

# Het Zijspoor



In memoriam Arthur Brinkhoff, zie pagina 11



In memoriam Theo Grootens, zie pagina 8

officieel orgaan van de

**Modelbouwvereniging Arnhem e.o.**

35e jaargang, 2024, nr. 3



# 3D



## SCHATGRAVEN

Aflevering 17. Zo maar wat plekken om te gaan 3D-schatgraven.

<https://www.cgtrader.com/designers/modelrailroad3d>

66 3D-modellen over modelspoor

[www.hoontje.nl](http://www.hoontje.nl)

Hoontje's Creative World is een, bij de Kamer van Koophandel geregistreeerde, eenmanszaak.

<https://www.3dprintscenery.nl/>

Leuke webshop met allerhande treingerelateerde zaken

<https://petermodelbouw.nl/>

Modellen naar voorbeeld van de Pruisische en Saksische spoorwegen in de tijdperken 1 en 2

<https://modelspoor-3d-printen.nl/>

Eerst een account aanmaken!

---

Deze pagina wordt gesponsord door onze huisbaas Maatwerk Kindermeubilair.



# Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

<b>Opgericht</b>	30 augustus 1983
<b>Clubgebouw</b>	1 <sup>ste</sup> verdieping firma Maatwerk revalidatietechniek, Industriestraat 4, 6827 BD Arnhem
<b>Clubavonden</b>	iedere dinsdag van 18.00 tot 21.30 uur
<b>Facebook</b>	<a href="http://www.facebook.com">www.facebook.com</a> / Modelbouwvereniging Arnhem
<b>Bibliotheek</b>	Carlo Hellegers, op de verenigingsavonden
<b>Contributie</b>	€ 132 per jaar, NL05 SNSB 0783 2575 11 van Modelbouwvereniging Arnhem
<b>Website</b>	<a href="http://www.mva.nu">www.mva.nu</a> , webmaster: Jan Lourens, <a href="mailto:janlourens@planet.nl">janlourens@planet.nl</a>



Aangesloten  
bij de



[www.nmf.nl](http://www.nmf.nl)

## BESTUURSSAMENSTELLING

Willie Koenders, 06-5129 0176, [voorzitter.mva@gmail.com](mailto:voorzitter.mva@gmail.com) » voorzitter  
Jitse Kaspers, 06-2274 3275, [kaslok423@hotmail.com](mailto:kaslok423@hotmail.com) » vicevoorzitter  
Hans van de Ven, 06-5105 2631 [secretaris.mva@gmail.com](mailto:secretaris.mva@gmail.com) » secretaris  
Robert Mooij, 06-4923 6780, [penningmeester.mva@gmail.com](mailto:penningmeester.mva@gmail.com) » penningmeester  
Gert Robbertsen, 06-5150 0053, [marklinliefhebber@gmail.com](mailto:marklinliefhebber@gmail.com) » lid

## Het Zijspoor

officieel cluborgaan

**Redactie** Hans van de Ven, 06-5105 2631, [zijspoor@mva.nu](mailto:zijspoor@mva.nu)

**Advertenties** Bert Pas, 026-3217578, [bertpas@hotmail.com](mailto:bertpas@hotmail.com)

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

Inleveren van je bijdrage(n) voor Zijspoor 2024-4 kan tot 26 november a.s. bij de redactie. Het volgende Zijspoor komt 10 december a.s. uit.

### IN DIT NUMMER:

3D -----	2	Nieuwspas -----	25
Van de redactie -----	4	Even voorstellen: Martijn Schreuder	29
Van de bestuurstafel -----	6	Naar Hwd en Hvsm -----	32
In memoriam Theo Grootens -----	8	Even voorstellen: Marco Wegerif ----	35
In memoriam Arthur Brinkhoff -----	11	Uit d'oude doos: WP Class -----	38
Fabrique des Lumières -----	14	Agenda -----	40
Gurktalbahn - Niek -----	19	Tobyright 5 -----	41
Anlage at home - Koos -----	22	Omroepbericht: Ronald en Harold ---	42



**Ik ben zeer vereerd!**



### **Lief en leed**

Vorige keer kondigde ik al aan dat de twee nieuwe leden (van de spoor 1-groep) Martijn en Marco zich zouden voorstellen. Je vindt hun verhalen op pagina 33 en 39. Maar tot ons grote verdriet moesten we de afgelopen maanden ook afscheid nemen van twee leden. Theo was uiteindelijk uitbehandeld en Arthur werd door collega's gevonden. Het bracht ons allemaal behoorlijk in shock. We ruimden een plaatsje in op de omslag van dit Zijspoor en schreven voor beiden een in memoriam; zie bladzijde 8 en 11.

*hans*





# Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9  
6987 ER Giesbeek  
0313-632242



[www.autobedrijfscheers.nl](http://www.autobedrijfscheers.nl)

## Wij doen alles voor uw auto!



[www.tillymodels.nl](http://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 bestuurstafel

## Pinnen in de Spoorbiels

Nadat vorig jaar Jan Hendriks ons ontviel, werd ik als penningmeester ineens verantwoordelijk voor de financiën van de Spoorbiels. Ik zelf heb in het verleden ook al eens aan Jan en Corrie gevraagd of we niet konden pinnen in de Spoorbiels, dat werd resoluut van tafel geveegd. De enige keer dat ik iets nog cash afreken is op de club. Vaak komt het neer op dinsdagmiddag het huis overhoop halen om te kijken of er nog ergens cash in huis is. Het zou handig zijn als we dit ook digitaal kunnen doen. Als bestuur denken we hier zeker over na, maar pinnen is ook weer kostbaar. Je betaalt voor iedere transactie, dan komt het geld weliswaar meteen op de rekening van de club, maar dan moet Maria weer bij mij aankloppen voor geld voor de boodschappen. Dat is een extra en omgekeerde handeling. Het staat op onze agenda hoe we dit kunnen oplossen, maar het is nog niet zo gemakkelijk. We kijken ook naar andere opties zoals een tikkie, of extra bij de contributie, of wellicht iets van een strippenkaart, maar dat doen we nu ook al met het maandelijks betalen van het briefje. Lastig, en niet zomaar opgelost, maar we zijn er mee bezig en zullen Maria maar ook jullie er bij betrekken.



