmarkt. Nee, die naam verzin ik niet zelf; google hem maar. Ik kocht een leuke pet voor nog meer zonnige dagen, proefde allerlei kaassoorten, honing en Indische hapjes en keek mijn ogen uit bij de vele bijzondere kramen. Popjes, schoonmaakmiddelen, kleurrijke stoffen, kunstzinnige voorwerpen, sieraden, brillen, bloembollen, kunst, nou ja, dat had je dus net zelf ook al gegoogeld. De kraam met dakpannen liep ik voorbij. Dakpannen? Ja, echt? Verkopen ze die

dan? Toch even terug lopen. Maar nee, het bleek te gaan om het grondig reinigen van je pannendak. Vuil, algen, mos, alles wordt er af gestraald. Kleinigheidje: daarna zijn je dakpannen poreus en kunnen ze dus doorlekken. Ofwel, daarna moeten ze gecoat of geïmpregneerd worden. Daar sta je dan dus als modelbouwer met je praatjes over weatheren. Met je trucjes om een plastic dak van je stationnetje te verweren. Met je tamponeertechniek, je poeders en drybrushes. Laat ik het zo zeggen: daar ben ik nou juist trots op.

Foutje, excuses!

In het vorige Zijspoor meldde ik naar welke drukker we waren overgestapt. Inmiddels hebben we kunnen constateren dat daar in Apeldoorn kwaliteit wordt geleverd. Helaas zat er een typefoutje in het adres van hun website. De juiste url luidt: www.elwipress.nl.

Huisje, boompje, beestje



Die zijn te kust en te keur te koop in allerlei kwaliteiten. Huisjes van plastic, styreen, karton, hout, ga zo maar door. Ook in bomen is er een zeer uiteenlopend, groeiend en steeds natuurlijker aanbod. Dieren vind je in de bekende Preiser-doosjes en sinds Geke van Petegem aan het schilderen raakte, werd het aanbod verrijkt met vele exclusieve modellen. Maar in de Mitropa-stand van On TraXS zag ik de ultieme creatie: een reiger uitsluitend gemaakt van restjes styreen. Respect! Veel plezier met onze prachtige hobby!



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,

Wanneer je bij Bert Pas aangegeven hebt dat je een papieren versie wenst te ontvangen, dan heb je nu weer een mooi gedrukt exemplaar van ons clubblad *Het Zijspoor*. Dankzij de nieuwe drukker hebben we een clubblad met nog mooiere kleuren en in een professioneel tijdschrift-formaat. En ook dankzij onze redacteur Hans van de Ven is het inhoudelijk zo interessant, dat je het wel in één adem wilt lezen. Hans flikt het toch elke keer weer om met hulp van de diverse inzenders een afwisselend geheel samen te stellen. Vanaf deze (schrijf)plek: waarde Hans, onze dank! Ik hoop, dat je nog vele jaren ons met *Het Zijspoor* zal kunnen verrassen.



Jubileum

Op woensdag 30 augustus a.s. bestaat onze *Modelbouwvereniging Arnhem en omstreken* veertig jaren! Diverse leden zijn benieuwd hoe wij dat heuglijke feit zullen gaan herdenken en vragen het bestuur van hoe en wat ... Wordt het een receptie met genodigden en/of een etentje met alle leden en/of een uitstapje met alle leden en/of ... en wanneer?

In ieder geval is er een datum gepland, namelijk op **zaterdag 16 september vanaf 16.00 tot 21.00 uur een feestje alleen voor onze leden**. En waar dan? Laat het ik zo zeggen: er wordt aan gewerkt.

Vervolgens is er op **zaterdag 23 september vanaf 10.30 tot ongeveer 21.00 uur** in onze clubruimte en de hal van Maatwerk **een zogenaamde inloopreceptie voor leden met familie/vrienden en genodigden** gepland.



“Unieke sfeer“ volgens Omroep Gelderland!

Een medewerkster van Omroep Gelderland - Petra Kuzee - heeft ons op 28 maart jl. bezocht. Het onderwerp / uitgangspunt was een antwoord op de vraag “Welke klik hebben wij met de modelspoorhobby?” Zij heeft met enkele leden diverse gesprekken gevoerd en daarvan ook enkele opnamen gemaakt. Met name ons jongste (Anna Knijff) en op één na oudste lid (Jan Lourens) waren uitvoerig aan het woord en in beeld gebracht. Ondanks dat ik Petra een korte rondleiding langs de diverse spoorbanen heb gegeven en op diverse mooie scènes gewezen heb, was het resultaat slecht enkele minuten film op de Omroep Gelderland televisie.

Risicoanalyse

Onze MVA telt op dit moment 51 leden. Gelukkig zijn we niet allemaal tegelijk aanwezig. Gemiddeld zijn er op een clubavond zo rond de dertig leden op onze werkvloer. Volgens een





bevriende veiligheidkundige, die een korte versie van een RI & E (risico-inventarisatie en evaluatie) op de voor ons gebruikte oppervlakten heeft gemaakt, is de aanwezigheid van totaal 35 tot 40 personen nog verantwoord.

Voortgang diverse spoorbanen

Zoals tijdens de afgelopen ALV afgesproken, tref je in deze uitgave van ons clubblad ook de voortgang van de diverse modelspoorbanen aan. De baancoördinatoren hebben een kort overzicht gegeven. Zo wordt door onder andere Everard bij de Spoor-1-baan op dit moment zand gestrooid en verder gewerkt aan de scenery. Leuk en aardig allemaal, maar wat doen we wanneer die mooie modelspoorbanen af zijn?



“Een spoorbaan is nooit af!” zeggen wij locofielen, maar er komt een moment dan is het zover, bijvoorbeeld bij de gelijkstroombaan. Meer ruimte voor het sporenplan is er niet en hier en daar kunnen er middels schakelaars zaken in beweging worden gezet. In ieder geval is dit één van de onderwerpen voor de nieuw gevormde *Denktank*.



Niet alleen tijdens clubavonden, maar ook thuis wordt er veel geknutseld. Zo heeft bijvoorbeeld Cor van Moerkerk (de echtgenoot van Maria = plaatsvervangster van onze Corrie) een mooie hangbrug met veel precisie-arbeid voor zijn privé spoorbaan in elkaar gezet. Goed man, ga zo door ...

Bibliotheek

Zoals jullie wel weten beschikken wij over een eigen bibliotheek. Carlo heeft in de loop der jaren een aardige verzameling van diverse interessante boeken en diverse tijdschriften aangelegd, uiteraard allen op het gebied van treinen. In overleg met Carlo is elk boekwerk / tijdschrift voor een tijdje bij hem te lenen. Het is zeer zeker de moeite waard om eens bij hem te gaan ‘snuffelen’ en in zijn overzichtelijke bestand te shoppen.



Tot slot nog even de bekende vraag: **heb jij de contributie al betaald?** Voorin ons clubblad *Het Zijspoor* staan de contributiegegevens vermeld.

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

+ groet,



Druk op de knop...

Tekst en schema's **Peter Knijff**; tekstbewerking **Hans van de Ven**

Op de club werd mij gevraagd om een geluidje (omroepbericht) te maken bij een station wanneer er een trein aankomt. Geluids-



Zagerij met watermolen uit de Faller catalogus

modules zijn er te kust en te keur; je kunt ook aan de gang met een afgedankt mp3-spelertje. Maar ... een geluid komt ook in de modelwereld nooit alleen! Hóór je het klaten bij het waterrad? En de zaagmachine produceert nog meer decibellen!

Vóór, tijdens of ná een geluid vindt bijvoorbeeld het volgende plaats. De slagbomen gaat dicht of het armsein wordt gesteld (beweging). Het lichtsein wijzigt van kleur of er worden knipperlichten ingeschakeld (licht). De tekst op de CTA-bak wordt gewijzigd (display). En hierop

zijn ontelbaar veel variaties te bedenken of in de werkelijkheid waar te nemen. Ik wil dus met een druk op de knop geluid, beweging, licht én een display in een zelfgekozen volgorde en interval realiseren.

Ik ben begonnen met een demo boardje waarop verschillende zaken met een druk op de knop het openen en sluiten van twee dubbele treinloodsdeuren simuleerden. Het volgende scenario werd met een druk op de knop uitgevoerd:

1. Een stem meldt dat de rechter deur open/gesloten wordt
2. Een knipperlicht gaat knipperen
3. De rechter deur gaat piepend open/sluiten (servo gaat bewegen)
4. Een stem meldt dat de deur geopend/gesloten is
5. Een stem meldt dat de linker deur open/gesloten wordt
6. De tweede deur gaat piepend open/sluiten (servo gaat bewegen)
7. Een stem meldt dat de deur geopend/gesloten is
8. Het knipperlicht gaat uit.

Parallel hieraan worden bijpassende teksten in een LCD-display getoond. Een foto van dit demo board met toelichting vind je op de laatste pagina van dit artikel.

Dit stukje is wel erg technisch en ik begrijp dat verschillende mensen dit niet kunnen volgen. Begrippen zoals Arduino, loop(), setup(), maar ook pre-emptive state machine zullen voor velen onduidelijk zijn. Toch denk ik dat dit artikel nieuwsgierige hobbyisten op weg kan helpen. Voor beginners: je kunt met dit opstapje de (geweldige wereld van de) Arduino leren kennen. Wie meer ervaren is kan aan de hand van dit artikel zijn Arduinoproject verbeteren. Eventueel met mijn hulp kun je betere sketches in de Arduino schrijven.



Ik zal ook delen van bestaande code bespreken. Deze code kan men van het internet afhalen. Hij staat namelijk in mijn persoonlijke GitHub repository. De code kan gedownload worden via de link: <https://github.com/knijff1961/MVA>. Hier is een knopje genaamd Code waar een zipfile gedownload kan worden. Ik ga mijn best doen om deze repository (of bibliotheek) bij te houden.

Mensen die met de Arduino vertrouwd zijn weten dat er twee routines in de sketch voorkomen:

1. De setup() die de Arduino vertelt wat er allemaal aan de Arduino “hangt” en hoe al deze hardware geïnitieerd dient te worden.
2. De loop() welke continue door de Arduino wordt aangeroepen. Deze loop blijft aangeroepen worden tot de stroom van de Arduino afgaat.

Laten we een eenvoudig programmaatje nemen: een knipperlicht; elke seconde aan-uit-aan-uit- etc. Stel een ledje is verbonden met pin 9 van de Arduino. Dit is een output dus in de setup zal de code moeten staan zoals:

```
void setup() {  
  pinMode(9, OUTPUT);  
}
```

En de loop kan dan zijn:

```
void loop() {  
  digitalWrite(9, HIGH);  
  delay(1000);  
  digitalWrite(9, LOW);  
  delay(1000);  
}
```

Eerst wordt de led aangezet, dan wordt er een seconde (1000 ms) gewacht. Hierna zal de led uitgezet worden en wordt er weer een seconde gewacht. En dit blijft zich herhalen. Heel eenvoudig dus en inderdaad de led zal om de seconde aan- of uitgaan. Stel nu, we hebben twee knipperlichten (led pin 9 & led pin 10). De ene moet om de seconde knipperen, de ander om de 700 ms. Nu wordt het wat lastiger; we kunnen niet zomaar vertragingen erin plakken want hoe lang moeten deze delays zijn. Toch is er een oplossing: pre-emptive state machines.

De pre-emptive state machine

Om het begrip pre-emptive state te verduidelijken gaan we een café bekijken. In de keuken hangt een klok en in het café zijn twee tafels met mensen. De ene tafel wil koffie en tien minuten later thee. Daarna, na tien minuten koffie en na tien minuten weer thee, etc. Een mogelijke pseudo-code is:

- Breng koffie
- Wacht tien minuten
- Breng thee
- Wacht tien minuten

Maar je kunt ook zeggen:

- Breng koffie en bepaal de tijd voor de thee (tien minuten later dus).
- Doe allerlei andere dingen maar controleer wel regelmatig de tijd.
- Wanneer de tijd om is breng thee en bepaal de tijd voor de volgende koffie.
- Doe allerlei andere dingen maar controleer wel regelmatig de tijd.



