

EXTRA
DIK!

Het Zijspoor

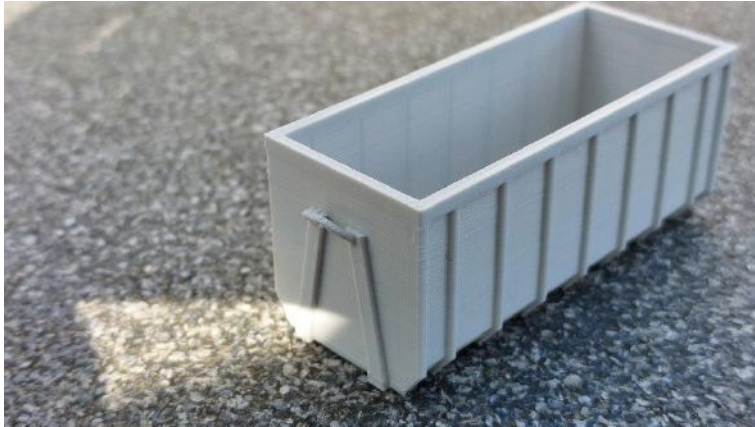


De 1:32 tankplaats van Ron

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

35e jaargang, 2024, nr. 2



3D

FABLAB

📷 en 🗣️ door **Ronald Meijer**

Aflevering 16. Begin maart hebben Hans van de Ven en ondergetekende kennis gemaakt met het Fabricage Laboratorium (Fablab). Het Fablab is een werkplaats gelieerd aan de HAN in Arnhem waar digitaal fabriceren laagdrempelig gefaciliteerd wordt en waar iedereen - op maandag en woensdag ook van buiten de HAN - welkom is. Wij hebben daar een introductie/rondleiding gehad en een workshop 3D-printen gevolgd. Naast 3D-printen kun je er cursussen op vele gebieden volgen (o.a. lasersnijden, klei printen, borduren, zeefdrukken, 3D-scannen en ook zelf ontwerpen in Fusion360 etc.)

In onze workshop hebben we geleerd hoe je een 3D-model kunt voorbereiden om vervolgens te printen met de filament print techniek. In de workshop doorloop je alle 3D-printersettings om je ontwerp daarna zo efficiënt en optimaal mogelijk te printen. Na het volgen van de workshop hebben we beide ons van huis meegenomen ontwerp geprint. Ik was zeer tevreden over de open container die ik heb geprint (zie foto), alleen was de schaal niet correct voor N-spoor, maar dat is in een vervolgbezoek op te lossen. Voor mij biedt het Fablab een goede mogelijkheid om 3D-prints te maken - met goede expertise in de buurt om al je vragen te beantwoorden en prima machines om mee te printen - zonder meteen zelf een 3D-printer te moeten aanschaffen. Verder kun je met verschillende materialen en kleuren printen, alles is aanwezig en voor de kosten hoef je het ook niet te laten. Een vervolgbezoek heeft helaas nog niet plaatsgevonden maar dat gaat zeker gebeuren. Meer info op www.fablabarnhem.nl

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

Willie Koenders, 06-5129 0176, voorzitter.mva@gmail.com » voorzitter
Jitse Kaspers, 06-2274 3275, kaslok423@hotmail.com » vicevoorzitter
Hans van de Ven, 06-5105 2631 secretaris.mva@gmail.com » secretaris
Robert Mooij, 06-4923 6780, penningmeester.mva@gmail.com » penningmeester
Gert Robbertsen, 06-5150 0053, marklinliefhebber@gmail.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 graag, 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 <https://mva.nu>.

Inleveren van je bijdrage(n) voor Zijspoor 2024-3 kan tot 27 augustus a.s. bij de redactie.
Het volgende Zijspoor komt 10 september a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

3D	2	Roestbakken (Bert)	26
Van de redactie	4	Fijne fitnesses	27
Van de bestuurstafel	6	Nieuwspas	29
Verborgen hoekjes (Jaap)	8	Groeten uit Modelland	33
Opgravingen bij de MVA	11	Preiser-scènes	35
Tankplaats van Ron (1)	12	Tankplaats Ron (2)	36
Reizen door Zwitserland (Herman)	16	Als een spin in het web (Joost)	40
Tobyright	23	ALV-verslagen	41
Piet, wie kent hem niet?	24	Agenda	44
		Omroepberichten	46



Vijftig!

Dit is mijn vijftigste Zijspoor. Oké, eerder maakte ik (onder veel meer) het tweewekelijkse clubblad de Libero van voetbalvereniging Eldenia maar liefst 643 keer. Toch vind ik een serie van vijftig Zijsporen ook memorabel, vooral omdat ik nu niet alleen de opmaak voor mijn rekening neem, maar ook veel schrijfwerk verzorg. Het levert me ook veel op; zo heb ik al bij heel wat collega's op zolder mogen kijken. Maar ik ben minstens zo blij met alle (vaak spontaan aangeleverde) kopij van medeleden. Juist door die laatste stroom van artikelen kregen mijn zelfbedachte rubrieken steeds minder plek. Deze keer grijp ik er toch nog eens uitgebreid op terug.



Een van de eerste dingen die ik deed als kersverse hoofdredacteur was het samenstellen van een **uitgebreide index** (pagina 11) van alle MVA-clubbladen. Handig om nog eens terug te bladeren of iets snel op te zoeken. Deze keer graaf ik jaargang 2006 op. Het is al weer meer dan vier jaar geleden dat ik een mooie **prentbriefkaart uit Modelland** (pagina 33, 34) verstuurde. In de jaren '12, '13 en '14 was het een vaste rubriek in ons Zijspoor. Daarna schreef ik nog incidenteel een kaart aan jullie. Hoog tijd om weer eens een mooi plaatje uit het rek te kiezen.

Even als geheugensteuntje. In 2007 schreef onze langjarige voorzitter Jitse: 'Het mooiste is (en dat is dan de kroon op je werk) wanneer je een foto van je zelf geschapen landschap laat zien en je krijgt de vraag waar je met vakantie bent geweest! Het moet net echt lijken, yes ... dan ben je pas geslaagd!' Prentbriefkaarten van diverse leden toonden aan dat dit mogelijk is.

Op internet (Facebook bijvoorbeeld) stuitte ik op creatieve scènes waarin **Preiserfiguren** (pagina 35) een rol speelden. Na 2017 had ik nog een flinke voorraad, maar ontbrak steeds de ruimte. In dit Zijspoor eindelijk aflevering 9. Joost zorgt voor een vervolg op **Spin in het web** (pagina 40) met leuke linkjes naar bijzondere modelbouwers. **Fijne fitnesses** deel 6 (pagina 27) spreekt voor zich, lijkt me.

Bij de voorbereiding voor dit nummer bleek de smaak van Ron flink anders dan die van mij. Hij vond mijn verhaal (pagina 12-15) over zijn **prachtige dieseltankplaats** teveel een sprookje. Dus schreef ik een tweede versie (pagina 36-39), die zijn goedkeuring wel kon wegdragen. Jullie mogen zelf oordelen. In Railhobby zal t.z.t. een derde variant gepubliceerd worden!

Door al deze (en nog veel meer!) kopij heb ik voor het eerst aan 44 pagina's niet genoeg, maar onze drukker en lid Koos is zo aardig zonder meerprijs een blad extra te toe te voegen. Dank je wel!

hans



Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9
6987 ER Giesbeek
0313-632242



www.autobedrijfscheers.nl

Wij doen alles voor uw auto!



www.tillymodels.nl

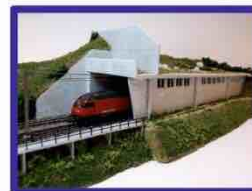
Tilly Models

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 bestuurstafl

Trouwe lezers valt het direct op (toch?): de rubriek 'Van de voorzitter' is van naam veranderd. We gaan proberen om hier gezamenlijk het belangrijkste nieuws uit onze vergaderingen te presenteren; ieder bestuurslid neemt daarvan zijn eigen deel voor zijn rekening.

Geen vakantie

De MVA houdt geen zomerstop. We zijn dus alle dinsdagavonden geopend.

Mailadressen

Het heeft langer geduurd dan we wilden (het digitaal overdragen van het oude mailadres van de secretaris wilde niet lukken), maar nu hebben niet alleen de penningmeester, maar ook de secretaris en de voorzitter een eigen mailadres. Zie in de colofon op pagina 3. Gebruik dus svp niet meer het hotmailadres van de secretaris. *Hans*



Nederlandse Modelspoor Federatie (NMF)

Flink wat verenigingen zijn lid van deze landelijke overkoepelende organisatie. Ze leveren onder meer collectieve verzekeringen aan, zoals voor bestuurdersaansprakelijkheid.

verzekeringen

- bij Centraal Beheer: Bestuurdersaansprakelijkheid, een verzekeringen voor de bestuurders van de aangesloten verenigingen
- bij Centraal Beheer: Aansprakelijkheidsverzekering, voor schade aangebracht aan derden; eigen risico € 250 per gebeurtenis
- bij Univé: Inboedelverzekering voor verenigingen; geen eigen risico

privécollectie verzekeren

Univé biedt de leden van onze aangesloten verenigingen de mogelijkheid aan om de eigen collectie te verzekeren. Daarvoor dienen ze dan een inboedelverzekering af te sluiten bij Univé. In deze inboedelverzekering zit standaard een dekking van € 10.000. Voor ongeveer € 30 per jaar aan premie extra kan een extra dekking van € 10.000 toegevoegd worden.



korting voor leden op Univé verzekeringen

Univé biedt als extra aan onze leden een korting op haar andere verzekeringen aan: 5% op alle particuliere verzekeringen en 10% korting op de aanvullende zorgverzekering.



Digitalisering bij onze club

Dinsdagavond 15 mei hebben negen leden geïnventariseerd wat de wensen zijn rond de digitalisering van onze modelspoorhobby. Uitkomst: er is behoefte aan iets van een vraagbaakfunctie én het zou erg leuk zijn om een ijkspoor te hebben voor de diverse spoorbreedtes waarop je locs kunt inregelen en zo ook ervaring opdoen met het programmeren van locomotieven.

Voor de vraagbaakfunctie waren we het erover eens dat we die in die zin al hebben dat we een appgroep hebben waarin je vragen kunt stellen. En wat minstens zo belangrijk is, is dat we bij elkaar terecht kunnen met vragen. Als je lid wilt worden van de appgroep (nu nog met de naam digitale toekomst MVA) kun je een mailtje sturen naar de admin van deze groep Robert Mooij: penningmeester.mva@gmail.com.

Het idee van het ijkspoor is ingebracht in de bestuursvergadering en daar is het idee goed ontvangen. Ik heb op me genomen te gaan kijken hoe we dat ijkspoor kunnen realiseren. Wordt vervolgd!
Gert

Workshops / kennisoverdracht

Tijdens de afgelopen bestuursvergadering hebben we over kennisoverdracht door middel van workshops gesproken. We zijn nog aan het broeden hoe we dat zouden kunnen vormgeven. De vraag daarbij is altijd wie gaat de kar trekken en welke projecten gaan we doen. We staan open voor initiatieven en willen daarbij graag helpen, dus schroom niet en kom met je ideeën naar het bestuur. Waar we niet bij stil staan is dat er op elke baan projectjes gerealiseerd. Hierbij worden technieken toegepast die ook voor andere leden interessant kunnen zijn. Denk hierbij aan het maken van gebouwen, landschappen, elektrische schakelingen, ballasten van rails, etc. Er is altijd wel iets waarin andere leden geïnteresseerd zijn. Dus ge je iets doen dan dat aan bovenstaande voldoet meldt dit dan bij het bestuur dan maken een melding op de bestuurs-app.
Willie

Overtollig materiaal verkopen

We zijn als vereniging in de luxe positie dat we regelmatig materiaal geschonken krijgen. Onze banen zijn in een vergevorderd stadium waardoor we voor veel gekregen materiaal geen toepassing hebben. Daarnaast ligt er onder de banen ook nog veel bruikbaar materiaal. Lennart is bezig dit te inventariseren. Het doel is om dit materiaal aan leden of op een beurs te verkopen met als doel de clubkas te spekken om daarmee weer aankopen voor de banen te financieren.
Willie



Pennenbakken

Ook het project pennenbakken heeft wat vertraging. Bij het laseren van tekst en logo ontstonden wat problemen. Die lijken nu opgelost en we hopen de pennenbakken eind juni in huis te hebben. Dan gaan we ze natuurlijk direct verdelen.
Hans



Verborgene hoekjes

📷 en 🗨️ door Jaap Stoter

Op de huidige locatie zijn we als Modelbouwvereniging Arnhem al veertien jaar druk met het bouwen van diverse modelspoorbanen. Het bouwen en onderhoud gebeurt altijd met veel enthousiasme, iedereen helpt iedereen, regelmatig is het ook gewoon een gezellige bende. Kortom, de sfeer is goed.