*Robert*

## Open huis

We gaan de deuren van ons clubhuis weer openzetten. Op zaterdag 2 november doen we dat voor familie en vrienden, op zaterdag 12 april voor 'iedereen'. Meer nieuws volgt.

## Gereedschap



De verzameling gereedschap in onze hobbyruimte dekt wel zo ongeveer onze behoeften, al is de kwaliteit niet altijd perfect. Maar echt irritant is het wanneer dat gereedschap gaat zwerven. Best begrijpelijk, want veel van onze klussen vinden 'op (en onder) de baan' plaats.

Om te stimuleren dat tangetjes, zagen, mesjes e.d. worden teruggebracht naar de hobbyruimte, is alles nu voorzien van een duidelijk merkteken. Het is een stuk blauw linnen isolatieband met daarop in het geel de letters MVA, of bij klein gereedschap drie gele stippen. Mooi in de kleuren van onze club dus.

*Hans*





## Pennenbakken

Het project pennenbakken verliep moeizamer dan gedacht. Tijdens onze Algemene Ledenvergadering van februari dit jaar legden we jullie de keuze uit vier prachtige modellen voor. Bestelling bij en levering door Bentink ging supervlot. Onze zeer gewaardeerde sponsor leverde ook nog eens tegen de scherpst mogelijke prijs. En de aantallen kwamen mooi uit. We moesten de verschillende types bestellen in veelvoud van zes en dat lukte zo goed dat iedereen zijn eerste keuze kan krijgen. Grappig trouwens: Bentink moest eerst officieel importeur worden bij Werkhaus, maar de leuke pennenbakken zijn nu dan ook in Apeldoorn te koop. Voor wie er meer dan eentje wil hebben of cadeau wil doen!



Marcel van der Bent schakelde een van zijn contacten in voor het laseren van tekst en logo. We wilden op ons wat verlate jubileumcadeautje de naam van onze vereniging laten laseren én natuurlijk de jaartallen '83 en '23. Ronald Koerts werd hiervoor gevraagd, dus de hele bestelling pennenbakken werd naar Varsseveld getransporteerd. Ronald heeft in zijn tuinhuis een professionele CO<sup>2</sup>-lasersnijder staan en probeerde daarmee in eerste instantie op afvalmateriaal hoe het effect zou zijn. Dat bleek geen erg leesbaar resultaat op te leveren. Bovendien was er het probleem dat de beschikbare ruimte op elke locomotief weer anders was.



Daarom is uiteindelijk gekozen voor het maken van losse tekstbordjes. Deze schildjes zijn getekend in CAD (autocad) en vervolgens gesneden uit 1 mm MDF; daarna zwart geschilderd. Met de tamponeermethode is de zilveren verf op letters en cijfers aangebracht. Lijmen kan met een houtlijm of een speciale lasercutlijm. Die laatste is wat dunner.

Ze zijn prachtig geworden. Je gaat straks voor je plezier achter je (knutsel)bureau zitten werken. Ronald liet een paar deadlines verlopen, waardoor we de pennenbakken uiteinde-

lijk pas kunnen uitdelen ná de 41<sup>ste</sup> verjaardag van onze club. Maar daar staat tegenover dat het resultaat werkelijk puik is en ook mag vermeld worden dat Ronald geen kosten in rekening heeft gebracht. Dat is altijd fijn!

Het verdelen van de mooie Werkhaus pennenbakken is inmiddels gestart.

*Hans*

---

Op de pagina Omroepberichten (blz. 42) lees je meer over Ronald Koerts en zijn maat Harold Content.



# In memoriam Theo

📷 en 🗣️ door Jaap Stoter

Theo Grootens was een gepassioneerde man met brede interesses. Hij vertelde graag over de vele reizen die hij heeft gemaakt. Ook bouwde hij met veel plezier diverse scheepsmodellen. De grootste passie van hem was zondermeer de kolossale schelpenverzameling op zijn zolder. Nadat Theo op vijfjarige leeftijd met zijn ouders meeding naar Nieuw-Guinea, is zijn moeder daar met het verzamelen begonnen. Later ook aan de stranden in Azië, Florida, Afrika en verder overal in Europa. Theo hielp haar graag met het op naam brengen van de vondsten, etiketteren en de administratie. Na haar overlijden heeft hij de verzameling voortgezet. Het uitzoeken, categoriseren en benoemen van de talloze schelpensoorten en families daarin is echt een levenswerk te noemen. Circa 13.000 soorten moesten onderscheiden en gerangschikt worden.