Koffie of thee? Foto Johan Vos



En doe dit voor een onbepaalde tijd. Twee dingen moeten er dus bijgehouden worden: De tijd dat je iets moet doen - dit noemen we de timeout() - en wat je zal moeten doen (de state). Dit laatste bepaalt wat je gedaan hebt. Dus zolang er geen timeout is: ga de keuken in, bepaal de huidige tijd en ga weer het café (loop()) in.

Bovenstaande code kan dus herschreven worden door middel van:

```
Is er op deze tafel een timeout() {
  Bepaal de status:
  Is de status "koffie gehad" {
    Geef thee
    Zet de timeout 10 minuten later
  } anders is de status "thee gehad"
  Geef koffie
  Zet de timeout 10 minuten later
}
```

NOTE: Dit is dus een state machine met twee statussen! Deze code moet in de loop() geplaatst worden (net zoals de tafel in de café staat). Zolang er niets gedaan hoeft te worden - er is dus geen timeout() - zal de loop() verlaten moeten worden om de nieuwe tijd te bepalen. Deze tijd kan gebruikt worden om een tweede state machine te maken en deze ook uitvoeren. Wanneer een tweede tafel (state machine) bezet is en deze persoon ook om en om koffie dan wel thee wil hebben maar dan om de zeven minuten, dan kan de code hiervoor gewoon in de loop gezet worden. Mocht de (zeldzame) situatie zich voordoen dat beide tijden precies op hetzelfde moment aflopen, dan zal het toch lijken alsof de twee tafels binnen de tien, resp. zeven minuten afgehandeld wordt. Elke opdracht wordt namelijk in 0,002 milliseconden gerealiseerd!



Iedere modelbouwer kent wel die scenes op een modelbaan met politie, brandweer en ambulance. Alle zwaailichten zijn aangesloten op een gezamenlijke knippermodule, waardoor ze met hetzelfde interval aan en uit gaan. Maar zo gaat het in de werkelijkheid natuurlijk niet. En onze pre-emptive state machine gaat de werkelijkheid nabootsen!

Het leuke is dat er nog een derde, vierde etc. tafel bij kunnen komen. De tafels kunnen gewoon allemaal afgehandeld worden zolang het café open is.

We wisselen koffie en thee nu even in voor twee ledjes. Die kun je niet drinken, maar je kunt er wel goed aan zien wat onze pre-emptive state machine doet. Het ene ledje moet elke seconde aan/uit gaan, het andere knippert iets sneller, namelijk in 0,7 seconde. De code met de twee knipperlichten waarvan de eerste om de 1000 ms knippert en de tweede hetzelfde doet om de 700 ms beslaat bijna een hele pagina en plaatsen we daarom niet in ons Zijspoor.

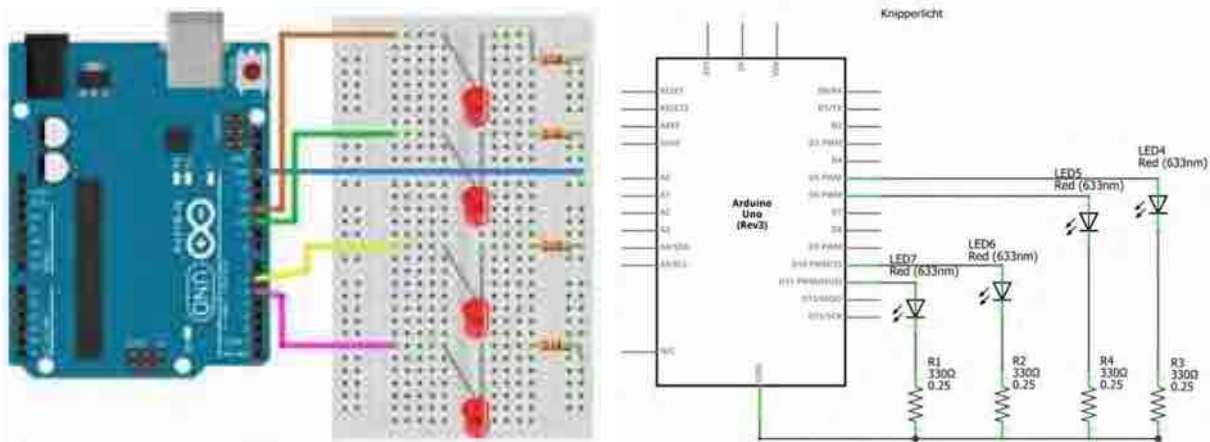
Ik heb een plaats "in de cloud" waar ik mijn MVA-documenten (dus ook de code) plaats. Iedereen kan deze documenten en Arduino codes downloaden en installeren. Dit alles is te vinden op <https://github.com/knijff1961/MVA>. Er is een groene "code" knop. Zoek daar naar CPreEmptiveTimerSimple.ino en je kunt de code voor dit dubbele knipperlicht bekijken en downloaden. Om deze code uit te kunnen voeren moet dit in de libraries directory van de Arduino IDE gezet worden. Deze is meestal te vinden in: My Documents\Arduino\libraries. Meer informatie hierover is te vinden in <https://docs-arduino.cc/hacking/software/Libraries>. Deze is wel in het Engels.



Hieronder staat onze eerste pre-emptive state machine in schema, gemaakt in Fritzing. Je vindt ook deze schema's in mijn github-omgeving onder de naam preemptive.fzz. Fritzing is

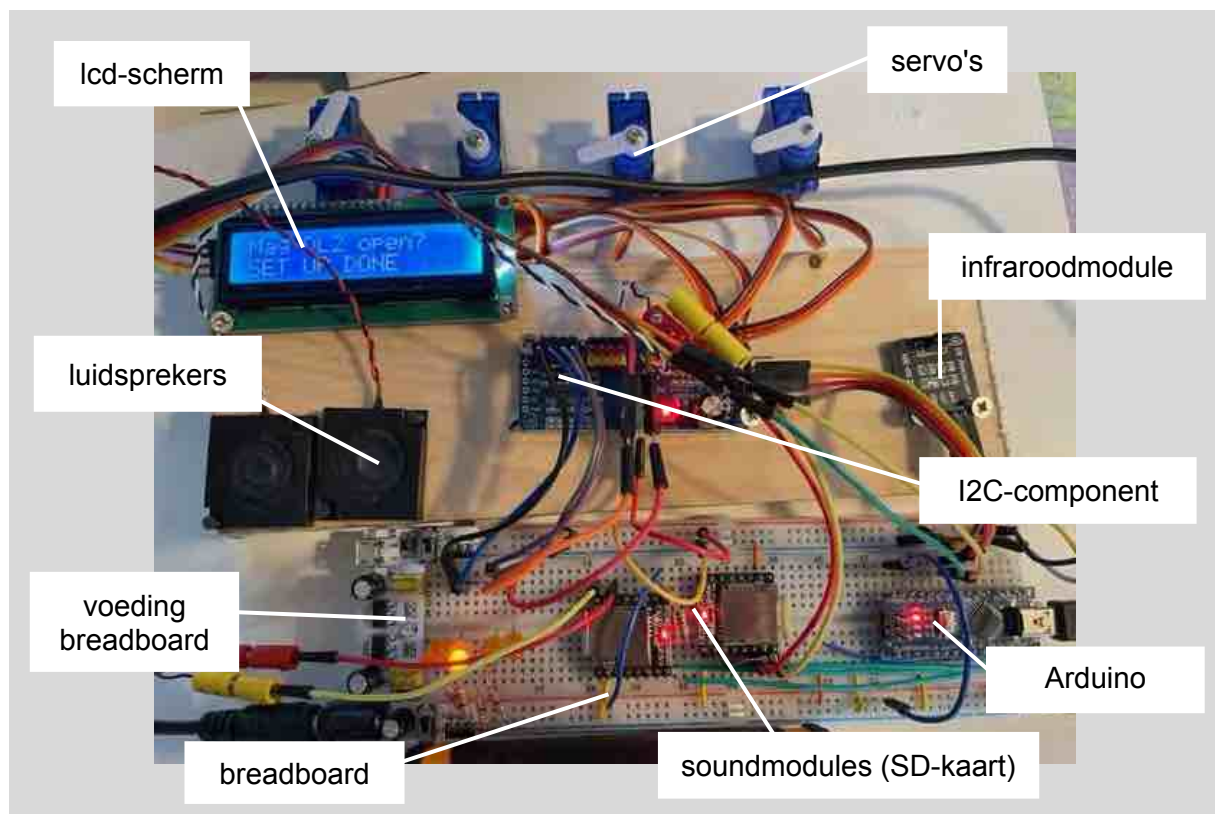


open-source EDA-software voor mensen die geen ingenieur zijn. Het perfecte hulpmiddel voor ontwerpers, uitvinders, hobbyisten en docenten voor het maken van een prototype of zelfs het maken van printplaten. Vaak wordt van dit hulpmiddel gebruik gemaakt om eenvoudig een schakeling te laten nabouwen.



Wie deze schema's goed bekijkt zal opmerken dat er hier sprake is van vier ledjes. De twee ledjes, aangesloten op pin 5 resp. 6 doen hier nog niet mee. Ze zullen de volgende keer worden gebruikt. Dan gaan we een (overweg) knipperlicht bibliotheek maken. Deze is natuurlijk ook pre-emptive. Het knipperlicht zal de oude gloeilampen nabootsen door langzamer aan en uit te gaan. Dit knipperlicht heeft dan 4(!) statussen.

Langzaam werken we dan toe naar de demo waarmee ik dit verhaal begon en die ik op de club meermalen mocht presenteren voor allerlei geïnteresseerde (en geïmponeerde) leden. Hier alvast een drone-view met toelichtingen.



—KOPSPOREN—

Sneltrain Erdogan davert verder

Ze zijn dubbel zo duur als gewone chips, maar ze lopen als een trein: de aardappelchips uit de Hoeksche Waard voor de fijnproever. En de wodka begint het ook al aardig te doen.

Videokunstwerken van Mik ontsporen altijd

**De leerling wordt
een jaar van
het juiste spoor
afgehouden**

Raakt EU op zijdespoor of zijspoor? **Kunstencuster nog op de rails**

VONK TOTAAL

heeft 't allemaal

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!**

<ul style="list-style-type: none">*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*	<ul style="list-style-type: none">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*Fournituren*DMC-garen*Batterijen*Lotto+Toto*Potgrond*	
---	---	--



De MTCB in Elst

📷 en 🗨️ door Jasper Kooderings

Op woensdagavond 19 april ben ik op uitnodiging bij de Model Trein Club Betuwe (MTCB) te Elst in Gelderland geweest. De MTCB is in 2002 opgericht en is gestart met het op schaal 1:160 nabouwen van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen bij Elst en de Betuweroute nabij Elst en Valburg. Diverse keren zijn zij met hun modulaire baan op tentoonstellingen (zoals in de Rijnhal) in het land te zien geweest. Nadien is door het op termijn ontbreken van leden die N-spoor reden het project gestopt en overgestapt naar de schaal H0. Er is toen gestart met de bouw van een modelspoorbaan met digitaal gelijkstroombaan en daarnaast ook een wisselstroombaan. Na zeven verhuizingen is de club inmiddels te vinden op de zolder van de school de Plataan in Elst.