Zo ook op onze H0-gelijkstroombaan. Ooit verdiende deze de titel van een eclectische baan. Dit was en is nog steeds van toepassing. Er is geen weergave van een vaste of specifieke periode, alle stijlen lopen door elkaar. Het rijdend materieel is ook van alle tijden. En toch heeft zo'n vrije benadering een zekere charme. Bij het werken met een vast tijdperk ligt de druk van het presteren hoger. Nu kan iedereen inspringen met eigen ideeën of voorstellen om bepaalde situaties te veranderen of uit te breiden. Wel onder de voorwaarde dat er aan de baancoördinator wordt uitgelegd wat de bedoeling is. Bij twijfel kan er eventueel gestemd worden. Op onze baan zijn nog steeds plekjes te vinden die best een aanpassing of verbetering waard zijn.



Een tijdje geleden vond ik een dergelijke plek op onze baan, aan de achterkant waar het beneden-hoofdspoor onder een viaduct door naar achteren verdwijnt. Het kleine stukje terrein onder het viaduct heeft jarenlang braak gelegen. Niemand waagde zich er aan. We wisten niet wat je er op zou kunnen zetten, daarbij was het best wel een beetje onzichtbaar onder het viaduct. Het belang was dus niet zo groot. Ik noem dat verborgen hoekjes. En die vind ik nou juist zo leuk om aan te pakken.



In dit geval leek het me leuk om een soort van kraakpanden te maken uit oud-industriële gebouwen. Dus werken met oude rommel, kapotte daken en gesneuvelde ramen. Dankzij Theo Grootens heb ik de beschikking over een ruime voorraad restanten van bouw pakketten en had ik al snel een leuk voorraadje te pakken. De beschikbare ruimte is smal waardoor er geen hele gebouwen geplaatst konden worden. Het

moesten halve panden worden. Bij voorkeur met vakwerk en niet rechtoe-rechtaan, maar schuin verlopend waardoor het een speelser tafereeltje met meer diepte zou worden. Ooit heb ik een paar nissenhutten gemaakt van lucifers en (klein-)ribbelkarton. Hiervan heb ik er één



ingekort. De deuren, ook uit karton gemaakt, zijn ingekrast en samen met de "golfplaten" gewetherd. Alleen moest er dan nog een nieuw achterkantje in komen en een verlichtingspunt. En daarmee was het eerste onderdeelje best wel snel klaar.

De uitgekozen wanden zijn op maat gemaakt en het metselwerk is ingekleurd. Daarna zijn de voegen met lichtgrijze acrylverf ingewassen. Het vakwerk is lichtbruin geverfd en daarna met dunne zwarte acryl afgewerkt, evenals de kozijnen en deuren. Sommige vensters zijn dichtgetimmerd met planken (dun gesneden roerhoutjes...). Andere vensters zijn voorzien van (beschadigde) raampartijen. Sommige ramen zijn afgedekt met kleden of dekzeilen, evenals de reparaties van de golfplaten op het dak.



Ook missen hier en daar een aantal dakpannen. De daarvoor aangebrachte dekzeilen maak je eenvoudig uit tissues. Knip zo'n doekje eens door en splits de laagjes daarvan. Eén laagje op maat knippen en breng het daarna aan op de plek waar jij wilt. Dan indruppelen met verdunde houtlijm (verhouding 1:1). Na het drogen op kleur brengen en klaar is het zeil. De afgebroken dakgoten staan ook best goed op deze afbraakpanden.



Vervolgens de bestrating. Mijn voorkeur ligt bij het werken met gips. Gewoon een ruwe laag aanbrengen, even afschuren en daarna een steenmotief er in krassen. Monnikenwerk? Jazeker! Maar het geeft een erg mooi resultaat. Geen enkel stukje is gelijk aan iets anders en je ziet geen lasstukken van aan elkaar gelijmde platen.

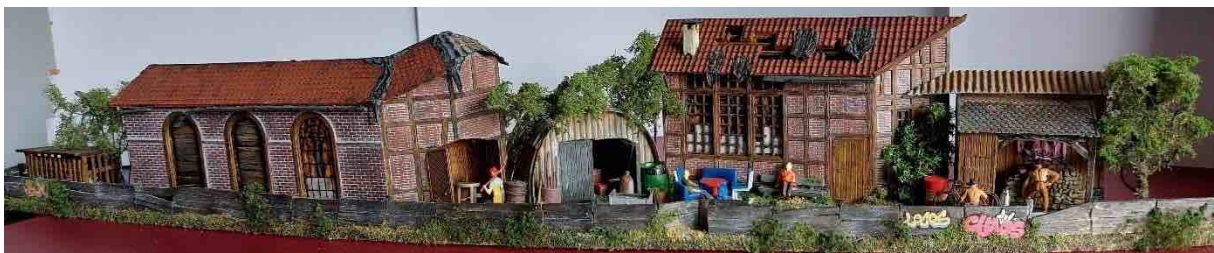
Het geheel is ingekleurd met lichtgrijze acrylverf. Daarna vlekkelig elke keer iets donkerder grijs aanbrengen en na droging daarvan iets bruine en rode verf minimaal aanbrengen (met een nagenoeg droge harde kwast). Tenslotte afwerken door het geheel met dunne zwarte acryl in te wassen.





Een schutting tussen het spoor en gebouwen was wenselijk. Wie weet of er ooit kleine kraker-tjes komen? Of misschien raken we de geit kwijt? Of loopt de hond weg? De palen zijn van lucifers gemaakt, de planken van roerhoutjes. Het houtwerk is bruin geverfd en met zwart ingewassen. Voor de veroudering van het hout zijn een paar witte vegen toegevoegd.

Tenslotte de afwerking, zoals verlichting en details. Het houthok rechts is gevuld, het schuurtje is klaar en voorzien van een dak. De geit aan de linkerkant heeft ook een dak boven haar hoofd gekregen. Een oude stationsfiets (van het bovenliggende station?) wordt gerepareerd. Er zijn kunstenaars op de schutting bezig geweest... Blijft de vraag hoelang men in deze ruimtes wil verblijven. De daken zijn nog lang niet waterdicht.



En je moet tegen een beetje herrie kunnen. De treinen rijden rakelings langs de schutting. Ook over het viaduct komt veel treinverkeer. Met name op de dinsdagavonden is het er erg druk. Het was in ieder geval heel erg leuk om dit verborgen hoekje aan te kleden. En zo zijn er nog mogelijkheden genoeg. Bekijk de baan eens kritisch en verzin een leuk item. Veel plezier!





Hier is aflevering 10: de index van Zijspoor, jaargang 17 uit 2006. Een heel MVA-jaar trekt aan je voorbij. Wil je meer weten? Lees het hele artikel; Carlo heeft 't complete archief van Het Zijspoor in de biep staan.

2006	17	1	† Frits Slingerland; Wie ben ik: Benny Aalbers ; Rittnerbahn, door Jan Reinders; Het Feldbahntreffen bij museum Fortuna, door Tjeerd Walda; Arnhem heeft vierde station, door Ben Molle; Uit d'oude doos: De Toess ; Treinlengtes (tabel)
2006	17	2	Van de redactie: verhuizing naar Mans en Mans aan de Conradweg wordt aangekondigd; Wie ben ik: Rob Broekman ; GE 6/6 van de Rätische spoorwegen, door Jan Reinders; De 2D2 - P0, door Bert Pas; Het mooie Oosten van Duitsland: smalspoorbanen, door Jitse Kaspers; Treinen in China, door Simon Postmus (schoonzoon Ben Molle); Roco uit de problemen? door Ben Molle; Terugblik op de open dagen, door Ben Molle; Spoorplannen station Arnhem, door Ben Molle; Märklin Britse handen, door Ben Molle; Modelspoorclub Veluwezoom, door Ben Molle
2006	17	3	Een nummer in kleur! Van de redactie en van de voorzitter: de verhuisdrukte; Wie ben ik: Jan Teunissen ; Smalspoorbanen in de Harz, door Jan Reinders; Dampf für eisernen Rhein, door Jitse Kaspers; De prijsvraag (ontwerp inrichting nieuwe ruimte), door Jitse Kaspers; Eigenwijze treintjes, te eigenwijs? door Dwarsligger; De S9, door Bert Pas; Onze vakantie in Zwitserland, door Benny Aalbers; Met Omroep Gelderland naar de VSM, door Ben Molle; Sporen rond Wengen, door Jan Willem
2006	17	4	M&M failliet: verhuizing van de baan; Wie ben ik: Jan Lourens ; Smalspoorbanen in de Harz (2); Altijd op het goede spoor, door Jitse Kaspers; 15 jaar ICE, door Ben Molle; 25 jaar TGV, door Ben Molle; Dieseltrein Picasso, door Bert Pas; Treinreis (naar Praag) met hinderissen, door Ben Molle
2006	17	5	† Jan Willem Reinders; Herinneringen aan Jan Willem; Wie ben ik: Rob de Hair ; Terugblik reis naar de Harz, door Francien Verlangen; Lotgevallen van een laatste goederentrein (naar de Metoor); NVBS 75 jaar



Tankplaats

📷 Ron 't Hoofft, 🗨️ Hans van de Ven



Jochem staat net op het punt een volle drum het opslagschuurtje in te rollen. Hulp heeft ie vandaag niet. Er wordt geen overmatige drukte verwacht bij de tankplaats. Gisteren zijn beide opslagtanks net bijgevuld. Dat is altijd wel even aanpoten, samen met zijn vaste maat Pieter. Maar ook gezellig een kletspraatje maken met de machinist, vaak een bekende. Eerder werkte Jochem bij het Faller 120157 dieselpompstation. Maar toen hij hoorde dat er bij de spoor 1-baan van de MVA een tankplaats zou worden ingericht, heeft hij direct bij zijn leidinggevende geïnformeerd naar de mogelijkheid overgeplaatst te worden. En hij heeft er een biertje bij opengetrokken toen dat verzoek bleek te worden gehonoreerd.

In tegenstelling tot het Faller-complex, waar de beide tanks achter elkaar geplaatst stonden, was hier een smalle, maar lange plek beschikbaar van 18 x 110 centimeter. Veel plezieriger werken; je kunt overal gemakkelijker bij. Hij heeft zich uitgebreid laten bijpraten over de ontstaansgeschiedenis. De tanks werden gemaakt naar het model van de Märklin 55721 ketelwagen van de VTG (Vereinigde Tankwagen Gesellschaft). Die heeft een diameter van 9 centimeter. Dat was al direct een uitdaging, want in de reguliere bouwmarkten kun je pvc-buizen alleen krijgen in 75 en 110 millimeter. Maar leve het online shoppen: op internet bestel je simpel een halve meter buis met een doorsnede van 90 mm. Afzagen op een lengte van 20 centimeter; een jeugdlid zou de klus kunnen doen, al is het wel zaak om secuur te werken.



Maar dan de kopse kanten. Jochem moet inwendig lachen om het verhaal daarachter. De maker wilde per se geen vlakke afdichting; een kleine bolling was een must. Dat krijg je met styreen niet voor elkaar. Een beetje met tegenzin werden diverse snoepwinkels en de bekende goedkope serviesprijsstunters afgestruind. Maar niks, nada, noppes. Totdat het oog van de bouwer op het snoepotje op de eigen salontafel viel. Het was al bijna leeg, kun je nagaan hoe vaak hij het al in handen had gehad. Maar nu zag je dan ook wat een fraaie bodem het had. Bol van binnen, hol van onderen. Doorsnede nét iets meer dan 9 centimeter. Met de mond vol laatste snoepjes werd een gipspapje aangemaakt en ontstond al snel de perfecte kopwand. De twee tanks-in-wording kregen een eerste afdichting met houten schijven en na wat schuren, passen en meten ontstond de gewenste vorm.



De versterkingsbanden zijn van Evergreen, zoals zoveel styreen latjes en randjes uit dat uitgebreide profieltjes-assortiment vandaan komen. In dit geval zijn ze met een schaar geschraapt om ze wat te laten krullen en daardoor eenvoudig rond de tank te plakken. Net zoals een lintje aan een cadeautje, zei Pieter nog. Niet vergeten om de naad aan de onderzijde van de tank te positioneren, net zoals in werkelijkheid de lasnaad ook daar te vinden is. Zoom ook even in op de steunen waarop de tanks rusten. In de voetjes zijn met stukjes 1 mm rond styreen de bouten gesimuleerd waarmee de boel stoot- en stormvast is verankerd.