Een andere grote passie van Theo was het modelspoor. Van jongs af aan was hij al bezig met de modeltreinen van zijn vader. In 1992 las hij over de open dagen van de Modelbouwvereniging Arnhem en heeft toen de MVA bezocht. Helaas was er nog geen tijd en ruimte voor het bouwen van een eigen modelbaan. Wel bleef Theo zijn verzameling H0-treinen uitbreiden. Ook kocht hij regelmatig bouwpakketten van huisjes, voornamelijk vakwerkhuisen van het merk Vollmer. In verband met ruimte beperkte Theo zich tot het in elkaar zetten van de voorgevels, zodat de andere onderdelen gewoon in de doosjes opgeborgen konden blijven. Wel kwamen er veelvuldig de penselen aan te pas om de plastic look weg te werken. En anders wel voor het beschilderen van honderden Preiser poppetjes. Met de bouw van zijn laatste modelbaan moest hij wachten tot 2015 toen er op een andere zolderkamer ruimte vrij kwam. Voor de bouw van die modelbaan zocht Theo ondersteuning bij de MVA. Na drie kennismakingsavonden is hij per november 2016 lid van onze vereniging geworden.



Theo was zondermeer een trouw lid van de MVA. Nagenoeg elke dinsdag was hij aanwezig op de clubavond. Altijd actief en enthousiast. Maar ook rustig, bescheiden en behulpzaam.





Gewoon een fijn en sympathiek persoon. Helaas werd bij Theo in 2017 kanker geconstateerd. Dit drukte een stempel op de rest van zijn leven. Maar hij bleef altijd optimistisch en druk bezig met de modelbouw, zowel op zijn eigen modelbaan als op de gelijkstroombaan van de vereniging. Hij was een ontzettend goede modelbouwer! Veel bewegende items op de gelijkstroombaan komen van zijn hand. In de havenkraan heeft hij een servo ingebouwd, even verderop vliegt een roofvogel zijn rondjes boven een brouwerij en komt er naast dit gebouw een blaffende hond uit zijn hok. Ook de camping is een prominente plek op de baan.



Het voert te ver om al zijn projecten te benoemen. Maar het werkende hefsysteem voor wagons om de assen/wielen te vervangen mag gerust een meesterwerk genoemd worden.



In de loop der jaren begon de ziekte bij Theo zich helaas meer en meer uit te zaaien. Hij moest vaker aan de chemo waardoor hij regelmatig erg ziek was. Toch kwam hij zo vaak mogelijk naar de MVA. Ook bouwde hij nog aan huisjes voor zowel de clubbaan als zijn eigen baan. Van de voorbereikte gevels bouwde hij met allerlei onderdelen de mooiste fantasiemodellen.







Toen zijn energiepeil steeds verder daalde heeft hij de werkzaamheden aan de gelijkstroombaan geleidelijk afgebouwd. Hij heeft daarna voor de spoor 1-baan nog verschillende mooie werkstukken gemaakt. Uiteindelijk werd het steeds lastiger voor hem om op de clubavond te komen. De trap oplopen viel hem steeds zwaarder. Toch kwam hij nog steeds zo vaak mogelijk. Het samenzijn met de clubcollega's was belangrijk voor hem en voor ons. Hij was er graag en genoot van de gezelligheid.



Theo is op 25 juni 2024 overleden. De MVA is helaas een waardevol en bijzonder lid verloren. We zullen het verder zonder zijn wijsheden, zijn inzet, geduld en betrokkenheid moeten doen.



Theo, bedankt voor al het moois wat je gemaakt en gegeven hebt. Je hebt een diepe indruk achtergelaten. Het is een voorrecht je gekend te hebben. We missen je. Vaarwel.





# Arthur Bhf

tekst in memoriam **Hans van de Ven**,  
met dank aan **Martien Beumer**

**Arthur Brinkhoff (lid vanaf januari 1995)** kende de Modelbouwvereniging Arnhem al van diverse modelspoorweekenden op de zolder aan de Utrechtseweg, maar... hij was te jong. Hij heeft op zijn handen gezeten tot ie achttien jaar was en is toen snel lid geworden, met name omdat hij thuis graag wilde omschakelen van kant-en-klaarbouw naar zelfbouw. Hij is dus bijna dertig jaar lid geweest van de MVA. Jarenlang was hij baancoördinator van de gelijkstroombaan. Arthur moest zijn clubavond altijd delen met zijn Rode Kruis-activiteiten. Veel leden kennen hem dus, aan het begin van de avond in onze Spoorbiels genietend van een zelf meegebrachte bak chinees of een loempia, om dan halverwege de avond zijn badge weer aan de Kematoren te hangen en naar de Cattepoelseweg te vertrekken. Later kwam daar ook nog de zorg voor zijn dochter Elisabeth bij en waren er heel wat avonden waarop hij verstek moest laten gaan. Zolang het nog kon bleef hij baancoördinator, waarbij hij de vergaderingen nauwgezet voorbereidde en daadkrachtig leidde. Tot er onvermijdelijk een moment kwam dat het beter was de leiding over te dragen aan iemand die beter op de hoogte was van het wekelijks reilen en zeilen.



Hij heeft enthousiast meegeholpen om na de verhuizing van de zolder aan de Utrechtseweg naar de Kleefse Waard en niet veel later naar Maatwerk de houten onderbouw van de gelijkstroombaan weer op te stellen. Daarna heeft hij uren liggend onder de baan doorgebracht om een forse tien-aderige ringleiding aan te leggen. Kenmerkend waren ook zijn twee benen, languit onder de baan vandaan, om wéér een storing aan de overweg van het Faller Carsysteem te verhelpen. Zijn specialiteit was technische problemen oplossen. Zodra we konden beginnen met de aankleding



van de huidige baan was hij druk met de brand in het belastingskantoor. Er kwam flakkerend rood licht in en hij was trots



dat er zoveel rook uit het gebouw kwam. Bij het verkeerdom draaien van de wieken van de molen kon hij daar smakelijk om lachen.