Ons oud-clublid René Willemse en zijn zoon Stephan rijden al vanaf het begin af aan met Märklin. Hiervoor is binnen de club niet veel ruimte. Daar de heren erg enthousiast zijn over Märklin werd er na kort overleg in de club besloten om ook op de modelbaan een digitale drierailbaan aan de bestaande modelbaan toe te voegen. Aldus gebeurde en na een flinke bouwtijd was het dan zover en kon er zowel met tweerail als ook met drierail digitale treinen gereden worden. Naast de digitale treinen zijn er ook nog een tandradbaan en een kabelbaan te vinden. Verder is de baan aangekleed met diverse Hollandse taferelen zoals molens en diverse huisjes en wat scenery zoals bomen.



Ons oud-clublid Gerrit Schoonderbeek houdt zich bezig met de digitale tweerail baan. Op woensdagavond ben ik eerst op de fiets naar Gerrit in Arnhem gefietst en van daaruit zijn we met zijn auto naar Elst gereden om bij de school de andere clubleden te ontmoeten. Gerrit had



deze avond sleuteldienst en moest de school openen. Het is een erg mooie oude school waar de nieuwe school aan vast is gebouwd. Nadat Gerrit het alarm eraf had gehaald (wat eerst dus niet lukte) kwam hij naar de deur om ons toegang te geven tot het gebouw. Via een mooie trap kwamen we boven bij de studieruimtes en bij een deur welke toegang gaf tot de zolder. Ook deze deur moest ontgrendeld worden en toen kwamen we op een zeer grote en volle zolder. Via kruipdoor sluipdoor kwamen we bij een ladder. Deze gaf toegang tot een lagergelegen ruimte waarin de club gehuisvest is.



Deze ruimte is eigenlijk beperkt in gebruiksmogelijkheden. Hierdoor is het ook helaas niet mogelijk om open dagen te houden omdat geen publiek kan worden ontvangen. Na een paar uur met de treinen gereden te hebben en de baan te hebben bekeken gingen de leden terug naar de hoger gelegen ruimte om daar aan een tafel samen nog een kopje koffie te drinken. Een echte kantine hebben ze niet en zelfs water voor het koffiezetapparaat moet gehaald worden in de school. De leden, ongeveer negen in totaal, vertelden mij dat de ruimte in de zomer te warm is en in de winter te koud is. Al met al vond ik het toch een leuke ontmoeting en zag ondanks de kleine afmetingen dat de leden het leuk hebben ingericht. De club is wel aangesloten bij de NMF, maar hebben zelf geen website.

Verder laat ik nog wat foto's zien om een indruk te krijgen van de vereniging.





Je m'appelle Rudo

📷 Rudo de Ruijter; 📧 Hans van de Ven

Dat krijg je er van als je zo'n twintig jaar van je leven in Frankrijk hebt doorgebracht. Want het rijtje lagere scholen, HBS, ULO, het Thorbecke Lyceum en een jaar Frans aan de Universiteit van Groningen werd gevolgd door een vakantiebaantje in de gehandicaptenzorg in Frankrijk. Daar bleef hij en volgde aan de Universiteit van Bordeaux colleges in de hoek van sociologie, pedagogiek en psychologie. Na tien jaar gehandicaptenzorg switchte hij naar de export van Bordeaux-wijnen. Dat deed hij tot zijn terugkeer naar Nederland in 1989.

Kijk, zo zit er tenminste vaart in een verhaal, want ons nieuwe lid Rudo de Ruijter is dan al bijna veertig jaar. Maar nu hebben we wel een paar 'stukjes' overgeslagen. Bijvoorbeeld dat hij zijn jeugd doorbracht in Het Broek. Zoals de meesten van jullie weten ligt de Steenstraat daar niet zo heel erg ver van verwijderd. In de jaren 50 kon je kleine Rudo bijvoorbeeld regelmatig met zijn neus tegen de etalageruiten van Wentink Hobby gedrukt zien staan. De geschiedenis vertelt het niet, maar het zou me niet verbazen als hij ook de winkel in durfde te stappen om al dat moois in de vitrines te gaan bekijken.



Zo wordt het ook duidelijk waarom Sint Nicolaas er voor koos om de twaalfjarige Rudo



een Fleischmann-startset te geven. Zijn vader werkte als [REDACTED] - ja, sorry, dat was toen al supergeheim en moet daarom nu nog steeds zwartgelakt blijven. We kunnen wel verklappen dat hij in dienst was van de AKU aan de Velperweg. En ook al zat het er vanwege dat geheime karakter niet in om eens bij vader op zijn werk te kijken, toch heeft Rudo ook wel snufjes AKU binnen gekregen. Wat heel veel indruk maakte? Op de hoek met de Vosdijk stond



een groot gebouw, waarvan de onderste twee etages ... één computer herbergden! Later kreeg hij nog een vakantiebaantje in de spinnerij. Zijn eerste kennismaking met het bedrijfsleven.

Nog een klein tipje van de sluier dan? Het werk van vader kende zowel technische als organisatorische aspecten. En die kwamen goed van pas toen ze met de genoemde startset, inmiddels verhuisd naar de Paasberg, een treintafel van 3.05 x 1.22 meter timmerden. Later werd die nog tot 5.40 meter uitgebreid in een L-vorm. Dan heb je ook ruimte voor meer rails en meer rijdend materieel.



Maar dan moet je ook meer geld hebben dan een eenvoudig zakgeld. Dus ging Rudo oud papier inzamelen. Van lieverlee kreeg hij een grote klantenkring die kranten en tijdschriften voor hem bewaarde. Twee en soms drie grote jutezakken op een omafiets, zie je het voor je? Gevuld met kranten (4 cent per kilo) of tijdschriften (6 cent per kilo). Nee, dan kun je niet fietsen; dat wordt lopen om de zakken in evenwicht te houden.



Drie locs uit de koffer van Rudo rond de draaischijf van onze H0 tweerailbaan



De modelbaan wordt heel behoorlijk aangekleed. De treinen rijden automatisch door de zelfdenkende Fleischmann-wissels en bijbehorende relais. Als een winkel op de Geitenkamp een wedstrijd organiseert, waarin een jury ook zijn treinbaan komt beoordelen, valt Rudo in de prijzen en houdt er een mooie Eheim-trolleybus aan over. Hier houdt het treinverhaal op.

Een paar kisten vol spullen verhuizen mee naar Frankrijk en komen later ongeopend ook weer terug. Wie niet meeding naar la douce France was een jeugdliefde. Of liever - ze ging wél, maar zeker 600 kilometer van Bordeaux af. Pas toen ze, bij toeval tegelijkertijd met Rudo, weer terugkeerde naar Nederland, kon de liefde tussen hen beiden een kans krijgen en opbloeien. Vorig jaar overleed ze, geveld door dementie en tenslotte het corona-virus. Abrupt eindigden voor Rudo ook de drukke jaren als 24-uurs mantelzorger. Heel voorzichtig probeert hij ruimte en tijd weer wat invulling te geven. Een mooie gelegenheid om de kist weer eens te openen. Geen idee eigenlijk wat daar allemaal uit tevoorschijn zal komen. Een rode railbus in ieder geval. Er zal heel wat te reviseren zijn. Maar ook om te dromen van nieuwe technieken, te experimenteren met mini-computers (nee, niet zo groot als bij de Vosdijk dus). Wat te denken van een havenkraan die geautomatiseerd kan laden en lossen? En anders ideeën opdoen en gezelligheid vinden bij de Modelbouwvereniging Arnhem.



De rode railbus bij de berg op de pendelbaan van onze H0 tweerailbaan



Les Locos à vapeur

De 141 “Mikado”

Tekst: **Guus Wiegerinck**

Foto's: **Facebook, Rivarossi, Lematec**



De 141 R 420 met een historische trein tussen Montluçon en Commeny. (20 juni 2015)

Sneller, krachtiger, zuiniger. Zo luidt het mantra van spoorwegmaatschappijen overal ter wereld en van alle tijden. Want tijd is geld, en mensen worden ongeduldiger naarmate het sneller kan. Dat dit mantra ook zijn keerzijde heeft, bijvoorbeeld in de vorm van klimaatveranderingen, daarvan had men eind 19e eeuw, begin 20e eeuw nog geen flauw idee. De mogelijkheden leken eerder als een toren van Babel tot in de hemel te reiken.

In dit stuk wil ik het hebben over een Franse stoomlocomotief die je heden ten dage nog veel voor speciale en museale treinen aantreft: de 141 Mikado. Er hebben in de loop van de geschiedenis verschillende typen rondgereden in Frankrijk. Aan elk zal ik aandacht schenken, met de nadruk op de typen die nog dienst deden medio 20e eeuw toen stoom meer en meer verdrongen werd door diesel en elektriciteit als krachtbron.

Periode vóór WO2

De 141 C, D, E, F

Zijn kort na de Eerste Wereldoorlog al veel 231-locomotieven omgebouwd tot snellere machines, daarmee is de behoefte aan meer snelheid nog niet vervuld. De Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) heeft meer sterkere, 4-cylinder compound locomotieven nodig die met name voor zowel goederen- als reizigerstreinen ingezet kunnen worden. Het wordt een locomotief met asindeling 141, bijgenaamd “Mikado”, door de PLM geclassificeerd als 141 C. Na succesvolle proefnemingen worden van dit type 608 exemplaren gebouwd. De eerste twintig exemplaren komen uit de fabriek SLM Winterthur in Zwitserland,



de andere uit Franse fabrieken. In 1938 worden al deze locomotieven opgenomen in het bestand van de nieuw opgerichte SNCF.

Ondanks die 141 C's heeft de SNCF na 1938 dringend behoefte aan meer locomotieven voor gemengd gebruik. De 141 C 's worden verbouwd tot drie extra typen: 141 D, 141 E en 141 F. De D's kregen water-voorverwarmers, de E's krijgen een grote ovale schoorsteen en kleine windleiplaten en de F's een nieuw onderstel en voorste loopwiel. Het snelst van deze verbouwde locomotieven zijn de F's met een topsnelheid van 105 km/h. Ze doen vooral dienst in het zuidoosten (tot 1966), in de Middellandse Zee-regio (tot 1965) en later ook in het zuidwesten van Frankrijk (tot 1969).



Een vreselijke ontploffing, de ketel weggeslingerd

Door Brictos Le Feu Grégeois; Culoz (dep. Ain) 2 augustus 1935

Op 2 augustus 1935 reed trein 658 getrokken door locomotief 141 C-623 met 80 km/u van Culoz naar Amberieu, toen zich er een vreselijke ontploffing voordeed. De trein is net de Col de La Burbanche overgestoken, het moeilijkste zit erop, daarna daalt het af naar Culoz. Het is nacht. De stoker kan even op adem komen, er zijn geen slechte kolen meer om in de vuurkist te scheppen. Aan de andere kant vecht de machinist tegen de duisternis om de seinen te zien. Maar diep in de locomotief bereidt zich een ramp voor. De kap van de vuurkist wordt heet, veel te heet, omdat men niet oplet of er nog genoeg water in de ketel zit. Door de hitte ontploft de ketel. De beide mannen zijn op slag dood. De ketel wordt meer dan 150 meter weggeslingerd. De eerste sprong is 83 meter lang en 18 meter hoog! De ketel vliegt over de telegraafdraden zonder ze aan te raken. Ongetwijfeld wordt de lengte van de vlucht mede veroorzaakt door de ontsnappende rest van de stoom. Het onderstel blijft intact en door het lekken van de remleiding stopt de trein.



De 141 P

Toch zijn er meer locomotieven nodig, er moet nieuw gebouwd worden. Voor de nieuwe locomotief, de 141 P, kiest men weer voor een Mikado-type, naar voorbeeld van de 141 C van de PLM. Een beproefd ontwerp, er waren er per slot van rekening al meer dan duizend van dit type in dienst in Frankrijk. Daarom neemt de Division des Études des Locs de la SNCF niet de tijd en moeite om een totaal nieuwe locomotief te ontwikkelen. De toegepaste verbeteringen worden gedeeltelijk aangebracht door de ingenieur André Chapelon. De verbeteringen betreffen vooral een versteviging van het chassis, een nieuwe ketel en het mechanisme. Ze richten



zich ook op de motor, waarvan de doorgangssecties en de ladeslag aanzienlijk werden vergroot.