Ken je die dopjes waarmee je een kruiskop kunt blinderen? vraagt Jochem. Die heeft de bouwer in verschillende diameters gebruikt om de vulopeningen af te dichten. De grootste van de twee zou een mangat moeten voorstellen. Zouden wij daar door kunnen kruipen om onderhoud in de tank te doen? Nou, even rekenen, bedenkt Pieter. Doorsnede 18 millimeter, maal 32 is in werkelijkheid bijna zestig centimeter. Zolang jij geen bierbuik hebt, kan dat uitstekend. Ik zal je wel even bijlichten met een zaklamp. Vergeet je poetsdoek niet. Een gebbetje breekt ook een soms wat saaie werkdag. Aan één kant komt onderaan nog een schuin geplaatste afvoer. We hoeven toch niet uit te leggen dat die secuur afgesloten moet zijn? Voor de zekerheid heeft de kraan een felrode kleur gekregen. Het spreekt vanzelf dat de tanks na een primer nog de nodige behandelingen kregen met een airbrush (zie bijvoorbeeld de wat donkerder banen langs de versterkingsbanden), maar ook met een kwast, om te voorkomen dat alles een te strak uiterlijk krijgt. Vervuilen is een schone zaak, zegt Jochem, waarmee hij zijn Vlaamse herkomst verradt.

Toen de tanks eenmaal op hun sokkel stonden, was het tijd voor het ontwerpen van het onderhoudsbordes, dat uiteraard ook weer secuur moest worden ondersteund op de bolle vorm van de tank. De arbo-richtlijnen schrijven precies voor waar de veiligheidshekjes moeten staan en welke hoogte vereist is. De ladder is wel een verhaal apart. Twee staanders van 2 x 3 mm werden tijdelijk tegen elkaar geplakt. Daarna werden op onderlinge afstand van 1 cm de treden van 1 mm doorgeboord. Staanders losmaken en de traptreden er in schuiven. Een tijdelijk afstandssteuntje helpt om de ladder strak en recht te krijgen. De treden mogen best wat uitsteken; na het drogen worden de uitsteeksels weggeschuurd. Jochem denkt: als ik dit had moeten maken, dan was ik beslist vergeten om de ladder een kleine knik te geven en dan had ie niet zo mooi aangesloten op het bordes. De vloer daarvan is keurig volgens de voorschriften van traanplaat voorzien. Gek genoeg weten fabrikanten daar minder goed de juiste maatvoering voor te hanteren. Bij dit 1:32 model voldoet de H0-variant van JTT (97449) met de prachtige naam Diamond Plate het beste.

Twee forse aluminium buizen met een doorsnede van 4 mm zorgen voor het transport van de diesel naar de tank en vervolgens uit de tank naar de pomp. Deze essentiële buizen moeten vanzelfsprekend stevig verankerd worden met een zware



Twee forse aluminium buizen met een doorsnede van 4 mm zorgen voor het transport van de diesel naar de tank en vervolgens uit de tank naar de pomp.

Deze essentiële buizen moeten vanzelfsprekend stevig verankerd worden met een zware



steunconstructie. Deugdelijk materiaal, zei Pieter eens, met die H-profielen. Je kijkt niet goed, zei Jochem, het zijn echt I-profielen hoor. En plak nooit zomaar een van internet geplukt printje van het Shell-logo op een stukje styreen, maar maak daar een ultradun lijstje omheen. Een wereld van verschil!



En net zoals Evergreen in het hele bouwproces een terugkerend refrein is, zo geldt dat ook voor de pompen, de pompkasten, de brandkist, het telefoonkastje en het kastje tussen de rode tanks. Al die objecten zijn in de basis een blokje hout, maar dan kleiner dan de beoogde afmetingen (die van het Faller-bouwpakket zijn afgeleid met de formule 'vermenigvuldigen met 87, delen door 32'). Het geheel wordt dan beplakt met styreen, omdat je hout kunt behandelen wat je wilt, maar het er altijd als hout uit blijft

zien. Laat dat styreen gerust wat oversteken. Dan kunnen de deurtjes van de kasten er in vallen, waardoor vanzelf een overtuigend beeld van naden en kieren ontstaat. De deurknoppen zijn haaks omgezette stukjes 1 mm draad. De pompen zijn volgens diezelfde werkwijze ontstaan. Met wat printjes achter de kunststof ruitjes. Eerlijk gezegd, na het nodige gepruts heeft het tankpistool wel de goede vorm, maar is toch eigenlijk iets te grof uitgevallen. Het elektriciteits snoer en een krimpousje maken het wel weer echt af.

Vanzelfsprekend moesten de twee pompen overdekt staan. Wat Evergreen vierkantjes voor de zijkanten zijn met langsliggers verbonden, compleet met een tussendorpel. In het onderste deel zijn wat hoekprofieltjes bevestigd, waarop paneeltjes van JTT (97413) een overlappende beplating nabootsen en in het bovenste deel op dezelfde wijze twee ruitjes zijn aangebracht.

Ook de achterwand en het dak zijn van diezelfde beplating voorzien. Voor de wat donkere dagen of vroege tijdstippen kan er licht worden ontstoken, waarvan de bedrading achter het gebouwtje langs via een buis naar beneden wordt gebracht. Zou er werkelijk ooit iemand op dat bankje rechts van de pompen plaatsnemen? Het is eenvoudig een plankje met twee gebogen blanke ijzerdraadjes als chromen steunen. De jerrycan plus de tank op schoren aan de linkerkant komen uit de militaire bouwwereld. Het tankschema aan de muur is van internet geplukt. Wie heel goed kijkt, ziet dat het



een simpele aankomst/vertrektabel is, waarvan de koptekst is afgeknipt. Het gehele bouwwerkje staat natuurlijk ook weer op een traanplaat, om onverwacht uitglijden tot een minimum risico te beperken. En daaromheen zit een stevige omlijsting ter bescherming van schoenen en voeten.

We zijn weer terug waar we begonnen. Of liever, waar Jochem begon. De keet is opgebouwd uit wanden opgebouwd uit scheepsdekprofiel. Met een kraspunt nog wat verder geaccentueerd en natuurlijk uitgebreid behandeld met washes en drybrush. De schuifdeur (vind je die niet fantastisch?) hangt aan twee perfect geknutselde katrollen, die jammer genoeg alleen goed zichtbaar zijn als het dak wordt afgenomen. Het dak is waterdicht gemaakt met een coatingresidu. Vergelijk het een beetje met tectyleren. Dat gebeurt in een spuitcabine. Aan het eind van de week ligt er dan een zwart



laagje coating op de vloer van de cabine. Het lijkt wat op landbouwplastic, maar dan aan één zijde wat ruwig. En je weet: een modelbouwer gooit niks weg, kan alles ooit wel een keer gebruiken. In dit geval dus om het dak waterdicht te maken. Het geheel staat op een fundering, bekleed met rubber steentjesfolie van CH kreativ (www.ch-kreativ.de). De pallet voor de keet is zeker weten precies op schaal. De bouwer heeft vlak voor zijn pensionering op het werk nog eens een exemplaar nauwkeurig opgemeten.



De gehele tankplaats is op een grondplaat van MDF gesitueerd. Deze bestaat uit een laag van 3 en eentje van 2 mm, om precies op biels- en op railhoogte uit te komen, compleet met een afdeklag van 3 mm XPS-schuim. Een latje rondom is op geregelde afstanden wat ingezaagd om stenen te suggereren. Onder de tanks is nog een extra funderingslaag zichtbaar. De pompplaats zelf daarentegen ligt juist wat verzonken in de om ecologische redenen vanzelfsprekend volstrekt vloeistofdichte ondergrond. In de grondplaat zijn van onderaf wat sleuven aangebracht om de verlichtingsbedrading onzichtbaar door te voeren. Pieter merkt nog op dat de twee grote straatlantaarns fors aangepaste en sterk verlengde Märklin-exemplaren zijn. Let op de fraaie verdikking en de subtiel aangebrachte sluitring.

Jochem is vooral ook blij met de robuuste afrastering achter zijn werkterrein. Het zijn dertien elementen, die stuk voor stuk flink wat tijd vergden. Het aluminium vliegengaas zit geplakt tussen twee omlijstingen, gemaakt van Evergreen stroken 0,75 x 3,2 mm. Ze passen naadloos tussen de veertien staande H-balken. We werken hier al weer een flink aantal jaren met veel plezier, mijmert hij, als hij wat graspolletjes tussen de kieren van de stenen ziet groeien.

Jochem is vooral ook blij met de robuuste afrastering achter zijn werkterrein. Het zijn dertien elementen, die stuk voor stuk flink wat tijd vergden. Het aluminium vliegengaas zit geplakt tussen twee omlijstingen, gemaakt van Evergreen stroken 0,75 x 3,2 mm. Ze passen naadloos tussen de veertien staande H-balken. We werken hier al weer een flink aantal jaren met veel plezier, mijmert hij, als hij wat graspolletjes tussen de kieren van de stenen ziet groeien.



Treinrondreis Zwitserland

📷 en 🗨️ Herman Ederveen & Riet Windau

Op 22 april was het zover: na weken van voorbereidingen beginnen we aan een treinrondreis door Zwitserland. Voor deze vakantie hebben we een eersteklas Interrail ticket met zeven reisdagen. En voor de meeste treinen ook gereserveerde plaatsen. Alles is gecheckt en we hebben er heel veel zin in.



Op station Arnhem worden we geconfronteerd met vertragingen van treinen uit de richting Utrecht. In de buurt van Driebergen/Zeist is een bovenleiding defect. Gelukkig wordt dit probleem net op tijd verholpen. Onze trein, een ICE richting Bazel, is op tijd. De trein bestaat uit twee delen van elk negen wagons. Wij hebben plaatsen in de laatste wagon. Overigens zal deze trein vanaf 16 juli niet meer rijden vanwege spoorwerkzaamheden in Zuid-Duitsland. En waarschijnlijk keert deze trein ook niet meer terug in de dienstregeling. Wij zijn dus blij dat we op tijd hebben geboekt.

Na station Keulen rijdt de trein in omgekeerde richting verder. We zitten nu dus in de eerste wagon. Tussen Keulen en Frankfurt rijdt de trein met snelheden van rond 300 km/u. In Bazel stappen we over op de regionale trein die ons naar Interlaken brengt. Ongeveer veertien tunnels tellen we op dit traject. Het laatste stuk rijden we langs de Thunersee. Het heeft gesneeuwd en alles ziet er op het eerste stuk mooi wit uit. Dichter naar Interlaken dalen we en is het ineens een heel stuk groener. In Interlaken aangekomen regent het en is het 3 graden.



Ons prima hotel ligt op 250 meter van het station. Na het inchecken vinden we een restaurantje met lokale gerechten. En na acht uur zitten in de trein is het fijn om na het eten nog een rondje te lopen (in de motregen). Zo krijgen we een eerste indruk van de omgeving: de bergen rondom Interlaken lopen steil omhoog en de rivier(tjes) die we tegenkomen zien er schoon en helder uit met snel stromend water.



De tweede dag blijven we in Interlaken. Het weer is somber en nat met af en toe (natte) sneeuw. De bergen zien er wel mooi wit uit, maar zijn voornamelijk gehuld in laaghangende bewolking. Ons doel is eigenlijk uitzichtpunt de Halder Kulm, waar we met een tandradbaan naar toe kunnen. Maar na bestudering van de webcam op Halder Kulm, besluiten we het toch niet te doen omdat het uitzicht boven helemaal belemmerd wordt door de wolken. Jammer!



Maar wel goed voor onze conditie: we hebben deze dag 16.000 stappen gezet 😊



Dag 3 is onze tweede reisdag. We gaan naar Montreux met de Golden Pass Express, een panoramatrein. Deze trein is uniek omdat het de enige commerciële trein ter wereld is die van spoorbreedte kan veranderen tussen normaalspoor en breedspoor. We staan onderweg in



Zweisimmen een tijdje stil. Hier worden eerst de rijtuigen al rijdend binnen enige seconden aangepast aan de nieuwe spoorbreedte (en perronhoogte!). Ook wordt een nieuwe locomotief voor de trein gezet omdat er op delen van het traject een tandrad wordt gebruikt vanwege steile hellingen.

Zweisimmen ligt op 949 meter hoogte en het sneeuwt een beetje. We zitten nu op smalspoor en de trein rijdt door fantastische bergen: we gaan omhoog en zitten in een witte wereld, en weer omlaag, waar alles weer groen is. We tellen ongeveer 28 tunnels. Aan het eind van het traject zien we beneden het meer van Genève. Geweldig om te zien hoe we steeds dichterbij Montreux komen. Vanaf Montreux rijden we met regionale treinen via Visp en Spiez en we eindigen weer in Interlaken West. Dit traject tellen we ongeveer zestien tunnels.



Na drie nachten in Interlaken reizen we naar de volgende overnachtingsplaats: Lugano. Het eerste traject leidt naar



Luzern: de Luzern Interlaken Express, weer een panoramatrein. De reis gaat eerst naar Meiringen. Daar rijdt hij een klein stukje terug om vervolgens stiek omhoog te gaan met gebruik van een tandrad. En natuurlijk zien we onderweg ook weer veel sneeuw op deze route. We stoppen maar met het tellen van tunnels: het zijn er teveel en we raken telkens de tel kwijt. Er is immers zoveel te zien!