Even terug in de tijd. In 2001 bezocht de redactie van Het Zijspoor Arthur thuis voor de rubriek Thuispoor. In dat artikel lezen we dat Arthur een smaakvolle baan van zo'n vijf meter lengte heeft. Op die geheel vlakke baan - geen bergen, tunnels of bruggen - rijdt hij in H0 met vrijwel uitsluitend Nederland materieel; zo werden de 1100, 1700, 6400, 2200, een plan V en een Koploper gesignaleerd. De achtergrond is blauw met wolkenpartijen, echt Hollands. Hij heeft een geheel eigen systeem van de kleuren van de bedrading: de plus is altijd de donkerste kleur. Dat lijkt redacteur Ben Molle toch wat verwarrend: wat nu als rood en groen zijn gebruikt? Bij rij-avonden en open dagen bracht hij geregeld zijn trein met legervoertuigen mee.

In 2004 kwam Arthur in datzelfde clubblad aan het woord in de rubriek Wie ben ik (Even voorstellen). *Lees je graag?* 'Ik lees in luistervorm, vanwege mijn dyslexie. Vooral boeken over de Tweede Wereldoorlog en avonturen.' Hij keek graag naar Baantjer en probeerde dan zo snel mogelijk de moordenaar te vinden. Ook Dit was het nieuws en cabaret kon hij zeer waarderen. *Waar ben je bang voor?* 'Voor de operatiekamer. Dat is een jeugdtrauma van me.' *Voor wie heb je bewondering?* 'Voor mensen die vrijwilligerswerk doen en voor oorlogsveteranen.'

Tijdens een van mijn eerste gesprekjes met Arthur vertelde hij achteloos over zijn dyslexie, zijn slechte knieën en nog een paar andere ongemakken, waardoor hij aangewezen was op een gesubsidieerde baan. In die tijd werkte hij als greenkeeper bij de Pitch & Puttbaan aan de Rijkerswoerdse plassen, vlak achter ons huis. Ik heb daar met mijn collega's eens een rondje gegolfd en het zag er allemaal zeer strak en verzorgd uit. Later vertelde Arthur me dat zijn baas de baan had verkocht en Arthur had gevraagd mee te gaan naar de locatie Papendal. Daar was hij zeer verguld mee; het voelde terecht als een blijk van grote waardering.



In 2015 trad Arthur in het huwelijk. De huwelijksreis voerde het echtpaar naar de Romantische Straße. De bruidegom wist daar slim een bezoek aan twee modelbanen mee te combineren. Hij deed daar met veel foto's verslag van. Hij kon er ook veel over vertellen, zodat de volgende tekst in Het Zijspoor terecht kwam:

FASZINATION GOTTHARDBAHN heet de baan in Steinsfeld. Het kent een L-vorm met zo'n 250 m<sup>2</sup> berglandschap van de noordelijke helling van het Gotthardmassief. Fraaie bergen, aldus kenner Arthur, en ook de bruggen hadden beslist kwaliteit. Maar voor het overige kon de baan hem niet erg bekoren. Een rijtje huizen moest een dorp verbeelden, maar infrastructuur, zoals wegen en verlichting, ontbrak geheel; van bewoners in de verste verte geen spoor. In twintig minuten had hij het wel gezien. Potentie heeft de baan volgens Arthur beslist: bijna een kilometer rails, meer dan 200 wissels, twee schaduwstations met 17 en 18 sporen, het geheel digitaal aangestuurd.

MODELLEISENBAHN MINIATURLAND in Treuchtlingen bood een tweede kans. In een fabriekshal van vergelijkbare omvang bevindt zich een baan die een niet-bestaande Duitse werkelijkheid nabootst. Hier waren de bergen weinig spectaculair (vooral veel groene alpenweiden), maar de detaillering was prima in orde. Bij deze tweede modelbaan nam Arthur zo'n anderhalf uur de tijd om alle knoppen uit te proberen, bijzondere details (drenkeling onder de brug; gelukkig staan de hulpdiensten paraat) te fotograferen en te genieten van de goed uitgewerkte scenery (zoals een shoppingmall met tuincentrum en zwembad). Intussen zochten,





ook hier digitaal aangestuurd, bijna dertig treinen uit alle tijdperken via 150 wissels en 50 kruiswissels hun weg langs boerderijen, bruggen, een kabelbaan en een veelbelovend wijngebied. In maar liefst negen schaduwstations staan nog eens een kleine 200 treinen klaar.

Een van de klusjes op de lijst van de gelijkstroombaan: een naam verzinnen voor ons hoofdstation. Fijn als de achternaam van je baancoördinator dan zo mooi af te korten valt! Brinkhoff = Bhf. Of gaan we toch voor iets leukers? Op maandag 26 maart 2018 werd Arthur trotse vader van Elisabeth Veronique. In een 'grijze' vereniging is dat zeker een bijzondere, om niet te zeggen unieke, gebeurtenis. Daarom hingen we de slingers op, vulden een open wagon met roze muisjes en lieten de trotse ouders de naam van het station onthullen.



Waarbij we nog graag opmerkten dat CS hier niet alleen Centraal Station betekent, maar ook gelezen kan worden als het Latijnse cum sociis ('met zijn/haar deelgenoten') of cum suis (met aanhang, met de mensen die gewoonlijk bij hem/haar zijn).