Zoals in Frankrijk gebruikelijk is voor high-performance locomotieven, hadden de locomotieven een viercilinder compound-aandrijving van het type De Glehn. In tegenstelling tot het ontwerp van de PLM en de latere SNCF 241 P worden de hogedrukcilinders aan de buitenkant en de lagedrukcilinders aan de binnenkant geplaatst. De binnenste lagedrukcilinders werken op de geknikte tweede aandrijf-as, de buitenste hogedrukcilinders op de derde aandrijf-as. Met behulp van een schuif is het mogelijk om de lagedrukcilinders te voorzien van hogedrukstoom bij het opstarten of wanneer er een grote vermogensbehoefte is. De aansturing van het type Walschaerts wordt uitgevoerd voor de hoge- en lagedrukcilinders samen met een stuur-as. De locomotieven worden gekoppeld aan een vierassige draaisteltender van het type 34 P, 36 P of 36 Q, elk voorzien van een stoommachine voor een stoker van het type HT1, gebouwd door Stein et Roubaix. Deze tenders kunnen 34 m³ of 36 m³ water meenemen en een kolenvoorraad van 12 t of 9 t.

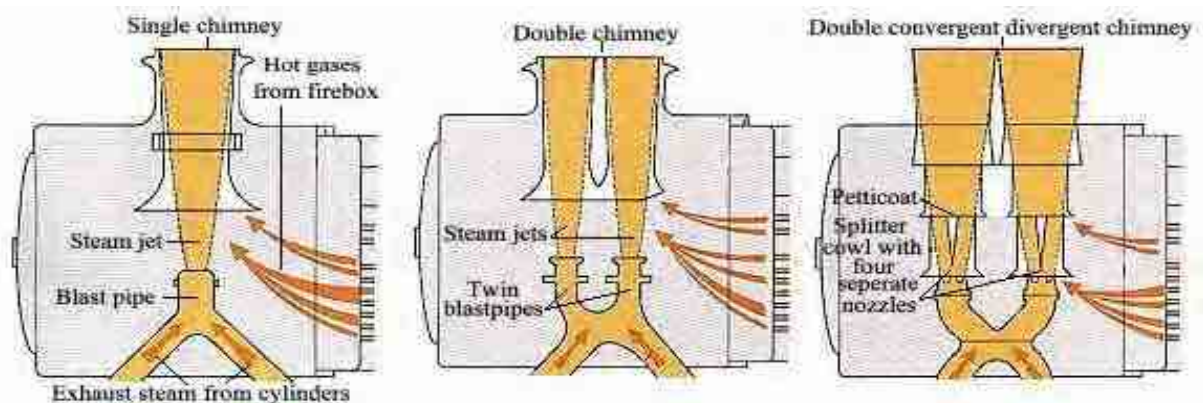
De 141 P's komen in dienst van de regio's Sud-Est, l'Est en l'Ouest. De eerste leveringen vinden plaats in de regio Sud-Est, maar zijn hier pas in 1955 in gebruik. Op dat moment zijn er al zeventien machines tijdelijk in de wacht gezet voor reparatie, omdat er voldoende 141 R's beschikbaar zijn. Maar ze blijven niet lang in dienst, op veel plaatsen moeten ze wijken voor de 141 R waarvan er meer dan 1.300 beschikbaar zijn, en voor diesel- en elektrische locomotieven. De laatste 141 P 's verdwijnen van de rails in 1968 (in het westen) en 1969 (in het oosten).

Helaas is er geen enkel exemplaar bewaard gebleven.

Periode na WO2

An American in France: de 141 R

Door verliezen tijdens de Tweede Wereldoorlog is er in 1945 een groot tekort aan locomotieven ontstaan. Om dit snel aan te vullen kunnen er dankzij het Lend-Lease Program (NB niet het Marshall Plan, dat trad pas in 1948 in werking) locomotieven worden besteld in de VS en Canada. Het ontwerp is afgeleid van de Mikado's van de Green Bay & Western Railroad en aangepast aan de normen van de SNCF, zoals buffers en schroefkoppeling, profiel van vrije ruimte, besturing links (in Frankrijk rijdt men links) en windleiplaten. De eerste order van 700 locomotieven wordt geplaatst bij drie fabrieken in de VS: de Baldwin Locomotive Works, de American Locomotive Company en de Lima Locomotive Works. Als de financiering rond is, kan ook een tweede order van 640 locomotieven worden geplaatst bij dezelfde drie fabrieken in de VS en ook bij twee in Canada: de Montreal Locomotive Works en de Canadian Locomotive Company.



Kylchap schoorsteen



De locomotieven van de tweede levering kregen een Kylchap schoorsteen. Dit type schoorsteen was reeds in 1926 ontworpen door André Chapelon op basis van een ontwerp van de Finse ingenieur Kyösti Kylälä. Het idee is om de afgewerkte stoom door enkele na elkaar gelegen stoom-rookvermengers in meerdere stappen te mengen met de hete verbrandingsgasen. Daardoor wordt betere trek in meerdere vlampijpen bewerkstelligd dan wanneer er geen stoom-rookvermengers worden toegepast. Dit alles, samen met nog andere verbeteringen, resulteert in een veel hoger rendement.

Zijn de locomotieven van de eerste order allemaal kolengestookte machines, die van de tweede order zijn olie-gestookte machines met voorverwarmde zware stookolie als brandstof, in het Frans bekend als "mazout". In de periode vlak na de oorlog is de vraag naar goede steenkool groot, dus komt het de SNCF goed uit als de tweede serie locomotieven olie-gestookt kan zijn. En wat ook goed uitkomt is dat de olie-gestookte machines veel zuiniger zijn dan de kolengestookte: 700 km per lading olie tegenover 400 km per lading kolen. De bemanning spreekt al gauw van "mazoutières" en van "charbonnières" als het gaat over wat voor type loc het is. De olie-gestookte machines worden ook spottend "goudronneuses" genoemd, ofwel teer-sproeiers.

Voor de SNCF betekent de 141 R een ware revolutie. Zo hebben de 141 R 1101–1340 als enige machines van de SNCF boxpokwielen, rollagers op alle aangedreven en gekoppelde assen en een vrijwel onvervormbaar gegoten frame uit één stuk. Balken en aspotlagers blijken onberispelijk, wat deze machines sterk doch onderhoudsarm maakte. Ook de omstandigheden waarin machinist en stoker hun werk moeten doen zijn aanzienlijk comfortabeler en ongekend bij de SNCF dan voorheen. Moest de bemanning voorheen vooral staan, nu is er voor beiden een zitplaats. Bediening van de apparatuur voor het stoken en de besturing van de locomotief is binnen handbereik, dankzij de mechanische kolentoevoer. Bij een oliegestookte machine was het allemaal nog veel gemakkelijker. En wat nóg gemakkelijker is voor de bedrijfsvoering, voortaan kunnen de machines door verschillende bemanningen gereden worden in plaats dat elke machinist plus stoker hun eigen machine hebben. Voor het opstellen van de dienstroosters is dat allemaal veel gemakkelijker, de bedrijfsvoering wordt daardoor veel flexibeler.



De 141 R 840 opnieuw in dienst na een restauratieperiode van april 2018 tot juni 2022

Op 19 oktober 1975 rijdt de laatste 141 R voor de SNCF: de 141 R 1187 van het depot Vénissieux. Vier locs van het depot Narbonne worden uitgeleend aan de Griekse Staatsspoorwegen, van november 1973 tot april 1974.

Van deze loc zijn twaalf exemplaren bewaard gebleven, waarvan zes rijvaardig.



Modelspoor

Van zowel de SNCF 141 P als van de 141 R zijn modellen uitgebracht. Hieronder enkele merken met artikelnummers. Dit lijstje pretendeert absoluut niet volledig te zijn, het geeft een indicatie. De meeste modellen in schaal H0 zijn een 141 R, soms een 141 P of 141 E, soms in meerdere versies. Alle voor 2-rail exploitatie.

- REE: art. MB-127 (141 E 425), MB-051S, MB-129S (141 E 458)
- Jouef: art. HJ2352 (141 R), 8269 (141 P 102), HJ2381 (141 R), T459 (141 R)
- Lemaco: art. 036/1 (141 R)
- Lima: art. S585 (141 R)
- Rivarossi: art. S219 (141 R), 1326 (141 R)
- Tenshodo: art. T152 (141 R)

Voor schaal N kwam ik alleen 141 R's tegen:

- Arnold: art. HN2484S(141 R 840)
- Lematec: art. N-206-3 (141 R 1155)



De 141 R 994 klaar voor vertrek uit Boulogne Maritime met een autoslaaptrein (16-09-1968)

Video

- 141R1244: <https://youtu.be/JjnEDUdzhPw> (let op de stoomfluit, net een bigboy)
- 141R1244: <https://www.national-preservation.com/threads/sncf-141r-1244.1419224/>
NB Let op de boxpok-wielen
- 141R840: <https://youtu.be/hc33JkDjY78>
- 141R***: <https://fb.watch/dVDQuto04J/> Modelbaan van Jules

Bronnen

- <http://www.greatwestern.org.uk/basic9.htm> : kylchap exhaust
- https://fr.wikipedia.org/wiki/141_P_SNCF
- https://en.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_141R
- https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Preserved_steam_locomotives_of_France





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!

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

Korting 10% op Startsets!

märklin my world
3+
power FEATURES
25100 www.märklin.com



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





NS vertrekt na twintig jaar uit Verenigd Koninkrijk *(Volkskrant, 28 februari)*

De NS richtte Abellio in 2002 op om in te spelen op de liberalisering van de Europese Spoormarkt. De dochteronderneming richtte zich ook op Duitsland. Sinds een herziening van de buitenlandstrategie van 2018 moeten de activiteiten van Abellio bijdragen aan het belang van de Nederlandse reiziger.

Dodental treinbotsing Griekenland loopt op *(Volkskrant, 1 maart)*

Griekenland is geschokt door de treinramp. Op het Griekse spoor vallen relatief veel doden, maar dit is het grootste treinongeluk in lange tijd. De Griekse spoorwegen worden geëxploiteerd door het Italiaanse staatspoorbedrijf Ferrovie dello Stato Italiane (FS) en staan al langer bekend als onveilig. Verschillende medewerkers uiten in de Griekse media kritiek op de volgens hen zeer verouderde systemen. De automatische veiligheidssystemen die dit soort ongelukken moeten voorkomen, functioneren slecht of ontbreken zelfs volledig, waardoor de veiligheid van de trein in veel gevallen afhangt van één persoon.

Station Arnhem Zuid wordt een hip knooppunt *(Gelderlander, 11 maart)*

De provincie legt 2 miljoen euro op tafel. Het aantal fietsenstallingen wordt verdubbeld naar 1200. Het stationsplein wordt heringericht. Hopelijk strijken hippe koffietentjes er neer.

'Pechbus' staat symbool voor Europa's band met China *(Gelderlander, 16 maart)*

In Oost-Nederland rijden 250 gloednieuwe bussen rond. Volledig elektrisch, maar wel gemaakt bij Build Your Dreams (BYD) in China, De Europese Unie vindt dat onwenselijk. "We zijn extreem naïef."

Kwartsverbod brengt spoorprojecten in problemen *(Gelderlander, 18 maart)*

Ballast van kwarts bevat asbest en moet dus vervangen worden. ProRail voorziet problemen, maar de Arbeidsinspectie stelt dat er in Duitsland voldoende alternatieven te vinden zijn.