In Luzern hebben we jammer genoeg geen tijd om rond te kijken. We hebben slechts een korte tijd om over te stappen op

een raderboot. Eerst leveren we onze koffers in. Die gaan niet mee op de boot, maar worden apart naar de aansluitende trein in Flüelen gebracht. En in Lugano kunnen we ze weer in ontvangst nemen. De boot vaart over het Vierwoudstreekmeer en brengt ons naar Flüelen.



Daar stappen we dan in de Gotthard Panorama Express. Onze route leidt door de oude Gotthardtunnel van 15 km. Tijdens de reis krijgen we een stuk geschiedenis mee van de bouw van deze tunnel tussen 1872 en 1882. Wat een werk was dat voor die tijd. Inmiddels is er ook een nieuwe tunnel. Deze 57 km lange tunnel is in 2016 opgeleverd. Gelukkig hebben wij de route via de oude tunnel genomen.



We kunnen nu genieten van prachtige uitzichten met weer sneeuw natuurlijk. En we zien verschillende oplossingen voor het overbruggen van hoogteverschillen van ca 1800 meter. Zoals bijvoorbeeld de keerlussen bij Wassen:



Deze foto is te vinden op internet. De foto's die we zelf vanuit de trein hebben gemaakt komen niet overeen van het gevoel dat je krijgt als je in de trein over dit traject rijdt. Verder rijden we ook door heel wat (spiraal)tunnels. Daarbij komen we er regelmatig op een andere hoogte uit, als dat we er in gingen. We eindigen deze dag in Lugano op 273 meter hoogte. Ons hotel is ook dit keer kort bij het station. Vanuit onze kamer horen we de treinen voorbij komen. Lugano heeft een station waar Zwitserse treinen veelal niet verder gaan en waar treinen vanuit Italië binnen komen en verder Zwitserland in gaan.





Op dag 5 staat er geen treinreis op het programma. Maar omdat het weer fris en een beetje druilerig is, gaan we vandaag naar de Monte Brè. Met de bus rijden we naar de oostkant van Lugano en nemen daar een kabelspoor-treintje naar 925 m hoog. Je kunt daar over een groot gebied rondom Lugano en het meer van Lugano heen kijken.

De volgende dag reizen we met de Bernina bus van Lugano via Italië naar Tirano. Eerst rijden we langs het meer van Lugano met weer veel tunnels en vervolgens steken we door naar het Comomeer. De weg is niet breed en verschillende keren is er wat oponthoud omdat automobilisten niet (willen) snappen dat een bus meer ruimte nodig heeft om een bocht te nemen.



In Tirano hebben we tijd voor een lunch en vervolgens stappen we in de Bernina Express, weer een panoramatrein. Onderweg naar Chur lijkt het of de uitzichten nog geweldiger zijn dan in de vorige etappes. Hoogtepunten op deze route zijn het spiraalviaduct bij Brusio en de Albulaviaducten en keertunnels, met name het Landwassertunnelviaduct. We hebben dit alles meegemaakt, maar geen foto kunnen maken die deze technische hoogstandjes recht doet. Op internet hebben we deze foto's gevonden.



We hebben dit alles meegemaakt, maar geen foto kunnen maken die deze technische hoogstandjes recht doet. Op internet hebben we deze foto's gevonden.

De reis voert ons ook over het traject waarop in oktober 2022 de langste trein van de wereld heeft gereden met een lengte van 1900 meter, met 25 treinen van de Rätische Bahn. Tussen Preda en Filisur ging deze trein bergafwaarts, via verschillende keertunnels.



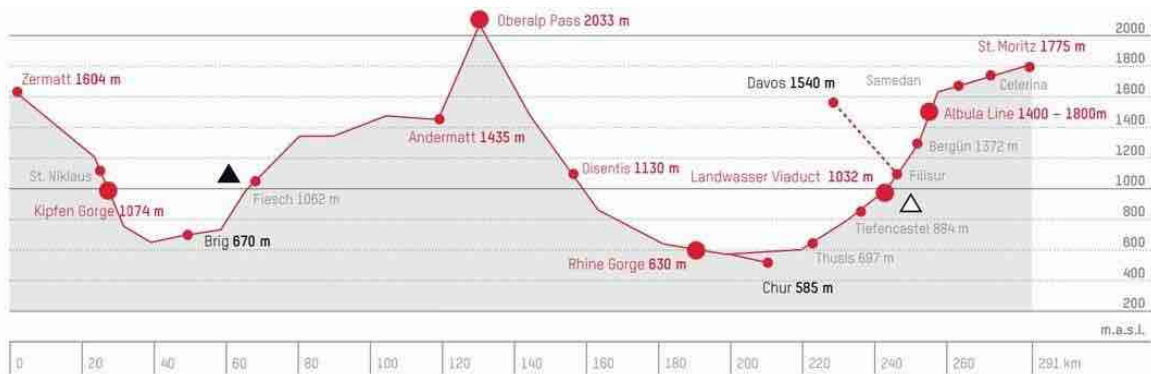
In Chur hebben we weer een treinloze dag. We wandelen 's ochtends naar de Rhein en onderweg bekijken we het station nog even goed. Daar zien we treinen van verschillende maatschappijen. Dat moet zeker op de foto worden gezet.



's Middags wandelen we door de Altstadt. Dat is verrassend. Het is wel jammer dat het zondag is. Maar het is goed weer en we nemen koffie met taart bij een leuke konditorei. Dus wat maakt het uit dat de winkels en veel horeca dicht zitten.



Het is rustig op de straten en er is genoeg te zien. Het is weer tijd om verder te gaan. We reizen met de Glacier Express dwars door Zwitserland naar Zermatt. En weer krijgen we te maken met hoogtevverschillen.



De trein rijdt het station binnen met een rode locomotief. Blijkbaar moet hij dan weer terug, want er wordt een andere (groene) locomotief aangekoppeld.



Tot Disentis trekt deze locomotief van de Rhätische Bahn de trein. Maar vanaf Disentis wordt gebruik gemaakt van een rode locomotief van de Matterhorn Gotthardbahn. Dat is nodig vanwege de komende hoogteverschillen waardoor weer gebruik gemaakt moet worden van een tandradbaan.

We gaan nu naar 2000 meter hoogte met steile trajecten. En weer schieten de schitterende uitzichten met veel sneeuw ons voorbij.



Onderweg stoppen we verschillende keren, omdat er treinen moeten passeren. De spoorbaan is in de bergen immers maar enkelbaans. Na een reis van ongeveer zes uur komen we in Zermatt aan. Het is een mooi autovrij plaatsje, maar er rijden wel kleine elektrische taxi's en andere busjes. En het is er heel toeristisch. We zijn niet de enigen die met koffers lopen...

Met nog een dag voor de boeg besluiten we dat we toch de Matterhorn willen zien. Dat kan vanaf de Gornergrat, laten de webcams ons zien. We gaan met de Gornergratbahn naar boven op 3089 meter. En lopen dan nog een stukje tot 3100 meter. We zijn niet alleen, treinen vol mensen gaan naar boven. Boven lopen we in de sneeuw. De paden zijn weliswaar schoongemaakt, maar het is wel oppassen, want hier en daar is het verraderlijk glad.

De uitzichten zijn schitterend, maar de Matterhorn krijgen we niet duidelijk in beeld. De wolken zijn spelbreker. Wel kunnen we in "Zoom the Matterhorn" (een multimediale expositie) de berg in volle glorie en in vier seizoenen zien. En op de foto met een vergulde historische locomotief van de Gornergratbahn is ook wel grappig.



Terug in Zermatt wandelen we nog wat rond. Dat kan gewoon op straat. Er rijden wel elektrische wagentjes, maar er mogen geen benzine- of dieselveertuigen rijden. Als het nodig is om groot materiaal het plaatsje binnen te krijgen, dan rijdt de politie mee. Blijkbaar wordt hier nog wel geschied. Regelmatig lopen ze in vol ornaat, met de ski's over de schouder, door de straten. Behalve de Gornergratbahn gaat er ook een kabelbaan naar boven.



Dan is het de laatste dag van onze Zwitserlandreis. We staan vroeg op, want we hebben een lange reis voor de boeg. Met eerst een regionale trein naar Visp. Volgens de oorspronkelijke planning zouden we daar maar vijf minuten hebben om over te stappen. Met de aangepaste planning 41 minuten. Dat moet genoeg zijn.



Toch lijkt het even niet goed te gaan. Op het laatste moment moet de trein naar Bazel naar een ander perron. En dan blijkt onze wagon ook aan het andere eind van het perron te staan. Dus toch nog even doorlopen.



Onze trein komt uit Italië en gaat naar Bazel. Daar stappen we in een hele lange trein, die van Bazel naar Hamburg rijdt. Wij zitten in de op één na laatste wagon, een panoramawagon van.... de Gotthard Panorama Express. Wij hebben gelukkig ook weer gereserveerde plaatsen. De panoramaramen hebben in het eerste deel van de reis niet zoveel nut. Maar vanaf Mainz tot Keulen hebben we uitzicht op de Rijn. Dat is wel weer genieten.

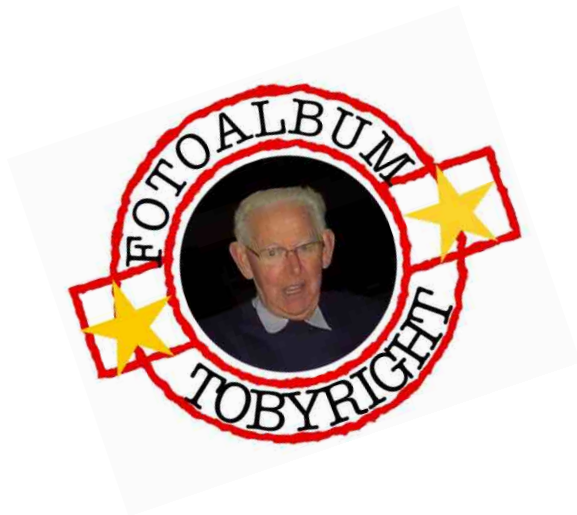


Het is een warme zomerse dag. De temperatuur in de wagon loopt op. En de airco doet het niet. Dat kan dus ook gebeuren. Maar het is wel het enige minpuntje van de hele reis. In Düsseldorf stappen we op de ICE die ons naar Arnhem brengt. Dit is dan het einde van onze prachtige reis door Zwitserland.

NOG WAT CIJFERS OVER DEZE REIS:

- 15 treinen, 1 bus en 1 boot, 4 hotels
- 42,5 uur reistijd totaal
- 7,5 uur gemiddeld per reisdag
- 2089 km totaal
- 346 km gemiddeld per reisdag
- 99.699 stappen totaal, 9.969,9 stappen gemiddeld per dag
- Hoogste punten:
 - Airolo (Gotthard Panorama Express) - 1175 meter
 - Brunigpass (Golden Pass Express) - 1008 meter
 - Bernina Pass (Bernina Express) - 2253 meter
 - Oberalppass (Glacier Express) - 2033 meter
 - Gornergrat - 3100 meter
- We boekten deze reis bij www.treinrondreis.nl





Lees nog even terug in Zijspoor 2023-3 hoe Lennart - met dank aan Carlo - prachtige foto's opdiepte uit onze bibliotheek. Het betreft legio opnames, in Arnhem en omstreken gemaakt door ons oud-lid Toby Keijzer. In iedere uitgave trakteren we je op een of meer van die fraaie foto's. Dit is aflevering 4.



Gekoppelde 2275 en 2528 in juli 1988 op Arnhem Berg. Deze combinatie op die manier zag je niet vaak.



Piet, wie kent 'm niet

door Piet Lelieveld

Mijn naam is Piet Lelieveld, nieuw lid sinds een paar maanden. Ik woon vanaf december 2023 in Arnhem en aangezien ik geen familie hier heb en gepensioneerd ben, was ik op zoek naar een nieuwe hobby. En dat zijn inderdaad de modeltreinen geworden.



Maar nu eerst iets over mezelf. Ik ben op 15 augustus 1950 geboren in het voormalige dorp Loosduinen, wat ten zuidwesten van Den Haag ligt. Het dorp Loosduinen is in 1923 bij Den Haag gevoegd, dus het is een wijk van Den Haag. Op de foto zien we de korenmolen 'De Korenaer' welke in 1721 op de fundamenten van de vorige molen was gebouwd. Rechts van de molen zie je de Abdijkerk uit de 13e eeuw en daar weer rechts van het molenaarshuis. En op de voorgrond een schuit zoals de tuinders gebruikten om hun gewassen naar de veiling te brengen. Er was vroeger

ook een goederenlijntje van de veiling naar Den Haag. Daarover werden de verkochte groenten van de tuinders vooral richting Duitsland vervoerd. Door de vele ongelukken werd het boeltje 'De moordenaar' genoemd.