In de zeer verzorgde afscheidsdienst waren drie foto-series met Arthur te zien. Als klein jongetje, als jongvolwassene, als collega, als vriend, als familiemens. Welgeteld één foto van Arthur bij de modelbouwclub en één zin over deze hobby van hem. Wij hebben dus maar

een zeer klein deel van de hele Arthur meegemaakt. Maar hij was wel een compleet lid, waar we warme herinneringen aan koesteren.

Hij kwam over het algemeen rustig over. Bij het geven van een antwoord dacht hij altijd even na. En altijd had hij wel een verhaal over de Vierdaagse. Hij was trots op de inrichting van zijn huis en vooral trots op zijn dochter.





# Fabrique des Lumières

📷 en 🗨️ door Hans van de Ven

Het modelbouwleven kan zo maar lijken op een toneelstuk.

## SCENE 1

Soms kan je dat zo hebben: je zichtlijnen kloppen niet. Je hebt niet voldoende geschoven met je gebouwen. Mij overkwam het bij mijn industrieterrein. Aan de kwaliteit van de panden lag het niet. Stuk voor stuk hadden ze de perfecte uitstraling voor een doorleefd terrein. Maar er ontbrak iets aan het geheel. De compositie deugde niet. En da's best vreemd, want een beetje industrieterrein uit de vorige eeuw was toch echt geen planologisch hoogstandje. Rommelig was de beste kwalificatie, een aanbeveling zelfs. Dat moet toch niet zo moeilijk zijn om te bouwen?



*De foute compositie*



*Fabriek met interieur en ledverlichting*

De grootste stoorzender was de brillenfabriek van Kibri (39811). Nota bene mijn laatste aanwinst. Ik had nog wel zo mijn best gedaan op het voegwerk, evenals op een zelfgebouwd interieur en ledverlichting. Maar zo op de voorgrond geplaatst was het een lelijke sta-in-de-weg geworden. Het gebouw domineerde het beeld. En dus moest ie het veld ruimen. Hup, op modelspoor-funda ermee!



*Koelhuis Feldschlösschen*



*Het middelste gebouw is al gevoegd*

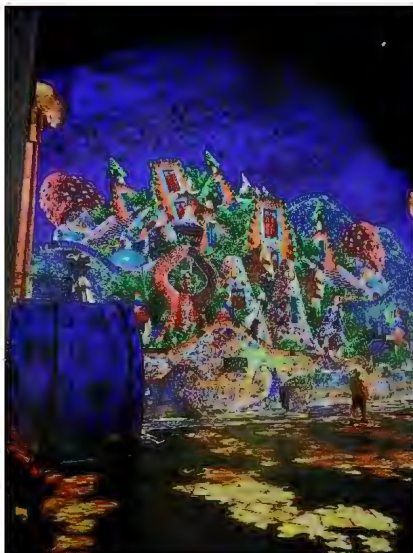




En ik wist ook precies wat er voor in de plaats moest komen. De beroemde bierfabriek van Feldschlösschen en dan wel het koelhuis met laadperron en schoorsteen, Kibri 39826. Brouwerij Feldschlösschen is te vinden in het kanton Aargau in Zwitserland en brouwde tussen het eind van de 19e eeuw en de zestiger jaren bier. Prachtige gebouwen, Unesco werelderfgoed. Je kunt er deelnemen aan een rondleiding en dat staat hoog op mijn bucketlist. Aan de bouw en de afwerking van dit gebouw heb ik zo mogelijk nóg meer aandacht besteed. Toen de drie delen helemaal gereed waren heb ik op een avond wat geëxperimenteerd met ledverlichting. Dat viel niet mee, want de verlichting toonde onbarmhartig duidelijk dat de fabriek leeg was. Er leek geen ontkomen aan om in een interieur te voorzien. Maar die uitdaging schoof ik voor me uit: het was tijd voor de zomervakantie.

## SCENE 2

We mochten een aantal dagen gebruik maken van het prachtige appartement van onze zoon en schoondochter in Amsterdam West, net buiten de grachtengordel. Een uitstapje naar de Hallen (zie blz 18) ligt dan voor de hand. Deze voormalige tramremise is op zes minuten loopafstand. Je kunt er heerlijk eten en drinken (zowel in de foodhallen als op de fijne terrasjes), leuke winkeltjes en kraampjes bekijken, je laten verrassen door originele exposities, workshops bijwonen en een keuze maken uit het gevarieerde aanbod van het filmhuis. Maar we werden ook getipt om de Fabrique des Lumières (zie blz 18) te bezoeken. Die is vijf minuten wandelen de andere kant op gevestigd op het terrein van de voormalige Westergasfabriek. Dan praat je echt over een industrieterrein (zie blz 18), maar inmiddels ook over een veelheid aan terrassen in een parkachtige omgeving. Enkele



markante gebouwen zijn in de loop der jaren helaas gesloopt. Gelukkig bleven veel gebouwen bewaard als rijksmonument. Sommige zijn in gebruik als televisiestudio, maar wij zochten de Zuiveringshal op. Daarbinnen werd een ongevenaarde licht- en geluidsshow gegeven. Ongeveer honderd (!) onzichtbaar opgehangen videoprojectoren brengen alle muren en de gehele vloer tot leven met lichtprojecties van bekende kunstwerken en een gigantisch ruimtelijk geluidssysteem zorgt voor iconische muziek, vaak symfonische rock. Bijna een uur lang wervelden bewegende (!) beelden van schilderijen van Dali en Gaudi over de zeventien meter hoge muren én over de vloer. Je kijkt je ogen uit en met die prachtige muziek worden ook je oren verwend. We werden compleet omver geblazen. Maar dat mag ook. Je kunt staan, op de grond zitten of liggen, wat je maar wilt. Er is zelfs een zitkussenhoek.