Dassen, bevers en ooievaars luis in de pels van ProRail *(Gelderlander, 18 maart)*

Op zeker veertig plekken bouwen dassen een burcht in het spoorhalud. Ook bevers doen dat. Veel spoordijken moeten graafwerend worden gemaakt. Ooievaars bouwen hun nest op de bovenleiding; dat kan kortsluiting tot gevolg hebben.



Conducteur durft treinkaartje niet meer te controleren *(Gelderlander, 25 maart)*

Het risico op zwartrijden en agressie dreigt hierdoor veel te groot te worden.

Lijn na lijn knabbelt Arriva aan de macht van de NS *(Volkskrant, 27 maart)*

Met een rechtszaak die maandag begint doet spoorvervoerder Arriva zijn meest kansrijke poging toegang te krijgen tot het hoofdnet, waar de NS nog altijd alleenheerser is.

Kabinet blokkeert uitleg Europees Hof over monopoliepositie NS *(Volkskrant, 28 maart)*

Dat bleek maandag tijdens de bodemprocedure over de 'hoofdrailconcessie'. Die wordt sinds jaar en dag onderhands aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) gegund. Ook de volgende concessie, die ingaat per 2025 en geldt tot eind 2033, gaat wat het kabinet betreft naar de NS. Die gunning is niet alleen oneerlijk, maar ook verboden, beweren concurrerende vervoersbedrijven. Zij voeren al sinds 2020 verschillende rechtszaken. Het gaat onder meer om Arriva, Transdev en Keolis (verenigd in de Federatie



van Mobiliteitsbedrijven Nederland). Ook de Duitse firma Flixbus en de Europese belangenclub AllRail hebben zich in de strijd gevoegd. Het geschil spitst zich toe op een Europees wetsartikel, waar een hardnekkig interpretatieverschil over bestaat. Het kabinet leest daarin dat het de concessie opnieuw onderhands aan de NS mag gunnen. De vervoersbedrijven betwisten dat en stellen dat eerst moet worden gekeken of er meer gegadigden zijn.

900 ton afval komt straks wekelijks vanuit Rome naar Amsterdam *(Volkskrant, 28 maart)*

De gemeente Rome gaat 900 ton afval per week per trein naar Amsterdam sturen, om het daar te laten verwerken. De Italiaanse hoofdstad kampt al jaren met een overschot aan afval, terwijl een nieuwe omstreden afvalenergiecentrale op zich laat wachten. De zestien wagons vol Romeinse vuilniszakken leggen zo'n 1.600 kilometer over land af, voordat zij verwerkt worden in het Westelijk Havengebied. Het Amsterdamse Afval Energie Bedrijf heeft een eigen spoor waarop de wagons met buitenlands afval direct bij de centrale aankomen.

Goederentrein vol ethanol ontploft in VS *(Volkskrant, 30 maart)*

Weer is in de Verenigde Staten een dorp halsoverkop ontruimd, na de ontsporing van een trein vol gif. In Raymond, een gehucht in de noordelijke staat Minnesota, raakte donderdagochtend een goederentrein van het spoor en vloog in brand.

In- en uitchecken met de betaalpas in bus in Arnhem-Nijmegen *(Gelderlander, 31 maart)*

Breng waarschuwt wel om bij in- en uitchecken dezelfde betaalpas of kaart te gebruiken.

Het duurde even maar metro rijdt eindelijk tot bij Hoek van Holland *(Volkskrant, 1 april)*

Het project kreeg keer op keer te maken met tegenslagen. Bovenleidingen waren niet stormbestendig, een vuilniswagen reed een bovenleiding kapot op een spoorwegovergang, er moest extra spoorbeveiliging komen en vergunningen ontbraken. De bouw van de lijn begon in 2017 en had vijf maanden moeten duren. De kosten van de lijn vielen 90 miljoen euro hoger uit dan verwacht en dat terwijl het project in eerste instantie 'simpel' werd genoemd.

Pril idee voor monocab op spoorlijntje Nijmegen-Kleef *(Gelderlander, 3 april)*

Een monocab is een cabine die, zonder bestuurder, op afroep over één van de spoorstaven een tracé rijdt. Er rijden bij wijze van proef al monocabs op de slapende Extertalbahn in de Kreis Lippe.



Hoe kwam het BAM-voertuig op het verkeerde spoor terecht? *(Volkskrant, 4 april)*

Om 2.41 uur 's nachts vertrekt een goederentrein van het Duitse bedrijf DB Cargo vanaf de Kijfhoek, Nederlands grootste rangeerterrein bij Zwijndrecht, de eerste halte vanaf de Rotterdamse haven. 'Het voertuig bestond uit 26 wagons', zegt een woordvoerder, 'waarvan alleen de laatste neegen gevuld waren met een lading kalk.' De beoogde eindbestemming: Beverwijk. 'De goederentrein reed over een van de middelste sporen met een zware, elektrische locomotief', aldus de woordvoerder van DB Cargo. Vlak voor het perron van Voorschoten botst de trein op een groengele 'krol', jargon voor 'kraan op lorries', van BAM.

Vervoerders: forse loonstijging buschauffeurs kost 105 miljoen *(Gelderlander, 8 april)*

De regionale vervoerders eisen dat het kabinet meebetaalt.

Inwoners Wolfheze verzetten zich tegen kap van bomen *(Gelderlander, 13 april)*

Voor de aanleg van de spoortunnel moeten 186 bomen worden gekapt; 61 komen er terug in het plangebied, de rest vindt elders herplanting plaats.



'Werk overdag en laat de treinen rijden' (Gelderlander, 15 april)

Al langere tijd klinken bij ProRail en andere belanghebbenden geluiden om minder 's nachts te werken.

NS maakt proefrit met reizigers in de eerste 'Wesp' (Volkskrant, 20 april)

De 'Wesp' of Intercity Nieuwe Generatie, zoals de trein van de NS officieel heet, heeft de potentie om het leven van reizigers een stuk aangenaamer te maken. De coupés hebben niet alleen comfortabele stoelen, maar ook stopcontacten en meer bagageruimte – ook in de tweede klas. Daarnaast zal de topsnelheid van deze enkeldeks-trein reizigers bekoren: de nieuwe trein kan 200 kilometer per uur, huidige intercity's maximaal 160. Op termijn kunnen niet alleen reizigers in de Randstad, maar ook elders in het land van deze gemakken profiteren. De NS heeft in totaal 99 exemplaren van de nieuwe trein besteld. Het is de bedoeling dat de trein ook wordt opgenomen in de dienstregeling die Groningen, Leeuwarden en Enschede met Amsterdam verbindt. Ook tussen Den Haag en Eindhoven zal de trein gaan rijden. En een aantal treinen wordt voorbereid om op Belgisch en Duits spoor te kunnen rijden.



Plashoek is nu een 'vogel- en insectenhotel' (Gelderlander, 20 april)

De bushokjes op de oprit van de Nelson Mandelabrug hebben een groene make-over gehad.

Nog geen uitsluitsel over komst railterminal (Gelderlander, 28 april)

De Raad van State heeft veel bezwaren afgewezen, maar de provincie Gelderland ook aanvullende vragen gesteld. Uitspraak over een half jaar.

Reisbeperkingen van NS naar buitenland stuiten op onbegrip (Gelderlander, 2 mei)

Treinreizigers naar België en Duitsland moeten vanaf half juni vooraf een zitplaats reserveren in veel treinen. NS wil zo de enorme drukte in treinen naar het oosten en in de IC Brussel indammen.

ProRail verwacht kwart van werkzaamheden niet te kunnen uitvoeren (V'krant, 2 mei)

Spoorbeheerder ProRail voorziet dat het vanaf 2025 tot wel 25 procent van haar werk niet kan uitvoeren. Dit komt niet alleen door een tekort aan personeel en bouwmaterialen, maar ook door oprukkende dassen en andere dieren. ProRail vraagt daarom om soepelere bouwregels.

Stormloop op goedkope kaarten voor ov in Duitsland (Gelderlander, 3 mei)

Met de trein op en neer naar München of Berlijn, voor 49 euro? Dat is vanaf deze week mogelijk. Na de succesvolle proef van afgelopen zomer met het zogeheten 9-euro-ticket, waarbij voor 9 euro een maand lang onbeperkt kon worden gereisd door Duitsland.

Minder bussen door miljoenentekort (Gelderlander, 11 mei)

In Gelderland gaat volgend jaar 10 procent minder bussen rijden, denkt de provincie. De reden: een miljoenentekort op het Gelders budget voor openbaar vervoer.

Flixbus wil trein laten rijden via Arnhem naar Duitsland (Gelderlander, 23 mei)

De Duitse lowbudgettreinvervoerder FlixTrain mikt op een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Nederland en Duitsland. Arnhem moet een van de stations op de route worden. Uiterlijk vanaf november 2024 tweemaal daags in eerste instantie tot Oberhausen.

De nachttrein naar Berlijn rijdt tenminste weer (Volkskrant, 24 mei)

De revival van het Europese spoor is nog niet in zicht, maar twee treinliefhebbers flikten het met een crowdfundingactie. European Sleeper wil in 2025 een slaaptrein naar Barcelona rijden en in 2026 naar Milaan.

Rechtbank doet geen uitspraak over monopolie NS (Volkskrant, 25 mei)

Het komt wellicht 'ongepast formalistisch' over, maar alleen het College van Beroep voor het bedrijfsleven kan over deze zaak oordelen, zegt de rechter. Met dit besluit is het vrijwel zeker dat de NS ook na 1 januari 2025 op het hoofdrailnet blijft rijden. Het CBb zal zich pas eind 2023 over de kwestie kunnen buigen, wanneer de concessie al definitief aan de NS is gegund. De FMN (de verzamelde concurrentie) vraagt de Europese Commissie om de zaak aanhangig te maken bij het Europese Hof van Justitie. De onzekerheid over de wettigheid van de monopoliepositie van de NS blijft met deze uitspraak tot die tijd voortduren.



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE
PEPERKAMP



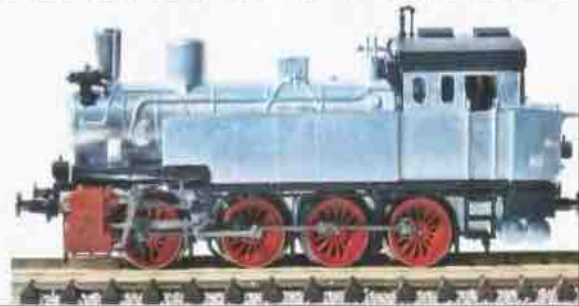
www.peperkampmodelbouw.nl



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



Bekend gezicht

📷 en 🗺️ door Hans van de Ven

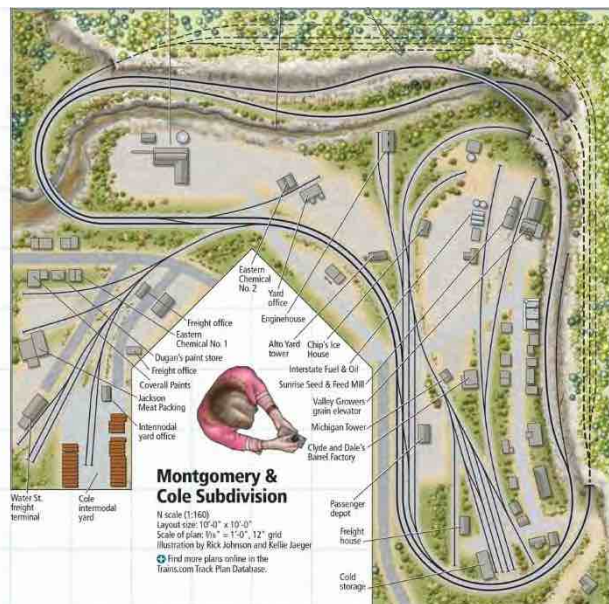


Een paar maanden terug liepen er elke clubavond wel een of twee nieuwe gezichten rond. Deskundig rondgeleid door Jan, van koffie voorzien door Corrie en daarna op eigen gelegenheid nog een rondje langs de banen. Die kennismaking met de MVA beviel ze zo goed dat we een hele serie nieuwe leden konden inschrijven en in Het Zijspoor dus alle ruimte geven voor een voorstelrondje. Maar dat ene gezicht... Dat kwam me wel bekend voor. Maar waarvan? Handen geschud: "Hallo, Johan", "Welkom, ik ben Hans". Het 'kennen we elkaar ergens van' bleek wederzijds. Werk? Kerk? Buurt? Na enig zoeken in de wederzijdse geheugens viel het kwartje! Rond het jaar 2000 werkte ik bij het bestuur van de laatste vier christelijke scholen in Arnhem. Ooit waren dat er bijna dertig geweest. Het werd tijd om samenwerking te zoeken met christelijke besturen uit de regio. Die vonden we in Rheden (met vijf scholen van Velp tot Dieren), in Duiven (twee scholen) en in Lathum (één piepklein dorpsschooltje met hooguit vijfentwintig kinderen). En Johan zat in