Na de LTS timmeren volgde ik de UTS bouwkunde. Cijfers zijn echt mijn ding, dus ik had een rapportcijfer 9 voor berekeningen van beton/staalconstructies. Zo kwam ik te werken bij de BAM. Maar het grootste deel van mijn werkzame leven bracht ik door bij Bouwen Woningtoezicht in Den Haag. In november 2015 ging ik met pensioen, maar ook daarna heb ik nog diverse banen gehad. Nu ben ik bijna 74 en ik heb me (voor een dag in de week) ingeschreven bij een uitzendbureau.

Ik kom uit een gezin met drie kinderen waarvan ik de middelste was. Helaas is mijn oudste zus in 2001 aan borstkanker overleden; mijn jongste zus woont in Zoetermeer. In 1977 ben ik getrouwd maar in 2023 gescheiden door vervelende omstandigheden. Door meerdere verhuizingen ben ik in Arnhem terecht gekomen en ik heb een fijne flat kunnen huren aan de Schepen Ketelhoethof vlakbij winkelcentrum Kronenburg.





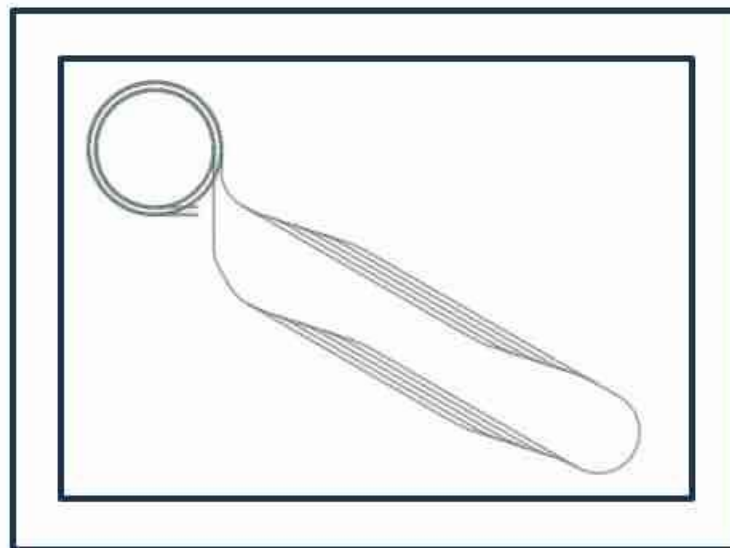
Mijn hobby lijkt me fijn om te hebben, daar dit langzamerhand uitgebouwd kan worden op mijn tempo. Ik heb de keuze gemaakt voor Märklin H0 digitaal en ik heb mijn startset gekocht van mijn vakantiegeld. Verder heb ik wat C-rails en wagonnetjes gekocht bij Wentink in de Steenstraat. Ook heb ik medeclublid Niels gevraagd om voor mij een banenplan te ontwerpen, want eerlijk gezegd ben ik niet zo creatief. Niels gaat zorgen voor hoogteverschillen (en dus een helix) en onder meer een draaischijf. Verder heb ik gekozen voor een kleurige samenstelling van de treinmodellen, dus

niet voor een bepaalde periode. De grootste kamer in mijn flat is voor de treinen gereserveerd, dus ik kan daar een tafel van vijf bij ruim drie meter maken en heb dan rondom nog een halve meter loopruimte tot de muren.

De startset heb ik bij Wentink in de Steenstraat gekocht. Het is de Märklin "Regional-Express" 29479 met aanvullingspakket 78479. Nou, dit is een beetje het verhaal over mijzelf en ik probeer iedere keer mijn naamplaatje te dragen en ik hoop dat jullie dat ook doen, want dan kan ik jullie namen beter onthouden. Tot dinsdagavond.



keuken



raam

gang

Plattegrond woonkamer met een eerste ontwerp van Niels: de helix en het schaduwstation. En vergeet niet:

Naudsène zèn de sène wanneâh de gewaune sène kapot zèn.



Roestbakken

📷 en 🗣️ door **Bert Brood**



Wie kent ze niet? De treinwagonnetjes van Märklin die volgens mij op de afdeling speelgoed in plaats van bij modelspoorbouw horen. Wat een foeilelijke dingen. Ze stralen eigenlijk precies dat uit wat je als modelbouwer echt niet op jouw baan wilt hebben.

Op de M-baan waren wij in het bezit van zes van deze monsters. In overleg met de andere leden uit de groep heb ik ze maar eens meegenomen naar huis alwaar ik ze uiteen genomen heb. De rode bakken zwart gespoten en daarna met een schuurspons, vol met op roest lijkende verf, bestempeld zodat het aanzicht van deze karretjes er ineens anders uit kwam te zien. Dezelfde handelingen heb ik toen ook maar met het onderstel gedaan en daarbij de reling een gele tint gegeven.

De week daarna het resultaat ter goedkeuring van de maatjes weer mee naar de club genomen alwaar ik gestimuleerd werd om verder te gaan en de bakken te gaan vullen met het materiaal wat er ook behoort in te zitten als zij gebruikt worden bij een kolenmijn.



Fijne finesses ((6))

Kleine en grotere bijzonderheden, haarfijne details, aparte facetten. Inspirerende foto's voor de finishing touch, de puntjes op de i.



tussen de rails



klimwand bij Much (ten oosten van Keulen)



lantarenpaai in Antwerpen





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!

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

Korting 10% op Startsets!

power FEATURES

3+
H0
29100
www.maerklin.com



Myplayworld.nl is een onderdeel van Bentink Modelspoor.

BENTINK
MODELSPOOR

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

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





Treinen blijven volgens ProRail voorlopig uitvallen *(Volkskrant, 5 maart)*

Dit jaar voert ProRail naar eigen zeggen 'meer werkzaamheden dan ooit' uit op het spoor, vierhonderd in totaal. Ook de komende zes jaar blijft de overlast als gevolg van werkzaamheden groot. Door de grote hoeveelheid herstelwerkzaamheden is uitwijken naar vakanties en weekenden niet altijd een optie.

'Trolleys kunnen in het buitenland nog jaren mee' *(Gelderlander, 6 maart)*

Wereldwijd zijn er nog zo'n 275 steden met een netwerk. Opvallend veel in Zwitserland. Oude Arnhemse trolleys rijden bijvoorbeeld nog rond in Kaunas (Litouwen) en Chernivtsi (Oekraïne).

Het wordt een zomer vol hinder op spoor rond Arnhem *(Gelderlander, 8 maart)*

In juli wordt opnieuw gewerkt aan het vernieuwde station Ede-Wageningen. Er komt een tunnelbak onder het spoor, waardoor van 19 juli tot 13 augustus het treinverkeer is gestremd. Utrecht Centraal kent een gedeeltelijke buitendienststelling. Het spoor op de oude Betuwelijn tussen Tiel en Elst is toe aan groot onderhoud; een flink stuk zal compleet worden vervangen; eerstens tussen 1 en 16 juni.

Kamer stuurt aan op forse trendbreuk in openbaar vervoer *(Volkskrant, 13 maart)*

Provincies krijgen na vele jaren weer de kans om hun eigen ov-bedrijven op te richten. NSC en Groen-Links-PvdA hebben samen een initiatiefwet gemaakt die dat regelt. Een Kamermeerderheid daarvoor lijkt binnen bereik.



Voortaan ook pakketjes met de gewone trein *(Gelderlander, 22 maart)*

TU Delft, TNO en RoyalHaskoningDHV verkenden de mogelijkheden in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Dat gebeurde na een motie van CDA en VVD.

Vergrijzing slaat toe onder buschauffeurs *(Gelderlander, 22 maart)*

De helft van de buschauffeurs is 55 jaar of ouder. Reken maar uit...

Het nieuwe station Ede-Wageningen wil met een sprankelend bladerdek een poort naar de Veluwe zijn *(Volkskrant, 25 maart)*

Het bestaat uit een enorme houten stationskap, een parkachtig plein en een stationsgebouw met een 40 meter hoge klokkentoren, die de kap aan het plein 'vastpint'. Wat deze ruimtelijke elementen met elkaar verbindt, is het gebruik van gelijkzijdige driehoeken, toegepast als stabiliteitsverband voor het dak, de betonnen bestrating en de plantenbakken op het plein. Door het consequente gebruik van de driehoeken is het station een herkenbaar bouwwerk met een uitgesproken karakter geworden. Als je uit de trein stapt en de zon door de – eveneens driehoekige – daklichten in de kap schijnt, voelt het alsof je onder een sprankelend bladerdek staat.



Duitse spoorwegen capituleren: stakende vakbond krijgt wat het wil (Volkscrant, 28 maart)
Deutsche Bahn gaat akkoord met de belangrijkste eis: een werkweek van 35 uur bij behoud van salaris. Daarmee lijken zowel Duitse forenzen als buitenlandse vakantiegangers voortaan weer gevrijwaard van dagenlange spoorwegverlammingen.

Spanje vreest: onze trein wordt té goedkoop (Volkscrant, 29 maart)

Terwijl in Nederland de prijzen van treinkaartjes almaar blijven stijgen, wordt de trein in Spanje juist rap goedkoper. Té goedkoop, vindt de regering in Madrid, die waarschuwt dat treinvervoerders uit andere Europese lidstaten de Spaanse spoormarkt proberen op te blazen. Als een van de weinige landen in Europa geeft Spanje ruim baan aan marktwerking op het eigen spoor. Sinds 2021 heeft Renfe, de Spaanse NS, geduchte concurrentie gekregen op twee belangrijke trajecten: die van Madrid naar respectievelijk Barcelona en Valencia. De uitdagers, Iryo en Ouigo, zijn bepaald geen schattige start-ups. Iryo heeft de nationale spoorwegmaatschappij van Italië als grootste aandeelhouder. Ouigo is een dochter van SNCF, de Franse treinvervoerder en volledig eigendom van Frankrijk.

Hogesnelheidstrein naar Bazel verdwijnt in de zomer (Gelderlander, 3 april)

Wegens langdurige werkzaamheden aan het spoor in Zuid-Duitsland eindigt deze dagelijkse trein in Frankfurt. Volgend jaar gaat het spoor tussen Arnhem en Oberhausen tachtig weken op de schop, dus over de toekomst van 'bestemming Bazel' valt nog weinig te zeggen. Duitsland loopt qua achterstallig onderhoud zeker twintig jaar achter op Nederland.

'Easyjet van het spoor' loopt vertraging op: GoVolta-treinen kunnen pas in 2025 rijden (Volkscrant, 9 april)

Het nieuwe Nederlandse spoorbedrijf beloofde vanaf dit voorjaar dagelijks een trein te laten rijden naar zowel Parijs als Berlijn. Die plannen hebben inmiddels vertraging opgelopen, blijkt nu. Wie op het Europese spoor wil rijden, heeft in elke lidstaat een bedrijfsvergunning en een veiligheidscertificaat nodig. Grotere spoorbedrijven zoals de NS of Arriva regelen dat zelf, maar kleinere ondernemers zoals GoVolta en European Sleeper gebruiken onderaannemers. Nederland telt op dit moment maar één zo'n firma die de diensten aanbiedt voor internationale passagierstreinen, en daar is GoVolta niet tevreden meer over. Het bedrijf gaat nu zijn eigen vergunningen aanvragen en dat levert vertraging op.

Minder goederentreinen in 2023, maar juist niet in Oost-Nederland (Gelderlander, 13 april)

Twentelijn en IJssellijn: 6500 goederentreinen (vorig jaar 6050); dit als gevolg van werkzaamheden aan het Duitse spoor. Door internationale spanningen kregen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg 7 procent minder goederen binnen. Ook de behoefte aan steenkolen nam af, waardoor 700 kolentreinen werden geschrapt.

Treinen staan zaterdag drie minuten stil uit protest tegen geweld op het spoor (Volkscrant, 16 april)

Dit uit protest tegen het geweld jegens hun personeel. Aanleiding is een mishandeling van een conducteur afgelopen zaterdag op de trein tussen Den Haag HS en Delft. Een 15-jarige verdachte is daarvoor aangehouden.

Bijna 100 miljoen euro voor elektrificatie spoor (Gelderlander, 16 april)

Het kabinet trekt 98 miljoen uit om Zutphen-Oldenzaal en Hardenberg-Almelo onder de draad te brengen.

Vanaf 2025 elke dag hogesnelheidstrein naar München (Gelderlander, 16 april)

Arnhem krijgt een directe verbinding; zonder overstappen in vijf uur op de bestemming.

NS verkoopt Duitse dochteronderneming Abellio (Volkscrant, 23 april)

De Nederlandse Spoorwegen verkopen dochterbedrijf Abellio Duitsland aan de Duitse spooronderneming BeNEX. Daarmee komt na meer dan twintig jaar een einde aan de buitenlandse activiteiten van de NS.