## SCENE 3

Enmaals weer thuis bleek het zaadje geplant. Want is het niet een beetje tè voor de hand liggend om een oud industrieterrein vooral rommelig in te richten? Hoeveel oude fabrieksgebouwen krijgen tegenwoordig geen nieuwe bestemming? Omgebouwd tot sfeervolle woningen, in delen verhuurd als bedrijfsverzamelgebouw, in gebruik als winkelcentrum of tweedehands outlet. Bij mij zou het koelhuis na een leven te midden van biercomplex Feldschlösschen nu worden gerenoveerd en in gebruik worden genomen als geavanceerd kunstcentrum. Mijn





eigen Fabrique des Lumières! Ik formuleerde daarvoor een bescheiden eisenpakket: een fatsoenlijke toegangsweg en ruimte voor een gezellig terras. Helaas bleek de ruimte te beperkt voor een parkachtige omgeving. Maar na nu wel uitgebreid geschuif en gedraai met kleinere en grotere gebouwen raakte ik nu tevreden over de indeling. De hoofdingang van mijn Feldschlösschen kwam daarbij helaas uit het zicht en dus moest een zijvleugel een herkenbare publieksingang krijgen. Daar bood mijn doosje 'deuren en ramen' voldoende materiaal voor.



*Weg in aanleg, verlichting in positie*



*Alle gebouwen op zijn plaats*



*Nieuwe entree in de maak*



*Interieur voor entreegebouw*



*Parasols in de maak*



*In afwachting van zonnig weer*

Het voorterrein ommuurde ik en de bestrating werd geleverd door Redutex. Zes picknicktafels van Faller voorzag ik van bezoekers en natuurlijk kwam er servies van Preiser op de tafels. Ook wat kratjes van Busch mochten niet ontbreken. Twee Busch partytenten namen het zicht



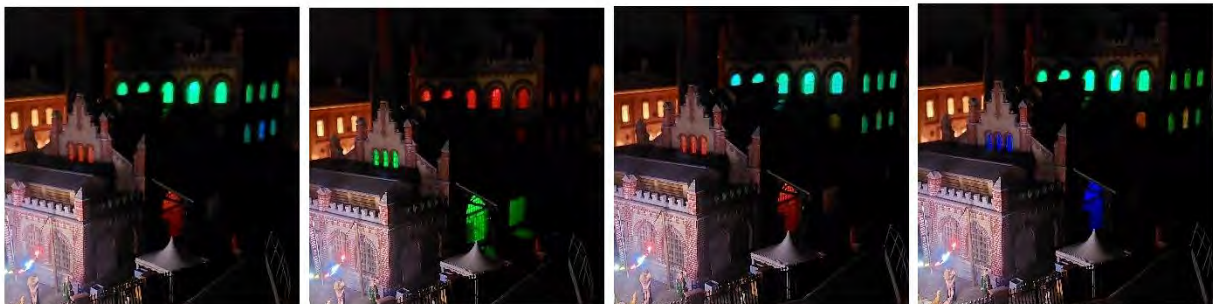


op al deze gezelligheid iets te veel weg, dus eentje moest het veld ruimen. Uitgeklapte parasols zouden net zo goed te nadrukkelijk het beeld gaan bepalen, dus koos ik voor ingeklapte exemplaren. Maar die zijn nauwelijks te koop. Een paar kleurige papieren servetjes brachten uitkomst. Rondjes uitknippen, vier keer vouwen en dan rond een paaltje draperen. Tijdelijk fixeren met een stukje lakdraad en dan met een paar druppels verdunde houtlijm permanent vormgeven. Feestelijk toch? De sfeer voor zwoele zomeravonden kon worden bereikt met de kleurige Faller lichtketting. En vanzelfsprekend vergat ik niet om met banners te laten zien dat we hier bij de Fabrique des Lumières zijn. Maar dat moest nog duidelijker worden door licht en geluid.



#### SCENE 4

Toevallig lag er op mijn knutselbureau een Arduino waarop vier oranje ledjes waren aangesloten, die onafhankelijk van elkaar instelbaar kort of lang konden knipperen. Drie daarvan verving ik door een rood, een groen en een blauw exemplaar. Mijn lichtbakje was al klaar! Vervolgens experimenteerde ik langdurig met twee exemplaren van Microtransmissiemotor G1000. Die heeft een ingebouwde tandwielkast die zorgt voor een prachtige vertraging tot vijftien omwentelingen per minuut. Het idee was om mijn lichtbakje zowel in de lengte- als de breedterichting wat te laten kantelen. Dat bleek tijdverspilling: het leverde geen zichtbaar effect op, maar maakte wel hinderlijk motorgeluid. Maar clubgenoot Peter Knijff schreef een nieuwe sketch voor de Arduino, waarbij na een druk op de knop de ledjes een halve minuut worden ingeschakeld en tegelijkertijd een muzikje te horen is. Het knipperen zelf realiseerde ik door 'change colour ledjes'. Deze wisselen, ad random snel of traag, zonder verdere elektronica tussen rood, blauw en groen. Clubgenoot Theo Grootens † leverde me ook zo'n ledje, gesloopt uit een chinees glasvezelkerstboompje. De muzikjes waren met audiotrimmer.com simpel op de gewenste lengte te knippen.