het schoolbestuur van Duiven. We noemden ons samenwerkingsverband Latheo, ofwel Lathum en omstreken. Meer dan een paar jaar flirten werd het niet, een echte samenwerking zat er niet in en we gingen weer ons weegs. Maar na dik twintig jaar zijn we toch nog bekende gezichten voor elkaar en kunnen we nog steeds lachen om die naam: de kleinste club tot middelpunt benoemen en die subtiele 'eo' als link naar onze christelijke identiteit.

En er is meteen nog iets wat ons verbindt: we blijken beide gekozen te hebben voor digitaal rijden met een Digikeijs centrale en iTrain. Daarover in een volgend Zijspoor meer.

Nu snel naar de zolder. Johan beschikt daar over een ruimte van 4.50 x 2.70 meter. Daar ligt op slechts vijftig centimeter hoogte een baan in L-vorm. Inspiratie voor het railontwerp kwam van internet. Het werd gedraaid en lichtelijk aangepast met het railprogramma RailModeller Pro.



© 2021 Kolimbach Media Co., Model Railroader magazine.
This material may not be reproduced in any form
without permission from the publisher.
www.Trains.com
© 2021 Kolimbach Media Co. Model Railroader magazine.
www.Trains.com





De Fleischmann rails zijn inmiddels grotendeels uitgelegd en er kan, met een oude trafo van hetzelfde merk al analoog op worden gereden. Andere exemplaren zorgen voor de voeding van de wisselspoelen. Op zo'n vijfendertig centimeter boven deze spoorwereld, waarop straks zeker plek is voor een industrieterrein, een rangeerterrein, een dorp in licht moderne stijl en Faller station Sonneberg, heeft Johan nog een baan uitgelegd, in de vorm van een hondenbot. Hier zullen Vollmer-station Baden-Baden en een oud-Duits stadje verrijzen. Er is al digitaal treinverkeer mogelijk, aangestuurd via een mobieltje.



Als straks alles zowel boven als beneden digitaal is ingeregeld, kunnen er acht treinen volautomatisch volgens dienstregeling rijden. Een paar tandradlocs zullen, met een paar startset-wagonnetjes uit Johans jeugd voor de verbinding tussen boven en beneden gaan zorgen. Het complete baanontwerp zal later ook nog een schaduwstation met vijf sporen van elk 1.50 m omvatten.



De rails ligt overal begrijpelijkerwijs nog los, maar er kan toch al heel behoorlijk worden gereden. Dus nadat de led-strook onder de bovenbaan is ingeschakeld en de benedenbaan zo ook prima verlicht is, draaien een - lichtjes haperende - zwarte olifant (BR 01), een 55-er, enkele diesels (zoals de 218), elocs zoals de 1601 en 1602 en een fraaie Hondkop hun rondjes. De meeste trekken een sleep van zo'n vijf rijtuigen, zoals Silberlingen en blokkendozen. Sommige hebben al binnenverlichting, andere zullen dat zonder twijfel nog krijgen. In de vitrinekast staan nog meer verrassingen, zoals een driedelige Aegon-koploper, die Johan nog kent uit zijn tijd in Leeuwarden en zelfs een authentiek Trix-locje. Fleischmann en Lima zijn het best vertegenwoordigd, maar ook Piko is present. En dat alles dankzij zorgvuldig bewaarde exemplaren uit de jeugd en via winkels zoals Wentink, maar ook op Marktplaats, Catawiki en beurzen slaat Johan geregeld zijn slag.



Er is nog volop uitdaging. De genoemde stations zitten nog als nieuw in de bouwdoos, evenals een prachtig Faller seinhuis. Het goederenverkeer vraagt nog om een zorgvuldig afstellen van het rijdend materieel. Blokindeling, rails vastzetten, terugmelding, aankleding. Johan is voorlopig wel 'onder de pannen'.



Dag//nacht-verlichting

door **Niek van Duijvenvoorde**



Toen ik jong was ging ik samen met mijn ouders op vakantie in de bergen in Oostenrijk. Wat mij onder andere is bijgebleven is het uitzicht op de bergen even verderop en de verlichting in de avond en nacht. Terwijl het avond en later nacht begint te worden gaat er op die bergen straatverlichting aan en gaan er in de woningen lampen op bepaalde momenten aan en soms ook weer uit. Bij onweer ontstond er een lichtflits die kort die hele berg en ook de rest van het dal verlichtte. Een prachtig schouwspel.

In diezelfde vakanties begin jaren '90 bezocht ik een grote modelbaan bij Faak am See, die met behulp van schakelaars voor de verlichting en met een cassettebandje met o.a. onweer en kerkgeluiden een scène zoals hierboven beschreven in model nabootste. Dat was voor alle bezoekers een schitterend schouwspel en het maakte ook op mij diepe indruk. Ik heb in die jaren een modelbaan gehad waarbij ook met schakelaars verlichting op een berg kon worden bediend. Dan moest ik uiteraard de ruimte eerst zelf donker of licht maken om vervolgens de schakelaars om te zetten.



Groothandelsgebouw Miniworld bij dag



Groothandelsgebouw Miniworld bij nacht

Inmiddels zijn we dertig jaar verder en is de modelbaan bij Faak am See in 2013 verdwenen, maar voor mijn huidige modelbaan zijn er twee andere modelbanen als voorbeeld in de plaats gekomen: Miniworld Rotterdam en vooral Miniatur Wunderland in Hamburg. Beide laten t.o.v. Faak am See een nog indrukwekkender schouwspel met verlichting zien. Daarbij is het schakelen van de verlichting computergestuurd, worden zelfs individuele huiskamers apart aan- en uitgeschakeld en is er een dag-nacht-schakeling. Hierdoor is bij mij de gedachte ontstaan om zo'n systeem ook op mijn baan te maken. De vraag is daarom: is het mogelijk?

- **Toevalstreffer: lichtschakeling aangestuurd door een Arduino**

Bij toeval trof ik een jaar geleden op de Modeltreinbeurs in Houten de kraam van Rob Antonisse van www.wisselmotor.nl die zelfgemaakte elektronica, waaronder een lichtschakeling, in zijn assortiment heeft. Deze lichtschakeling bestaat uit een Arduino (minicomputer) met daarop een door de handelaar zelf ontwikkelde printplaat. Deze printplaat heeft een klok, schakelaars om deze in te stellen en met drie uitgangen voor huisjes, hemelverlichting en individuele effecten zoals een lasser. Daarnaast zijn er aparte printjes op die unit waarop leds (zonder weerstand!) vanaf de huisjes worden aangesloten. De stand op de beurs heeft ook een demonstratie van deze schakeling. Door de mogelijkheden die dit systeem heeft en de gunstige prijs heb ik deze aangeschaft.



Kamer voor kamer; demo in de stand van Wisselmotor



Er kunnen op het systeem veertig leds voor de huisjes worden aangestuurd, tien effecten met meerkleurenleds worden aangesloten en 120 meerkleurenleds voor de hemelverlichting. De Arduino is zo geprogrammeerd dat de lampjes in de huisjes individueel worden aangestuurd. Dit programma is aan te passen volgens een handleiding.

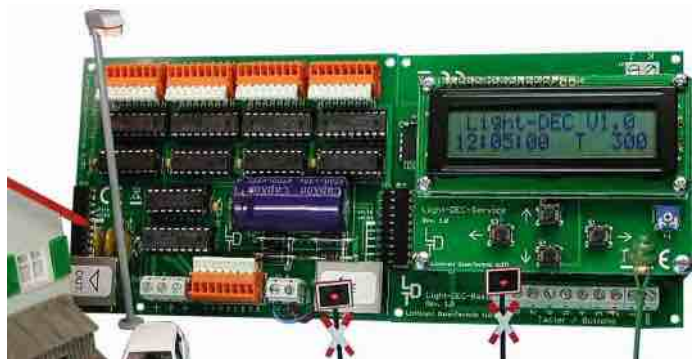
Voor het uittesten heb ik een proefopstelling gemaakt met vijf huisjes, twee effecten en een strip met acht leds voor de hemelverlichting. Na het aansluiten van alle componenten zette ik er stroom op, waardoor een schouwspel ontstond met verlichting dat aan- en uitging of veranderde aan de hand van de klok.

ontstond met verlichting dat aan- en uitging of veranderde aan de hand van de klok.

- **Lichtschakeling van Littfinsky**

Bij het uitrekenen van het aantal benodigde lampjes voor mijn baan kom ik uit op een hoger aantal lampjes dan dat het bovenstaande systeem kan bieden. Daarnaast is het gebruik van gloeilampjes die in mijn straatverlichting zit een uitdaging. Hierdoor ben ik gaan zoeken naar een ander systeem dat wellicht meer mogelijkheden kan bieden.

Deze zoektocht leidde tot de ontdekking van het systeem van Littfinsky, waarbij in totaal 160 gloeilampjes of leds met weerstand (geschikt voor 12V) kunnen worden aangesloten. Dit systeem bestaat uit een basisunit met display waarop ook een klok zichtbaar is. Hieraan kunnen tot vier units met ieder veertig uitgangen voor (gloei-)lampjes worden aangesloten. Helaas heeft ook dit systeem zijn beperkingen. Er is bijvoorbeeld geen uitgang voor hemelverlichting. Ook is een capaciteit van 160 lampjes niet voldoende voor mijn baan. Bovendien is het systeem prijzig, want het kost ongeveer tachtig euro per unit, terwijl ik voor het pakket met de Arduino en bijbehorende elektronica nu ongeveer zeventig euro in totaal heb betaald. Ik blijf daarom voorlopig bij het systeem dat ik nu heb totdat ik een betere mogelijkheid voor uitbreidingen tegenkom.



*Systeem van Littfinsky
(Afbelding afkomstig van Modelbouwled.nl)*

- **De huisjes: inbouw van kamers voor de verlichting**

De grootste klus is het aanbrengen van de verlichting in de huisjes, waarbij niet het hele huisje maar telkens een aparte ruimte of kamer wordt verlicht. Het makkelijkst is het maken van de kamers terwijl je het huisje in elkaar zet, maar als je al een aardig aantal gebouwde huisjes hebt is het een uitdaging om het zodanig los te maken dat je beter bij de binnenkant kan komen om er kamers in te maken.