Trein rijdt stations tussen Nijmegen en Arnhem vaak voorbij (Gelderlander, 6 mei)

Nijmegen-Dukenburg 167 keer, Nijmegen-Goffert 166 keer, Arnhem-Zuid 94 keer Nijmegen-Lent en Elst beide 92 keer. De kleine stations worden bewust voorbijgereden om een vertraging niet zo ver te laten oplopen dat een trein helemaal moet worden geschrapt.

Met de treinen naar Düsseldorf? Dat kan zomaar drie uur duren (Gelderlander, 7 mei)

De oorzaak ligt 32 jaar terug in de tijd. Toen spraken Nederland en Duitsland af tot een uitbouw van het 73 kilometer lange baanvak van de grens naar Oberhausen, maar dat is een enorme klus waar veel weerstand van omwonenden tegen ontstond.





De splinternieuwe trolley 2.0 kan zowel op elektrische bovenleiding als op accu's rijden *(Gelderlander, 13 mei)*

Sinds 12 mei heeft Oosterbeek zijn trolley weer terug. Maar niet met een keerlus bij het station. Bij halte d'Oude Herbergh worden de stroomafnemers met een druk op de knop afgekoppeld en neergehaald en rijdt de bus op de accu door naar Wageningen.

Borden op zwart door ruzie *(Gelderlander, 25 mei)*

Door een slepend conflict tussen de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland enerzijds en het bedrijf Surtronic anderzijds geven de matrixborden met vertrektijden in meerdere plaatsen geen informatie door. Surtronic timmert al meer dan dertig jaar aan de weg met digitale reizigersinformatie. Maar de partijen weten het ontstane conflict niet in de minne te schikken en een proces bij de rechtbank dreigt.

Ravage boven het spoor *(Gelderlander, 28 mei)*

Ruim 200 meter bovenleiding hing als verwrongen staal boven het spoor tussen Apeldoorn en Amersfoort. Het is vooralsnog een raadsel hoe dit ontstaan is. Doordat veel bussen voor schoolreisjes bleken te zijn ingezet, was vervangend busvervoer maar heel beperkt mogelijk op dit drukke traject.

Bovenleiding op het spoor, of toch die batterijtrein *(Gelderlander, 30 mei)*

De dieseltreinen tussen Arnhem en Winterswijk stoten 12,5 miljoen kg CO² en 150 ton stikstof uit. Nu de lijnen Zutphen - Hengelo en Almelo - Marienberg worden geëlektrificeerd zijn de diesels alleen nog te vinden op Arnhem - Winterswijk, Winterswijk - Apeldoorn, Arnhem - Tiel en in Groningen en Friesland. Maar de hoop is er op gevestigd dat binnen tien jaar de batterijtechnologie zover is gevorderd dat bovenleiding op die trajecten niet nodig is. Arnhem heeft nog wel even voor die keuze, omdat de huidige treinen pas in 2042 aan het eind van hun levensduur zijn.



Man lift mee op intercity met 140 km/u *(Gelderlander, 1 juni)*

De man had op Bad Bentheim even een sigaretje gerookt. Toen de trein vertrok sprong hij in de ruimte tussen de locomotief en het eerste rijtuig. Het leidde tot een noodstop en aanhouding van de man in Rheine.



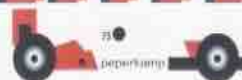
Met 180 meter per uur uiteindelijk 30.000 houten balken vervangen *(Gelderlander, 4 juni)*

Twee weken geen reizigerstreinen: het hele 18 km lange spoor tussen Elst en Kesteren wordt 15 centimeter opgekrikt, overwogen worden voorzien van rubber rijplaten en op drie stations worden de perrons vernieuwd en op de vereiste hoogte van 76 cm gebracht.



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

PEPERKAMP



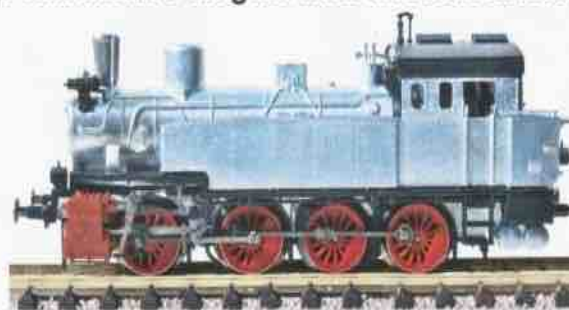
www.peperkampmodelbouw.nl



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





Groeten uit Modelland





Op diverse plekken vond ik fantasierijke Preiser-scènes. Hier de negende selectie.

Preiser-scènes



Tankplaats

📷 Ron 't Hooft, 🗨️ Hans van de Ven



Jochem staat net op het punt een volle drum het opslagschuurtje in te rollen. Hulp heeft ie vandaag niet. Er wordt geen overmatige drukte verwacht bij de tankplaats. Gisteren zijn beide opslagtanks net bijgevuld. Dat is altijd wel even aanpoten. Maar ook gezellig een kletspraatje maken met de machinist, vaak een bekende. Eerder werkte Jochem bij het Faller 120157 dieselpompstation. Maar toen hij hoorde dat er bij de spoor 1-baan van de MVA een tankplaats zou worden ingericht, heeft hij direct bij zijn leidinggevende geïnformeerd naar de mogelijk-

heid overgeplaatst te worden. En hij heeft er een biertje bij opengetrokken toen dat verzoek bleek te worden gehonoreerd.



In tegenstelling tot het Faller-complex, waar de beide tanks achter elkaar geplaatst stonden, was hier een smalle, maar lange plek beschikbaar van 18 x 110 centimeter. Veel plezieriger werken; je kunt overal gemakkelijker bij. Ron heeft zich via internet uitgebreid verdiept in de ontstaansgeschiedenis. De tanks werden gemaakt naar het model van de Märklin 55721 ketelwag van de VTG (Vereinigde Tankwagengesellschaft). Die heeft een diameter van 9 centimeter. Dat was al direct een uitdaging, want in de reguliere bouwmarkten kun je pvc-buizen alleen krijgen in 75 en 110 millimeter. Maar leve het online shoppen: op internet bestel je simpel een halve meter buis met een doorsnede van 90 mm. Afzagen op een lengte van 20 centimeter; een jeugdlid zou de klus kunnen doen, al is het wel zaak om secuur te werken. Maar dan de kopse kanten. Ron wilde per se geen vlakke afdichting; een kleine bolling was een must. Dat krijg je met styreen niet voor elkaar. Een beetje met tegenzin werden diverse snoepwinkels en de bekende goedkope serviesprijstunters afgestruind. Maar niks, nada, noppes. Totdat het oog van Ron op het snoeppotje op de eigen salontafel viel. Het was al bijna leeg, kun je nagaan hoe vaak



hij het al in handen had gehad. Maar nu viel zijn oog op de fraaie bodem: bol van binnen, hol van onderen. Doorsnede nét iets meer dan 9 centimeter. Met de mond vol laatste snoepjes maakte Ron een gipspapje aan en ontstond al snel de perfecte kopwand. De twee tanks-inwording kregen een eerste afdichting met houten schijven en na wat schuren, passen en meten ontstond de gewenste vorm.



De versterkingsbanden zijn van Evergreen, zoals zoveel styreen latjes en randjes uit dat uitgebreide profiel-tjes-assortiment vandaan komen. In dit geval is er met een schaar geschraapt om ze wat te laten krullen en daardoor eenvoudig rond de tank te plakken. Net zoals een lintje aan een cadeautje. Niet vergeten om de naad aan de onderzijde van de tank te positioneren, net zoals in werkelijkheid de lasnaad ook daar te vinden is. Zoom ook even in op de steunen waarop de tanks rusten. In de voetjes heeft Ron met stukjes 1 mm rond styreen de bouten gesimuleerd waarmee de boel stoot- en stormvast is verankerd.

Ken je die dopjes waarmee je een kruiskop kunt blinderen? Die heeft Ron in verschillende diameters gebruikt om de vulopeningen af te dichten. De

grootste van de twee zou een mangat moeten voorstellen. Zou daar iemand door kunnen kruipen om onderhoud in de tank te doen?

Nou, even rekenen. Doorsnede 18 millimeter, maal 32 is in werkelijkheid bijna zestig centimeter. Zolang jij geen bierbuik hebt, kan dat uitstekend. Vergeet je poetsdoek niet. Aan één kant komt onderaan nog een schuin geplaatste afvoer. We hoeven toch niet uit te leggen dat die secuur afgesloten moet zijn? Voor de zekerheid heeft de kraan een felrode kleur gekregen. Het spreekt vanzelf dat de tanks na een primer nog de nodige behandelingen kregen met een airbrush (zie bijvoorbeeld de wat donkerder banen langs de versterkingsbanden), maar ook met een kwast, om te voorkomen dat alles een te strak uiterlijk krijgt. Vervuilen is een schone zaak.



Toen de tanks eenmaal op hun sokkel stonden, was het tijd voor het ontwerpen van het onderhoudsbordes, dat uiteraard ook weer secuur moest worden ondersteund op de bolle vorm van de tank. De arbo-richtlijnen schrijven precies voor waar de veiligheidshekjes moeten staan en welke hoogte vereist is. De ladder is wel een verhaal apart. Twee staanders van 2 x 3 mm plakte Ron tijdelijk tegen elkaar. Daarna werden op onderlinge afstand van 1 cm de treden van 1 mm doorgeboord. Staanders losmaken en de trap-treden er in schuiven. Een tijdelijk afstandssteuntje helpt om de ladder strak en recht te krijgen. De treden mogen best wat uitsteken; na het drogen schuurde Ron de uitsteeksels weg. Natuurlijk vergat hij niet om de ladder een kleine knik te geven om mooi aan te sluiten op het bordes. De vloer daarvan is keurig volgens de voorschriften van traanplaat



voorzien. Gek genoeg weten fabrikanten daar minder goed de juiste maatvoering voor te hanteren. Bij dit 1:32 model voldoet de H0-variant van JTT (97449) met de prachtige naam Diamond Plate het beste.



Twee forse aluminium buizen met een doorsnede van 4 mm zorgen voor het transport van de diesel naar de tank en vervolgens uit de tank naar de pomp. Deze essentiële buizen moeten vanzelfsprekend stevig verankerd worden met een zware steunconstructie. Wie snel kijkt ziet H-profielen, maar in werkelijkheid zijn het echt I-profielen. En Ron plakt nooit zomaar een van internet geplukt printje van het Shell-logo op een stukje styreen, maar maakt daar een ultradun lijstje omheen. Een wereld van verschil!

En net zoals Evergreen in het hele bouwproces een terugkerend refrein is, zo geldt dat ook voor de pompen, de pompkasten, de brandkist, het telefoonkastje en het kastje tussen de rode tanks. Al die objecten zijn in de basis een blokje hout, maar dan kleiner dan de beoogde afmetingen (die van het Faller-bouwpakket zijn afgeleid met de formule 'vermenigvuldigen met 87, delen door 32'). Het geheel beplakt Ron dan met styreen, omdat je hout kunt behandelen wat je wilt, maar het er altijd als hout uit blijft zien. Laat dat styreen gerust wat oversteken. Dan kunnen de deurtjes van de kasten er in vallen, waardoor vanzelf een overtuigend beeld van naden en kieren ontstaat. De deurknoppen zijn haaks omgezette stukjes 1 mm draad. De pompen zijn volgens diezelfde werkwijze ontstaan. Met wat printjes achter de kunststof ruitjes. Eerlijk gezegd, na het nodige gepruts heeft het tankpistool wel de goede vorm, maar is volgens Ron eigenlijk iets te grof uitgevallen. Het elektriciteitssnoer en een krimpkousje maken het wel weer echt af.

Vanzelfsprekend moesten de twee pompen overdekt staan. Wat Evergreen vierkantjes voor de zijkanten zijn met langsliggers verbonden, compleet met een tussendorpel. In het onderste deel zijn wat hoekprofieltjes bevestigd, waarop paneeltjes van JTT (97413) een overlappende beplating nabootsen en in het bovenste deel op dezelfde wijze twee ruitjes zijn aangebracht. Ook de achterwand en het dak zijn van diezelfde beplating voorzien. Voor de wat donkere dagen of vroege tijdstippen kan er licht worden ontstoken, waarvan de bedrading achter het gebouwtje langs via een buis naar beneden wordt gebracht. Zou er werkelijk ooit iemand op dat bankje rechts van de pompen plaatsnemen? Het is eenvoudig een plankje met twee gebogen blanke ijzerdraadjes als chromen steunen. De jerrycan plus de tank op schoren aan de linkerkant komen uit de militaire bouwwereld. Het tankschema aan de muur heeft Ron van internet geplukt. Wie heel goed kijkt, ziet dat het een simpele aankomst/vertrektabel is, waarvan de koptekst is afgeknipt. Het gehele bouwwerkje staat natuurlijk ook weer op een traanplaat, om onverwacht uitglijden tot een minimum risico te beperken. En daaromheen zit een stevige omlijsting ter bescherming van schoenen en voeten.