Fabrique des Lumières in het Westergaspark is niet toegankelijk met de Museumpas, maar is het entreegeld ten volle waard. Bij Eckerhoogte kun je het ook beleven met een simpele druk op de knop. Helaas kan ik dat in ons Zijspoor niet demonstreren, maar je bent van harte welkom bij mij op zolder.



## De Hallen

In 1900 werd in Amsterdam besloten de vijftien lijnen van de paardentram te elektrificeren. Daarvoor werd tussen 1901 en 1928 in de Bellamybuurt een tramremise gebouwd, bestaande uit zeven hallen en een externe timmer- en schilderwerkplaats.



Een prachtig bakstenen gebouw met fraaie spantconstructies. De Hallen heeft raakvlakken met de stijl van de Amsterdamse School. De huidige centrale passage loopt van de Tollensstraat naar de Ten Katemarkt. Deze grote, lichte ruimte was vroeger de traversehal. Hier kwamen de trams binnen om vervolgens met behulp van speciale rolwagens naar een van de dwarsliggende hallen geleid te worden voor stalling of reparatie. Met de ingebruikneming van de moderne werkplaats in Diemen vertrok het GVB in 1996 uit De Hallen. Na nog enkele jaren dienst gedaan te hebben als onderdak voor museumtrams, sloot de remise in 2005 haar deuren.

Sinds 2014 zijn De Hallen een levendig centrum met onder meer een bibliotheek, talloze bedrijfjes en winkeltjes, de Filmhallen, de Foodhallen en diverse andere horeca en vormen zo weer het hart van Oud-West.

## Fabrique des Lumières

De Franse organisatie Culturespaces opende in Parijs en later ook in onder meer Bordeaux, Berlijn, New York en Dubai digitale kunstcentra. Kunst voor een breed publiek op buitengewone locaties.

In 2018 kocht Culturespaces alle industriële gebouwen van de voormalige gasfabriek in Amsterdam op, met als doel het Westerpark om te vormen tot een cultuurdorp voor alle Amsterdammers. De Zuiveringshal West, ook bekend als de Gasfabriek, werd een centrum voor digitale kunst: Fabrique des Lumières opent in april 2022 de deuren voor het publiek met werk van de kunstenaars Klimt en Hundertwasser. Culturespaces heeft hier een vorm gevonden waarmee een groot publiek wordt bereikt dat minder zin heeft in een 'saai museum'. In de woorden van Culturespaces: het is een meeslepende, zinnenprikkelende, audiovisuele totaalervaring.

De Fabrique des Lumières trok in het openingsjaar al een half miljoen bezoekers. Als het een museum was (maar dat is het niet), zou de Amsterdamse hal in de top-10 van best bezochte kunstinstellingen in Nederland staan.



## Westergasfabriek

Nederlands eerste spoorlijn naar Haarlem begon in 1839 nét buiten Amsterdam bij herberg d'Eenhonderd Roe. Pas in 1878 kon je via deze spoorlijn echt Amsterdam inrijden: de lijn werd doorgetrokken naar het nieuwe Centraal Station en daarvoor in een ruime boog aangesloten op Staatsspoorlijn K uit Zaan- dam richting Singelgracht.

Het gebied binnen de boog werd ingericht als het Westerpark. In 1883 werd daar de Westergasfabriek gebouwd: kolenloodsen, zuiveringshallen, watertoren en kantoren. De cokes konden worden aangevoerd per schip, maar er werd vanaf het spoorweg- net ook een lijn aangelegd, die uitkwam in de retortenhuis- zen, waar de steenkool werd verhit en op die manier gas werd geproduceerd voor de verlichting van de straten van de stad.



Toen de aardgasbel bij Slochteren werd ontdekt, leidde dat in 1967 tot de sluiting van gascentrales. Gebouwen die niet voor opslag konden worden gebruikt, werden gesloopt, waaronder met name de watertoren en twee gas- houders. In 1989 kregen 22 industriële gebouwen de sta- tus van nationaal monument. Diverse gebouwen werden gerenoveerd.





# GurktalBahn

📷 en 🗺️ door **Niek van Duijvenvoorde**

De zomer van 1992 kan ik mij nog altijd goed herinneren. Als achtjarig jochie kwam ik voor het eerst in de omgeving van de Millstättersee in Oostenrijk, waar ons gezin (mijn ouders, mijn zus en ik) op een terrassencamping zaten. Van daaruit hebben we verschillende locaties bezocht. Op een zonnige dag maakten we een lange autotocht dwars door de regio. Bestemming: de GurktalBahn. De GurktalBahn is een smalspoorlijn in Oostenrijk in de deelstaat Karinthië. Per stoomtrein ging ik toen heen en weer over dat lijntje en ik mocht zelfs een stukje meerijden in de cabine van de stoomloc naast de machinist. Ik heb toen ontzettend genoten van de rit en ook die ervaring in die cabine ben ik niet vergeten. Het bleef overigens niet bij die ene keer.



*Stoomtrein van de GurktalBahn met loc 898.01 komt aan op station Treibach-Althofen in 2024*

## Tracé en historie

De Gurkthalbahn is gebouwd in 1898. Vanaf het station Treibach-Althofen aan de normaalspoorlijn (Rudolfsbahn) verloopt het tracé van de smalspoorlijn eerst langs de normaalspoorlijn waarna deze bij Pöckstein-Zwischenwässern afbuigt naar de rivier de Gurk (vandaar de naam GurktalBahn). Vervolgens volgde deze het dal en de rivier met stationnetjes bij de verschillende dorpen langs de rivier inclusief de plaats Gurk en eindigde tenslotte in het plaatsje Klein Glödnitz. De lijn was 29 km lang.