Vervolgens bepaal je in het pand een kamerindeling. Bij kleine huisjes kunnen dat er drie zijn: een links, een rechts en een zolderkamer. Bij grotere panden kunnen dat er meerdere zijn. Als



dat bepaald is dan maak je met behulp van zwart, dun karton en wit papier deze kamerindeling. Hierbij is voor zwart en dun karton gekozen omdat dit stevig is voor interne kartonnen constructies, geen licht doorlaat en goed vouwbaar is. Het witte papier wordt gebruikt om het licht in een kamer te weerkaatsen in de ruimte. Dit wordt waar nodig en/of waar mogelijk op het zwarte karton geplakt. Als het raam geen "gordijnen" (papieren dichte gordijn dat aan de binnenkant op het raam is geplakt) bevat en er dus naar binnen kan worden gekeken, kan zo'n kamer ook naar wens worden ingericht. Daarna worden de (warm witte) leds in de inrichting geprikt en vervolgens aangesloten op het systeem. Tenslotte wordt de inrichting in het pand gebracht en kunnen eventueel los gemaakte onderdelen weer teruggeplaatst worden. En voilà, er is weer een huisje voorzien van verlichting in aparte kamers.

- **Toekomstige mogelijkheden**

Het is dus inderdaad mogelijk om op je eigen modelbaan een opzet te maken met een klein systeem waarbij de verlichting van hemel en huisjes met behulp van een klok worden aangestuurd. En ook al kan ik niet alle huisjes en verlichting met mijn systeem verlichten, dan zijn de aanpassingen aan o.a. de huisjes weer een voorbereiding voor toekomstige uitbreidingen. Daarnaast zijn er vast nog systemen die ik nog niet heb ontdekt of uitgezocht. Er is bijvoorbeeld iets mogelijk met treinbesturingsprogramma RocRail in combinatie met een Arduino en meerkleurenlampen die via wifi worden aangestuurd. Als bepaalde systemen, zoals die van mij, nog verder worden ontwikkeld of uitgebreid, geeft dat nog meer mogelijkheden. Een combinatie met geluid lijkt mij ook interessant, net als mijn inspiratie van Faak am See. Bij een onweer hoort naast een lichtflits namelijk ook een donder en bij een kerk horen ook kerkgeluiden.

Lichtschakeling van Wisselmotor:

<https://sites.google.com/site/wisselmotor/arduino-projecten/licht?authuser=0&pli=1>

Lichtschakeling van Littfinski:

<https://www.ldt-infocenter.com/dokuwiki/doku.php?id=nl:lightatnight>



Demo in de stand van Wisselmotor bij nacht



Demo in de stand van Wisselmotor bij dag



Wielencleaner

📷 en idee **Bert Splinter** 🛠️ door **Hans van de Ven**

In Zijspoor 1 van dit jaar stond een kennismaking met ons nieuwe lid Bert Splinter. Het was een verslag van een bezoek aan zijn huis in Malden. Er was veel te zien en te beleven, niet alleen op de treinenzolder. Tja, en dan is op een gegeven moment de beschikbare ruimte in ons clubblad wel op. Eerlijk zullen we alles verdelen, nietwaar. Maar Bert had me ook laten zien op een zeer effectieve en verrassende manier de wielen van zijn locomotieven te reinigen. En daar had ik niet over geschreven.

Iedereen kent wel het probleem. Schone wielen zijn cruciaal voor de stroomopname en dus voor het rijgedrag van de locs. Diezelfde wielen zijn echter ook met tandwielen verbonden aan de motor en kunnen dus niet simpel rondgedraaid worden. Daar zijn manieren voor, trucjes, handigheidjes, foefjes. Ik heb er in de loop der jaren veel voorbij zien komen, maar geen enkele leek op het recept van Bert.

Men neme een bak met een vlakke bodem. Leg daarin een stuk rechte rails, minstens zo lang als je langste locomotief. Zeg dertig centimeter. Soldeer of kniijp aan elke railstaaf een stroomdraad en zet daar rijspanning op. Vul nu die bak tot exact de bovenkant van de railstaven met Isopropanol. Bert heeft voor het gemak een jerrycan met vijf liter van dat spul op voorraad. En nee, het is niet geschikt voor consumptie. Dat vullen doe je het beste met een fors uitgevallen injectiespuit. Overbodig om te zeggen dat het dus van belang is de bak stabiel en horizontaal neer te zetten. De rest wijst zich vanzelf: plaats een loc op dat stuk rails en laat hem een minuut of tien heel zachtjes ronddraaien. Je kunt een loc in één behandeling zowel vooruit als achteruit laten rijden.

Je kunt checken, of alle wielen in contact geweest zijn met de Isopropanol. Haal de behandelde loc uit de bak en zet 'm op een plankje. Liefst zwart. Daar zie je de natte "afdrukken" het best. De antislipbandjes hebben niet te lijden door de Isopropanol. Ik heb twee bandjes gedurende een paar maanden in een klein potje met Isopropanol bewaard. Er was niets mee gebeurd.



Niet op losse schroeven

📷 en 🗨️ door **John Brendel**

Dit epistel gaat over schroeven, schroevendraaiers en schroefboormachines. Mijn pa was instrumentmaker en een draai- en slijpbank hadden voor hem geen geheimen. Wat zijn ogen zagen maakten zijn handen. Al vroeg werd ik ingewijd in de geheimen van het sleutelen.

Dit gaat over schroeven en wat erbij komt kijken om iets correct vast te zetten. Zie het als kruisbestuiving, want als ambtenaar heb ik daar geen opleiding voor gehad.



In den beginne, ik zat nog op de lagere school, waren er twee soorten schroeven, bol- en platkoppen. De schroevendraaier had een recht einde wat in de sleuf van de schroef paste. Als je een te kleine schroevendraaier gebruikte om een grote schroef vast te draaien, verprutste je al snel de sleuf in de kop van de schroef. Je moet een schroevendraaier nemen waarvan het uiteinde even lang is als de schroef sleuf en die er volledig in past. Hetzelfde had je met boutjes en moeren. Er zijn ook exemplaren met een zes-kantige kop, die je met een steek- of ringsleutel kunt bevestigen of losnemen.

Later kregen we de kruiskopschroef, verzonken of met bolle kop. En om het makkelijk te maken had je twee soorten kruiskopschroeven, Phillips en Posidriv. Phillips (PH) is een gewone kruiskop en Pozidriv (PZ) heeft vier extra ribben. Voordeel van Pozodriv is dat de schroef bij het horizontaal houden niet van het bitje valt. Later kwam daar de inbusbout bij, waarvoor je een zeskantige sleutel nodig had. En nu is Torx veel gebruikt. Een soort inbus zeskant maar met zes ietwat ronde zijcanten.

Je kunt setjes schroevendraaiers kopen, maar handiger zijn bitjes. Deze kun je in de boorkop van de elektrische schroefboormachine plaatsen. Het belangrijkste is om de juiste schroevendraaier bij de schroef te gebruiken. Je loopt heel snel het risico dat de schroefkop beschadigd raakt en dan kun je hem er zonder beschadigingen niet meer uitdraaien.

Als je schroeven koopt staat op de verpakking welke schroevendraaier c.q. bitje passend is, bijvoorbeeld PZ 2 (Posidriv maat 2). Bekijk de bijgaande foto's. De rechte bitjes zijn ogenschijnlijk hetzelfde maar toch niet even dik. De dikkere past bijna niet in de gleuf. Hetzelfde bij de kruiskopbit. De juiste past precies en de kleinere vernielt de schroef en komt er zelf ook niet zonder schade vanaf.

Voor veel schroefwerk is de schroefboormachine een uitkomst. Je kunt gaatjes boren en schroeven in- en uitdraaien. Achter de boorkop zit een draairing met cijfers 1 tot circa 16 en dan ook nog het teken van een boortje.



Bij het boren van een gaatje dien je de ring door te draaien tot het boorteken. Let er wel op dat de boormachine rechtsondraait. Als je net ervoor schroeven hebt uitgedraaid dan staat hij op linksom. Niet lachen, is mij ook overkomen.

Ga je schroeven indraaien, dan kun je de draairing op een van de cijfers plaatsen. Kleine schroeven een laag cijfer en grote op een hoog cijfer. Door het draaien wijzig je de maximumkracht (koppel) die wordt uitgeoefend op de schroef. Als je de rails vastzet met een klein schroefje is stand 2 al goed. Even uitproberen op een stukje afvalhout. Een tuinhek met een 8 mm bout zet je vast met ongeveer stand 14. Als de maximale kracht is bereikt, gaat de machine ratelen en wordt de boorkop niet meer aangedreven.



gelijke bits



te kleine bit



passende bit



te grote bit

Als je rails vastzet op stand 16 dan blijft de schroef in de ondergrond ronddraaien en trek je hem er zo weer uit. Bij veel schroefwerk dat in het zicht ligt, gebruik ik een lagere stand. Ik stop als de schroef net niet aanligt. Ik draai hem daarna met een schroevendraaier met gevoel aan tot hij precies vastzit (ja, ik ben een mierenneuker).



Nog een tip (geleerd van een vakman). Als je kruiskopschroeven moet uitdraaien die muurvast zitten, draai dan de ring op stand 4. De motor draait, maar de boorkop niet. De ratelende beweging van het ingestelde koppel (stand 4 in dit geval) heeft tot gevolg dat de schroef gaat trillen en loskomt.

Spreekwoorden en uitdrukkingen met `schroeven`

- iets staat op losse schroeven (= het is onzeker, er valt niet op te bouwen)
- iemand de duim Schroeven aanzetten (= iemand onder grote druk zetten)
- iets op losse schroeven zetten (= iets wankel en onzeker maken)
- er is een schroef bij hem los (= hij is niet goed bij zijn verstand)
- je kop er af Schroeven (= heel veel alcohol nuttigen)



VERSLAGEN VAN DE BAAN-ACTIVITEITEN

Op de ALV van 28 februari jl. is net als in 2022 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.

Verslag van de Z-baan

Het afgelopen jaar is er niet gewerkt aan de Z-baan, dit in verband met dat je maar aan een baan tegelijk kunt werken. *Bert Pas*

Verslag van de N-Baan



Ook het afgelopen jaar zijn wij gedrieën weer doende geweest en tot op heden is er veel veranderd. Peter heeft zich vooral bezig gehouden met uitbreidingen van de scenery en baangedeelten. En nu spitst zich dit toe naar een uitbreiding (stadsgedeelte) waar straks een buslijn doorheen loopt. Theo heeft zich allereerst bezig gehouden met een uitbreiding t.b.v. rangeren. Tevens is Theo de rechterhand van Peter voor het realiseren van de busbaan. En Jan (baancommissaris) probeert de touwtjes goed aan elkaar te knopen op geheel vernieuwd schakelpaneel t.b.v. het rangeergedeelte. Al met al zijn de

N-baanmannen gezellig bezig.

Verder wil ik bij deze mijn collega's Theo en Peter bedanken voor hun inzet, we zijn een gezellig team en ik hoop op weer een fijn seizoen 2023. Ook wil ik hierbij onze Buurman Bert danken voor zijn steun en bereidwilligheid ons te helpen waar nodig. Bert, dank je wel.

Jan Lourens, N-baancommissaris

Verslag van de M-baan

Het team van de M-baan heeft versterking gekregen in de persoon van Cor van Moerkerk en van Dick Timmer. Heel fijn! Zij hebben al snel het idee opgepakt om onder het lange viaduct het meertje te maken, dat we wilden aanleggen. Wat is bereikt en waar zijn we al mee bezig? De omgeving van de lokloods wordt steeds verder aangekleed. Tussen de rails is het opgevuld met zand, nu wordt gewerkt aan de bekolingsinstallatie. Was er vorig jaar een treinwisselsysteem gemaakt in schaduwstation 1, Guus werkt nu de plannen voor een dergelijk systeem in de schaduwstations 2 en 3 verder uit. Straks kunnen er hopelijk tien treinen automatisch afwisselend rijden op de hoofdbaan, zes de ene kant om en vier de andere kant om.