We zijn weer terug waar we begonnen. De keet is opgebouwd uit wanden opgebouwd uit scheepsdekprofiel. Met een kraspunt nog wat verder geaccentueerd en natuurlijk uitgebreid behandeld met washes en drybrush. De schuifdeur (vind je die niet fantastisch?) hangt aan twee perfect geknutselde katrollen, die jammer genoeg alleen goed zichtbaar zijn als het dak wordt afgenomen. Het dak is waterdicht gemaakt met een coatingresidu. Op het vroegere werk



van Ron werden laadbakken gecoat. Vergelijk het een beetje met tectyleren. Dat gebeurt in een spuitcabine. Aan het eind van de week ligt er dan een zwart laagje coating op de vloer van de cabine. Het lijkt wat op landbouwplastic, maar dan aan één zijde wat ruwig. En je weet: een modelbouwer gooit niks weg, kan alles ooit wel een keer gebruiken. In dit geval dus om het dak waterdicht te maken. Het geheel staat op een fundering, bekleed met rubber steentjesfolie van CH kreativ (www.ch-kreativ.de). De pallet voor de keet is zeker weten precies op schaal. Ron heeft vlak voor zijn pensionering op het werk nog eens een exemplaar nauwkeurig opgemeten.



De gehele tankplaats is op een grondplaat van MDF gesitueerd. Deze bestaat uit een laag van 3 en een laag van 2 mm, om precies op biels- en op railhoogte uit te komen, compleet met een afdeklaag van 3 mm XPS-schuim. Ron heeft het latje rondom op regelmatige afstanden wat ingezaagd om stenen te suggereren. Onder de tanks is nog een extra funderingslaag zichtbaar. De pompplaats zelf daarentegen ligt juist wat verzonken in de om ecologische redenen vanzelfsprekend volstrekt vloeistofdichte ondergrond. In de grondplaat zijn van onderaf wat sleuven aangebracht om de verlichtingsbedrading onzichtbaar door te voeren. De twee grote straatlantaarns zijn fors aangepaste en sterk verlengde Märklin-exemplaren. Let op de fraaie verdikking en de subtiel aangebrachte sluitring.



Jochem is vooral ook blij met de robuuste afrastering achter zijn werkterrein. Het zijn dertien elementen, die stuk voor stuk flink wat tijd vergden. Het aluminium vliegengaas zit geplakt tussen twee omliggende, gemaakt van Evergreen stroken 0,75 x 3,2 mm. Ze passen naadloos tussen de veertien staande H-balken. We werken hier al weer een flink aantal jaren met veel plezier, mijmert hij, als hij wat graspolletjes tussen de kieren van de stenen ziet groeien.





Bij een club met 'oude mannen' is internet niet zo'n voor de hand liggende bron. Maar wel een onuitputtelijke inspiratie! Dus deed ik in mijn eerste redactie jaren een poging om waardevolle linkjes onder de aandacht te brengen. Deze keer heb ik Joost Hazenoot gevraagd om een bijdrage.

Als een spin in het web!

De eerste link is van een Nederlandse modelbouwer die wel vaker langs komt, bijvoorbeeld ook bij On traXS. Hij maakte onder andere de "Ode aan de modelbouwer". Hij laat veel technieken zien maar het is ook erg leuk om de progressie te zien van bijvoorbeeld het Japanse baantje in N. Daarnaast, bouwt hij in een voor Nederland minder gebruikte schaal, namelijk spoor 0.

[Frutsvlog - Huib Maaskant - YouTube](#)



De volgende is een Engelse modelbouwer. Waar hij eerst vooral diorama's maakte, is hij inmiddels bezig met het namaken van de South Devon Railways. Een bekend historisch lijntje in het zuidwesten van Engeland. Hij bouwt in het voor Engeland gebruikelijke 00 en is zeer gedetailleerd. Erg leuk om ook bij hem de progressie te volgen.

[Dartside Scenics - Dioramas and Models - YouTube](#)

Dan een link van Luke Towan. Een Australiër die één van de grootste YouTube Channels heeft rondom modelbouw. Hij maakt van alles en heeft erg veel content. In eerste instantie veel diorama's, waaronder een aantal met spoor, maar inmiddels is ook hij bezig met een grote Australische baan in H0.

[Luke Towan - YouTube](#)



Tot slot: google eens op de naam Eddie Putera. Je vindt hem op Instagram, Facebook, YouTube, TikTok, Pinterest, Flickr enzovoort. Deze Maleisiër maakt diorama's met een enorm hoog detailgehalte. Of klik eens hier: <https://says.com/my/fun/this-malaysian-artist-creates-highly-detailed-miniature-dioramas-of-his-childhood-memories> Kijk je ogen uit!



VERSLAGEN VAN DE BAAN-ACTIVITEITEN

Op de ALV van 27 februari jl. is afgesproken dat de gebruikelijke jaarverslagen van onze modelbanen weer 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 zowat niet gewerkt aan de Z-baan, op wat kleine aanpassingen na. De wissel in de berg moet nog vernieuwd worden evenals aansluitingen van de stroomvoeding van de baan. Momenteel moet er aan het bedieningspaneel gewerkt worden omdat is gebleken dat enkele schakelaars het loodje hebben gelegd. *Bert Pas*

Verslag van de N-Baan

Wederom is het ook weer het afgelopen jaar heel goed gegaan. Theo is voornamelijk bezig geweest met onderhoud van de baan, bijgestaan door Jan. Peter is voornamelijk bezig met de aanleg van een baan ten behoeve van een (bus) auto die om en door een stadswijk loopt. Een nauwkeurig werkje, want zo'n autoweg moet glad zijn. Vorig jaar hebben we uitbreiding gehad met een (nieuw) lid, Ronald Meijer. Hij is zeer bedreven in een perfecte N-baan. diverse wissels en rails zijn vervangen of beter aangebracht. Welkom Ronald. En dan onze baancommissaris, hij was en is bezig met de touwtjes aan elkaar te knopen, letterlijk gezien. A1 met al zijn wij gezellig bezig. Op dit moment heeft Theo even een terugslag en zal er even niet altijd bij zijn, wij wensen hem het allerbeste toe. Ik wil eindigen met mijn dank uit te spreken voor hun inzet en gezelligheid van alle collega's. Ik hoop weer op een fijn jaar. Ook wil ik dank zeggen aan onze 'buur' Bert die ons bijstaat met raad en daad. *Jan Lourens, N-baancommissaris*

Verslag van de M-baan



Het wordt steeds mooier, want groener op de M-baan, dankzij grassmaster Robert. Met egaleplekken weet hij wel raad. Ook de stad staan door giften verkregen auto's. Achter het politiebureau is een gazon aangelegd, waar op een onverwacht moment ineens een paar koeien kwamen grazen. De gealarmeerde boer heeft ze meteen weer opgehaald. De kolenmijn aan de overzijde is met veel succes smerig gemaakt, evenals de kiepwagentjes die hun vrolijke speelgoedlook verloren hebben ten gunste van een steenkool-outfit (zie pagina 26). Met dank aan Bert. Timmerbedrijf Dick &

Cor is druk bezig geweest met de 'omlijsting' van de baan. Met een strak verfje ziet het er nu een stuk beter uit. Eerder in het jaar hebben zij een meertje aangelegd onder het lange viaduct. Door Guus is er hard gewerkt aan de automatisering van de hoofd baan. In één richting kunnen nu vier treinen elkaar afwisselen, in de tegenovergestelde richting zelfs vijf treinen, als beide schaduwstations meedoen. Daarnaast is het mogelijk handmatig in het hoofdstation nog een extra trein in te zetten. Dit alles als de schakelrails doen wat ze moeten doen; helaas doen ze dat niet altijd - een bekend euvel van die dingen. De extra - neerklapbare - knutselplek vlak voor de ingang naar de bieb, die we vorig jaar gemaakt hebben blijkt een schot in de roos te zijn. Het komt zelden voor dat daar niet gewerkt wordt. Aan de wat treurige locloods gaan we komend jaar werk maken. We voegen daar dan ook een askuil plus een ketelreinigingsvoorziening aan toe. Ook het werk aan het wegviaduct vanaf de achterzijde van de locloods naar voren ligt al geruime tijd stil. De aanleg van een overweg in de weg naar het viaduct is een uitdaging. Intussen heeft de firma Aliexpress een grote hoeveelheid smd-ledjes en gelijkspanningsvoedingen geleverd. Daarmee willen we verlichting voorzien in huizen, straten en industriële complexen, zoals de kolenmijn.

Robert, Jan H., Bert B., Alex, Cor v M., Dick en (schrijver) Guus W.



Verslag van de gelijkstroombaai



Ook afgelopen jaar zijn we vrolijk verder gegaan met bouwen, onderhouden en verbeteren van de gelijkstroombaai. Blok 9, precies op de plek waar je het slechtst bij kunt komen heeft de nodige hoofdbreken, uren en zweetdruppels gekost. Het blok ging niet op rood, waardoor opvolgende treinen op elkaar reden op de onderste etage. Maar het is opgelost. Er is verder gewerkt aan het plaatsen en bedrijfsklaar maken van de uitrijseinen op de stations. De draaischijf draaide niet goed rond en daar wordt nu aan gewerkt. Er wordt meteen gekeken wat de mogelijkheden zijn om rond de draaischijf meer beweging te krijgen, door bv een pendel over de draaischijf te laten rijden. Samen met de digitale Märklin-boys zijn er lampen aangeschaft voor een dag/nachtverlichting. Die kunnen digitaal aangestuurd worden via het besturingssysteem van de Märklin-baan. De bomen langs de weg hebben allemaal een opknopbeurt gekregen. De omgeving van de loods van de bergbaai heeft een opfrisbeurt gekregen met nieuw gras en een geverfde losweg. Over het stukje grond tussen

de berg en de loods wordt nagedacht. Er wordt daar nu gewerkt aan een heuse kasteelmuur! Een wens blijft dat het smalspoor bij de houtzagerij digitaal werkend wordt gemaakt. Intussen is de grote locloods (naar het voorbeeld van Arnhem) van zijn plek gehaald: hij krijgt ledverlichting. Er wordt volop getest met de Faller-cars en dan met name de schakeling voor het stoplicht en de overweg. We willen nog meer beweging op de baai, dat is voor toeschouwers ook altijd leuk! Op het eerste gezicht lijkt het dat de baai af is, maar we hebben nog genoeg te doen.

Lennart

Verslag Märklin Digibaai en Bemobaai

In de hoofdbai zijn meerdere storingen in de baai verholpen, zoals het vervangen van wisselaandrijvingen. Daarnaast is aan een kant de wisselstraat gewijzigd. De baai kan nu ook worden aangestuurd met het programma RocRail en hierin worden regelmatig verbeteringen aangebracht. De baai is sinds september ook te berijden in automatische modus en ook dit wordt regelmatig verbeterd. Rond diezelfde tijd kwam de havenbaai in dienst en konden alle wissels worden aangestuurd vanuit een centrale. Een paar maanden later is aansturing via de PC ook mogelijk gemaakt. Bij de indienststelling zijn storingen in het uitwisselen met de hoofdbai verholpen door deze te voeden met een booster en het baangedeelte te besturen vanuit de centrale van de hoofdbai. Hierdoor is er nu maar een centrale die alle baandelen bestuurt en beveiligd. In de draaischijf is er een lastige storing ontstaan. Het vinden van een oplossing kostte veel moeite, maar er lijkt een oplossing in zicht te zijn. Er is (eindelijk) meer aandacht voor de aankleding.

De bergbaai is nu van meerdere bezetmelders voorzien. Hierdoor is niet alleen de - verbeterde - pendeldienst weer mogelijk, maar kan er ook omgelopen worden en is het goederenspoor bruikbaar. De wissels van de bergbaai worden momenteel opnieuw aan wisseldecoders aangesloten en er is een plan voor een nieuw bedieningspaneel voor handmatige aansturing. Na jaren stilstand is er in Herrenhausen begonnen met het reactiveren van het Car-systeem. De baai wordt schoongemaakt en gerepareerd. Samen met de gelijkstroombaai zal de baai verlicht worden m.b.v. een dag/nachtsysteem. Echter is de huisjesverlichting op onze baai niet werkend. Dit vereist nog onze aandacht. Het is inmiddels al een tijdje stil bij de Bemobaai. Sinds de ALV heeft de Bemobaai een eigen budget. Het heeft echter nog geen eigen baai-coördinator. Daarnaast bestaat het idee om de baai om te bouwen naar digitaal, maar dit is nog niet omgezet in een plan.