De stad krijgt ook meer vorm. Over de hele oppervlakte hebben Bert en Jan een straatniveau aangebracht, nu wordt gewerkt aan trottoirs rondom de bebouwing. De kathedraal staat op een heilige berg, met toegangstrappen, komende uit de 3D-printer van Robert. Sommige ideeën waar we nu aan werken zijn in de loop van het jaar zomaar spontaan opgekomen. Zo is daar het idee van de aanleg van een wegviaduct vanaf de achterzijde van de lokloods naar voren. Dat krijgt nu aardig vorm.



En niet te missen, en misschien loop je er vanzelf tegenaan, is daar een extra – neerklapbare – knutselplek vlak voor de ingang naar de bieb. Het idee ontstond, omdat de centrale knutselruimte te vaak bezet is. Handig. Ook kregen we de vitrinekast van Jitse om bij onze baan op te hangen. Inmiddels staan er enkele treinen die eerder sporen louter bezet hielden. Vermelenswaard is de hoftrain van Koning Ludwig (geschenk van oprichter Max van der Pol) die er nu weer staat te pronken. Zijn er nog andere plannen? Ontwikkeling van het dorp: meer huizen, beter aanzicht. Restauratie van de gebouwen van de lokloods. Nog meer??

Leden: Robert, Jan Hi., Bert B., Guus, Alex, Cor v M., Dick T.

Verslag van de Gelijkstroombaan

We zijn afgelopen jaar vrolijk verder gegaan op de ingeslagen weg: herstellen, onderhouden en verbeteren! Wat betreft de personele bezetting: we hebben wat leden uitgeleend aan de Märklin- en de Bemobaan. Maar daar een aantal nieuwe leden voor terug gekregen... die ook weer hun eigen kwaliteiten hebben! Er is een extra camera geplaatst op een belangrijke wissel en het beeldscherm is opgehangen aan de wand en daardoor beter te zien. Neemt niet weg dat we nog regelmatig een trein kwijt zijn... De havenbaan loopt als een zonnetje. Er wordt nu ook gekeken naar een manier om meer beweging op en rondom de draaischijf te krijgen, bv door een pendelende loc die vanuit de loods naar het rangeerterrein rijdt. Er wordt nagedacht over meer geluid en beweging op de baan... De eerste demo van een zelfgebouwde geluidsmodule heeft al plaatsgevonden. We kijken ook naar het dimmen van het licht in de ruimte, waardoor de lampjes beter uitkomen, maar dat is nog wel een heel karwei. Het plaatsen van werkende seinen bij het station is nog steeds een wens, maar dat kost wat meer tijd. Iedereen moet kunnen rijden met de toch wat complexe baan... en dus wordt er geoefend en is er al een officiële handleiding voor de bediening in de maak! En het belangrijkste is: Jaap is weer terug! We hebben je gemist!

Lennart



Rapportage Märklin Digibaan en Bemobaan



Vanwege zijn gezondheid is Dick gestopt as baancoördinator van de Märklin digibaan. In de baanvergadering is besloten dat Niek hem opvolgt. Toen is ook besloten dat het mogelijk moet zijn om de baan met alleen de ECOS (ECOS COMMAND STATION van ESU) aan te sturen. Hier zijn Niels en Jasper mee begonnen. Daarnaast zijn en worden er fouten in de baan verbeterd en zijn Hans en Gert nog bezig met het optimaliseren van de baansoftware.

Het railplan van de havenbaan bevindt zich nu in een verder gevorderd stadium. Deze baan is nu berijdbaar. Daarnaast zijn het depot en de havenbaan technisch nu een geheel en worden door de oude ECOS bestuurd. Als de keerlus en de bedrading is voltooid kan het aankleden beginnen. Wat betreft de locloods is het plan om hiervan de deurtjes via servo's te bedienen. Het is nu mogelijk om een pendeldienst te draaien op de bergbaan. Dit werkt echter nog niet optimaal en dus net als bij de hoofdbaan moeten ook hierin nog fouten worden verbeterd.

In het afgelopen jaar zijn er verschillende (nieuwe) leden bij de Bemobaan betrokken geraakt en samen hebben zij de baan weer functionerend gekregen, inclusief de keerlus. *Niek*



Verslag van de LGB-baan

Het afgelopen jaar is er veel gewerkt aan de achtergronden (lees knippen en plakken maar dan echt) van LGB-baan. Ook is er een extra tunnel gemaakt en kunnen nu alle maten van treinen en wagons er doorheen. Tevens zijn deze tunneldoorgangen ook beschilderd. Voor de



komende tijd is de planning dat er nog een andere schakeling komt om de treinen afwisselend te kunnen laten rijden daar het vorige systeem niet werkte, dit wordt door Jan Lourens gedaan. En met de achtergronden is een start gemaakt, eerst moet

er een frame gemaakt gaan worden om de deze achtergronden op te plaatsen. Wie helpt er mee om deze te plaatsen en nog enkele te voorzien van een afbeelding. Er moeten nog een aantal gemaakt gaan worden op formaat van hardboard vloerplaten (61 x 122 cm). Ze komen alleen bij 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. Voor diegene die op de clubavond zich vervelen. Wie doet er mee?

Bert Pas

Baanverslag SPOOR 1

Tweehonderd woorden (max. voor dit verslag) is niet veel, anders zou ik zeggen: heb je even? Maar met deze aanhef heb ik al bijna twintig woorden 'weggegooid' dus ik begin maar rap. Er is altijd wat. Wat nu weer? Ron merkte op -en daar heeft hij helemaal gelijk in- dat de verbindingssporen van het buitenste spoor naar de binnensporen eigenlijk net verkeerd lagen. De machinist kon alleen door terugsteken 'binnenkomen'. Die situatie is ontstaan nadat het buitenste spoor door de aanpassing voor het rondrijden nu maatgevend is geworden.



Dus moesten we de oversteken 'even' omdraaien. Ja ja. Maar toch, na veel passen en meten, liggen de wissels en de verbindingssporen er best aardig in. Deels moest de oude ballast nat gemaakt en verwijderd worden. Dat werd natuurlijk een zootje. Maar na het drogen en krabben konden we weer gaan leggen. Inmiddels hebben alle locs proefgereden en de oversteek geeft (meestal) geen verrassingen.

Denk niet, dat Spoor 1 door zijn grotere schaal veel grofstoffelijker is. Soms kan een afwijking van enkele tienden van een millimeter een zware loc mooi naast de rails laten belanden. Maar ja, elk voordeel heeft... Toch? De anti-afrol-beveiligingen bij de tussendeur en de bar zijn geplaatst en echt, dat geeft een geruster gevoel.

Het is wel heel fijn, dat we nu echt met de aankleding verder kunnen. De eerste contacten om tot een mooie achtergrond te komen zijn gelegd en we hebben globaal wel een idee waar welke soort (industrie, stedelijke bebouwing of landschap) mooi zou staan. Een moeilijke, tijdrovende, maar leuke bezigheid. Houdt ons van de straat.

Everard



Agenda

- vanaf 26 mei **'Onder hoogspanning'**, terugblik op de historische elektrificatie van het spoorwegnet in 1938, Spoorwegmuseum, Utrecht. Met centraal het treinstel 252 van Mat '36.
- za 17 juni **Modelspoorbeurs Houten** + HCC Kennisdag
- za 17 juni **Open dag Modelspoorclub Zutphen** 10-16 u. www.msczutphen.nl
- za 24 en zo 25 juni **Historisch weekend** bij het Gelders Smalspoormuseum
- za 1 juli **Wim Wijnhoud op bezoek bij Bentink** met een klein deel van zijn imposante Franse modulebaan "La Ligne du Gerize"
- za 1 en zo 2 juli **Modelbouwshow** Autotron; met de Miniworld-code **MODVFXB8RX** kun je online € 2,50 korting krijgen. Adres: Graafsebaan 133 in Rosmalen.
- 

Modelbouwshow
1 & 2 juli 2023
Autotron 's-Hertogenbosch
- 5, 6, 19 & 20 aug **De Holland Boven Amsterdam Expres** gaat weer rijden! Rond 9.00 uur vertrekt de speciale historische dieseltrein van station Amsterdam Centraal naar Enkhuizen. MS Friesland vaart aansluitend over het IJsselmeer naar Medemblik, waar de stoomtram naar Hoorn al staat te wachten. Na een bezoek aan het Museumterrein in Hoorn brengt de dieseltrein ons weer terug naar Amsterdam. <https://www.stoomtram.nl/>
- di 22 augustus** **Sluitingsdatum inzendtermijn kopij Het Zijspoor 3**
- za 26 augustus **Modelspoorbeurs Houten**
- za 26 en zo 27 aug **Smalspoormodelbouwdagen** Stoomtrein Katwijk Leiden. Topmodelbouwers uit binnen- en buitenland brengen hun mooiste modellen, modelbanen en diorama's naar ons museum.
- za 2 en zo 3 sept **Terug naar Toen** bij de VSM
- di 5 september** **Zijspoor 3 verschijnt**
- wo 6 september **60 jaar trams van Arnhem naar Kievitsdel via Oosterbeek Hoog en Laag**, NVBS Afdeling Oost, De Uithoek; emplacement Arnhem Berg, Aanvang stipt om 19.45 uur
- za 9 en zo 10 sept **Stoompluimen in de Pluimweide** bij Stoomtrein Goes-Borsele
- vr 15 en za 16 sept **Nederlandse Raildagen** <https://raildagen.nl/>
- za 16 september** **Feest t.g.v. het veertigjarig bestaan van de MVA**
- za 23 september **Digitale Infodag** Domburg Train Support <https://digitaleinfodagen.nl/>
- za 23 september **Den Bosch onder Stoom**, met de hele dag een pendeldienst tussen Den Bosch en Eindhoven, georganiseerd door het Stoomgenootschap





OMROEPBERICHTEN

UITGESCHREVEN

Willem Kerkum heeft helaas moeten besluiten zijn lidmaatschap op te zeggen.

Gehoord... op het perron



Lang geleden gingen we met twee kleinkinderen met de trein naar het Spoorwegmuseum. Het was hun eerste treinreis, want hun ouders deden alles per auto. Terwijl wij wachten op het station naderde een trein. Lars, toen drie jaar, zei verheugd: "Opa, daar komt onze trein". Opa keek en zei: "Nee Lars, dat is een goederentrein". Waarop Maaïke, toen vijf, hem verontwaardigd aankeek en zei: "Nee opa, dat is een betere trein".

Trudy Sweerman-van Paridon (bron: De Gelderlander)

Limburger Koerier, 14-5-1919

De eerste trein Amsterdam—Parijs.
De eerste trein van uit Amsterdam naar Parijs zal Donderdag 15 Mei vertrekken. Het vertrek is vastgesteld op 6 uur des morgens van het Centraal Station. De duur van de reis zal ongeveer 18 uur bedragen.

In achttien uur naar Parijs

JARIGEN

11 juni

Guus Wiegerinck

1 juli

Willem Gerbel

4 juli

Arthur Brinkhoff

5 juli

Peter Arns

15 juli

Anna Knijff

16 juli

Bert Splinter

22 juli

Willie Koenders

24 juli

Hans van de Ven

25 juli

Niels Germeraad
Everard v d Velden

2 augustus

Jan Herman
Niemeijer

15 augustus

Ron 't Hooft

30 augustus

onze eigen MVA

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

de adverteerders, Jitse Kaspers, Robert Mooij, Peter Knijff, Jasper Kooderings, Rudo de Ruijter, Guus Wiegerinck, Johan Vos, Niek van Duijvenvoorde, Bert Splinter, John Brendel, Jan Lourens, Lennart Visser, Everard van der Velden, 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