Niek



Verslag SPOOR 1

Het voordeel van een modelbaan in een kantine is dat je de ruimte gelijk ook als deel van je werk mag zien. Nou was de akoestiek er zódanig slecht, dat je er al snel 'knettergek' werd (als je het al niet was). Daar moest wat aan gebeuren. Door het plafond en het bovenste deel van de zijwanden te beplakken met akoestisch 'dood' materiaal is de leefbaarheid in dit deel van de kantine heel flink toegenomen. Je kunt nu aan meerdere tafeltjes normaal met elkaar praten, zonder elkaar te hinderen. Bovendien is door het gebruik van zwarte platen de ruimte visueel lager, dus gezelliger geworden.



O ja, ik moest ook nog wat vertellen over de Spoor 1 baan. Welnu, die gaat best goed. Aan de kant van de bar is de aankleding met gebouwen/installaties in volle gang. Ron heeft een werkelijk prachtige tankplaat voor diesel (zie pagina 12 én 36) gemaakt, het oude seinhuis is in tweeën gehakt, er is een Van Gend & Loos loods gekomen en het station heeft perrons gekregen. Ook hebben we een proefdruk van de baanachtergrond gemaakt, om te kijken hoe dat staat. We denken, dat het goed gaat komen. Wait and see ! *Everard*

Verslag van de LGB-baan

Het afgelopen jaar is er wel veel gewerkt aan de LGB-baan. Een totale railuitleg inclusief passerspoor is nu geautomatiseerd, zodat de baan nu helemaal bereiden kan worden. De beplakte achtergronden zijn de afgelopen tijd bevestigd op de wanden van de muren. Ook moeten er nog verschillende achtergronden ontwikkeld gaan worden voor de platen voor de ramen op formaat van hardboard vloerplaten (61 x 122 cm). Alleen nog voor die gedeelten voor de ramen aan de straatkant moeten er dus nog een aantal platen gemaakt worden, een hele klus.



Wie heeft er nog meer leuke ideeën en voorbeelden voor achtergronden?

Bert



Agenda

- za 15 juni **New Music NOW Express.** Tijdens de Dag van de Componist rijdt treinstel "de Karel" door het land. Tijdens de treinreis en op de stations wordt live muziek ten gehore gebracht van eigentijdse componisten. Treintijden: Amsterdam (9.53) - Almere Stad (10.15), Almere Stad (11.21) - Zwolle (12.01), Zwolle (13.04) - Arnhem (14.10), Arnhem (15.19) - Den Bosch (16.13), Den Bosch (17.04) - Utrecht (17.41). Tickets voor concerten in de New Music NOW Express en de programma's zijn te koop via newmusicnow.nl.
- za 15 en zo 16 juni **Pasar Malam Lokomotip:** twee stoomlocomotieven uit de suikerfabriek van Java zijn terug in Nederland, nu bij de Stoomtrein Katwijk Leiden. Deze locomotieven zijn ooit in Nederland gebouwd en in de jaren 20 van de vorige eeuw naar het toenmalige Nederlands-Indië verscheept. Deze twee locomotieven worden dit weekend voor het eerst aan het publiek getoond. Voor deze gelegenheid organiseert het museum een Pasar Malam Lokomotip om de bezoekers kennis te laten maken met de culturele rijkdom van Indonesië.
- za 22 juni **Modelspoorbeurs Houten** en HCC Kennisdag
- za 29 en zo 30 juni **Historisch Weekend.** Dit jaar staat in het teken van het 40-jarig bestaan van de **Gelderse Smalspoor Stichting.** ▶ ▶ ▶ ▶
- za 6 & zo 7 juli De **Museumstoomtram Hoorn-Medemblik** organiseert het **Bello festival.** Dat betekent reizen als in vroegere dagen met stoomtram, boot en historische trein tussen Hoorn, Medemblik en Enkhuizen. Wie nog meer wil ontdekken stapt uit op de stations onderweg!
- zondag 7 juli Rijdag – **NK Treintrekken** – Start zomerseizoen **STAR** - Tijdens de 10e editie van het NK Treintrekken nemen sterke mannen en vrouwen het op zich om een locomotief van 21 ton te trekken. Mannen krijgen nog eens 10 ton extra voor de kiezen. Wie-o-wie krijgt de locomotief in beweging... en wie is het snelste? Het NK treintrekken begint om 12.30 uur. Locatie: station Stadskanaal. Dit evenement wordt georganiseerd in samenwerking met O-S-O, Organisatie Sterke mannen Oldambt.
- di 23 juli / do 25 juli **Venice Simplon-Orient-Express** komt uit Venetië, aankomst dinsdag rond 20.00 in Amsterdam. Op donderdag weer terug, vertrek uit Amsterdam rond 10.00. Tijden onder voorbehoud. Routes nog niet bekend, maar vaak gaat de heenreis vanaf Roosendaal via Rotterdam en Haarlem, de terugreis via Utrecht en Den Bosch. www.belmond.com/trains/europe/venice-simplon-orient-express/
- wo 31 juli **Stoomtram 1900.** Deze zomer introduceert de **Museumstoomtram Hoorn-Medemblik** extra ritten per stoomtram van Hoorn naar Medemblik vv met een bijzonder karakter. Zie verder bij 21 augustus.



- 6-8 augustus **Museum Buurtspoorweg Haaksbergen** houdt het evenement **Bouwen met LEGO®!** De trein rijdt extra vaak en in de museumloods op station Boekelo vind je alles op het gebied van deze kleine bouwsteen. Kom ontdekken, spelen en kopen.
- wo 21 augustus **Stoomtram 1900.** Deze zomer introduceert de **Museumstoomtram Hoorn-Medemblik** extra ritten per stoomtram van Hoorn naar Medemblik vv met een bijzonder karakter. Het is een reis zoals die in 1900 met een klassieke Nederlandse stoomtram had kunnen plaatsvinden. De tram bestaat uit topstukken uit onze collectie: een vierkante stoomtramlocomotief, een houten stoomtramrijtuig en een postrijtuig inclusief postconductor. Daarmee maken we een reis vol historische ontmoetingen op de oorspronkelijke stations onderweg.
- za 24 augustus **Modelspoorbeurs Houten**
- za 24 augustus Treinreis & **Mosselen Stoomtrein Goes-Borsele**, per ouderwetse dieseltrein (motorwagen omC 'anno 1927') op reis naar een heerlijke mosselmaaltijd!
- za 24 -zo 25 augustus **Expo Modeltrains@Trainworld**, organisatie TrainWorld i.s.m. ModelspoorMagazine Bezoek TrainWorld + 15 modelspoorwegen. Grote lokettenzaal station Schaarbeek; van 10.00 tot 17.00. Info: www.trainworld.be
- di 27 augustus **Sluitingsdatum inzendingstermijn kopij Het Zijspoor 3**
- wo 4 september **Railgoederenvervoer in beweging**, deel 2; **NVBS afdeling Oost**, De Uithoek
- za 7 & zo 8 september Op het eerste volle weekeinde van september organiseert de **VSM** traditioneel het grootste stoomtreinenfestival van Nederland onder de naam **"Terug naar Toen"**



- di 10 september **Zijspoor 3 verschijnt**
- za 14 en zo 15 september **Modelbouwbeurs** in Fort aan den Ham, georganiseerd door de **Amsterdamse Modelbouwers Club**. Fort aan Den Ham, Busch en Dam 13 in Uitgeest. Contact: Siem Zijlstra, zijlstrasiem@gmail.com, 06-30734404.
- za 14 en zo 15 september Naast het stoomtreinstation in Hoedekenskerke van **Stoomtrein Goes-Borsele** is het toneel van het evenement **'Stoompluimen in de Pluimweide'**. Er rijden dan extra veel verschillende minitreinen op de minispoorlijn en er zijn allerlei andere leuke dingen te doen, zowel buiten als binnen in gebouw 'De Buffer'.
- vr 20 en za 21 september **Nederlandse Raildagen**. <https://raildagen.nl/>
- vr 20 t/m zo 22 september **Open Trein Festijn** keert voor de derde keer terug in het **Spoorwegmuseum**. Drie dagen lang opent het museum deuren die normaal voor publiek gesloten blijven. Bij een groot aantal treinen zijn rondleiders aanwezig om verhalen over de historische voertuigen te delen.
- za 28 & zo 29 september **Grote Modelspoorexpo** van ModelspoorMagazine in Oktoberhallen Wieze (België)
- wo 2 oktober **NZH- en HTM-trams rond Leiden; NVBS afdeling Oost**, De Uithoek
- za 5 oktober **Modelspoorbeurs Houten** en HCC Kennisdag
- za 5 & zo 6 oktober **Stoomtreindagen SSN**
- za 12 en zo 13 oktober **Modelspoordagen Modelspoorgroep**; 10-17 uur, clubgebouw Zilverenberg 36 in Den Bosch



OMROEPBERICHTEN



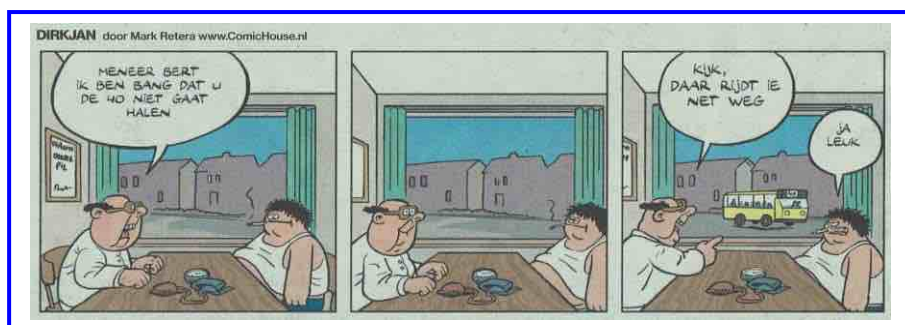
IN

In het vorige Zijspoor kondigde ik al nieuw lid **Piet Lelieveld** aan en zoals beloofd lees je in dit nummer alles wat hij over zichzelf kwijt wilde; zie pagina 24, 25).

Vorige maand schreef **Martijn Schreuder** (zoon van Koos) zich als vijftienvijftigste lid van onze club in; hij zal voornamelijk op rijavonden te vinden zijn bij spoor 1.

Begin juni schreef **Marco Wegerif** (lid 56) zich in. Ook hij voegt zich bij de spoor1-groep.

Wegens bomvol komen hun voorstelrondjes in Zijspoor 3.



Het Zijspoor

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

de adverteerders, Ronald Meijer, Gert Robbertsen, Willie Koenders, Jaap Stoter, Ron 't Hooft, Herman Ederveen en Riet Windau, Piet Lelieveld, Bert Brood, Bert Splinter, Joost Hazenoot, Bert Pas (ook als bezorger), Jan Lourens, Guus Wiegerinck, Lennart Visser, Niek van Duijvenvoorde, Everard van der Velden, (drukker) Koos Schreuder, Hans van de Ven.

Wil je jouw naam hier de volgende keer bij?

Mail aan zijspoor@mva.nu ! Nú!

JARIGEN

11 juni

Guus Wiegerinck

13 juni

Koos Schreuder

1 juli

Willem Gerbel

4 juli

Arthur Brinkhoff

5 juli

Peter Arns

15 juli

Anna Knijff

16 juli

Bert Splinter
Joost Hazenoot

22 juli

Willie Koenders

24 juli

Hans van de Ven

25 juli

Everard v d Velden
Niels Germeraad

2 augustus

Jan Herman Niemeijer

15 augustus

Ron 't Hooft
Piet Lelieveld

30 augustus

onze eigen MVA

6 september

Marianne Stoter

7 september

Ronald Meijer





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

VONK TOTAAL

heeft 't allemaal

*Tabak

*Snoep

*Tijdschriften

*Drogisterij

*Geneesmiddelen

*Bloemen en planten

*Wenskaarten

*Strippenkaarten

*Bus abonnementen

*Fotokopiëren

+Zwart/wit € 0,05

+kleur 1^e klas

*Fax service

*Kantoorartikelen

*Inbinden

*Snijden

*Plastificeren

*Bedrukken van:

+T-shirts

+Muismatjes

+Servetten

+Bekers etc. etc.

*Krasloten

Apotheek service

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



**extra pinnen
geen probleem!**

Stomerij

Inkjetcartridges*

Diverse telefoonkaarten*

Staatsloten*

Fotoservice*

Fotorolletjes*

Citin tapijtreiniger*

Videobanden*

CD-ROM'S*

Fototoestellen*

Invite cosmetica*

Cadeauartikelen*

Kerstbomen*

Postzegels*

Speelgoed*

Muziek cd's*

Simson plakspul*

Gekleurd papier*

Fournituren*

DMC-garen*

Batterijen*

Lotto+Toto*

Potgrond*



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