De concurrentie met de auto en vrachtwagen in de jaren '50 en '60 van de 20e eeuw deed de lijn de das om. Eind jaren '60 werd de lijn grotendeels afgebroken. Alleen een 3 km lang gedeelte, Treibach-Althofen – Pöckstein-Zwischenwässern, bleef nog over. In 1974 werd een vereniging opgericht om deze lijn te behouden en te gebruiken als museumlijn en dat was toen de eerste in Oostenrijk. Sindsdien rijden er elke zomer stoomtreinen op deze lijn en in 1992 maakte ik dus kennis met deze lijn.





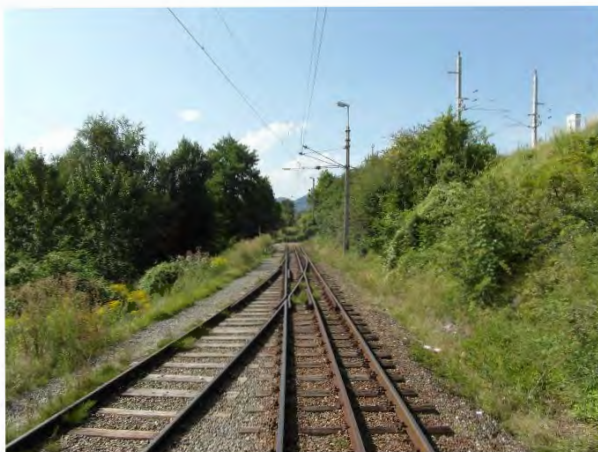
*Voormalig tracé van de Gurktalbahn*



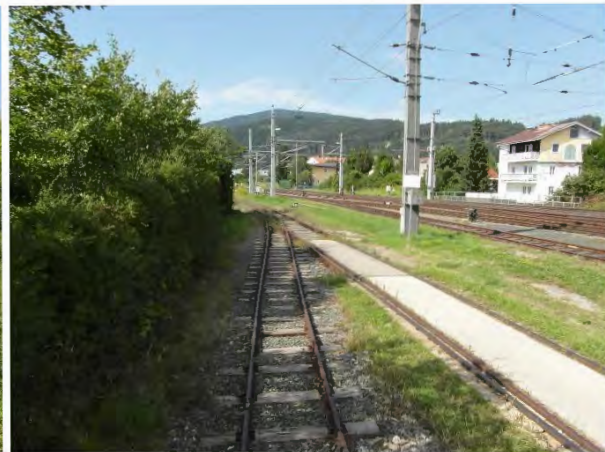
*Station Pöckstein-Zwischenwässern met depot*

Het depot van de vereniging is op station Pöckstein-Zwischenwässern. Daar zijn een aantal opstelsporen en is er ook een loods. Daarnaast is er ook een fotostop op de lijn, zodat er foto's en films gemaakt kunnen worden met een optrekkende stoomtrein.

In de eerste kilometer van de lijn vanaf Treibach-Althofen verloopt de smalspoorlijn samen met een normaalsporige industrie-aansluiting. Dit gedeelte is daardoor drierailig met ook drie bijzondere wissels daarin.



*Bijzondere wissel II*



*Bijzondere wissel I (wissel III is identiek)*

### **Meerdere keren geweest**

Zoals ik al zei bleef het niet bij die ene keer in 1992. Ook in 1999 heb ik samen met de rest van het gezin de Gurktalbahn bezocht en die keer was ook het 25-jarig bestaan van de vereniging. Er waren daardoor wat activiteiten georganiseerd en kon je ook modelspoorwagens van de Gurktalbahn kopen. Echter, toen ik zo'n wagon wilde kopen waren ze uitverkocht. Ik ben er sindsdien nog steeds naar op zoek. Begin jaren '00 ben ik er nog een keer geweest, samen met mijn vader, maar die wagonnetjes kwam ik daar (uiteraard) niet meer tegen.

In 2012 ging ik zelf naar de Gurktalbahn. Hierbij ging ik dus niet per auto naar Pöckstein-Zwischenwässern, maar per trein vanaf Villach via Klagenfurt en Sankt Veit am Glan naar Treibach-Althofen en weer terug. Ook die dag was een zonnig dag en heb ik erg genoten van de stoomtreinrit.

### **Mijn bezoek in juli 2024**

Tijdens deze vakantie heb ik de Gurktalbahn weer bezocht. Dit keer trof ik festiviteiten aan vanwege het 50-jarig bestaan van de vereniging. Er was muziek en je kon er een drankje





drinken. Daarnaast was er ook een groepje hoornblazers, waarbij de muziek goed paste bij de omgeving.



*Feestje vanwege 50-jarig bestaan*



*Voor dit feestje was een groepje hoornblazers aanwezig*

Ook deze dag was een zonovergoten dag en heb ik met veel plezier weer een retourtje met de stoomtrein kunnen maken. Onderweg nog even bij de kaartverkoop gekeken (nee, nog steeds geen wagonnetjes!). Bij terugkomst in Treibach-Althofen maakte ik een praatje met de conducteur en dat bleek een Nederlander te zijn, die al jaren bij de vereniging actief was. Hij adviseerde mij bovendien om een kijkje te nemen bij het spoorwegmuseum in Lienz, dat ik meteen de volgende dag bezocht. Zolang het er is en zolang ik nog leef zal ik de Gurktalbahn blijven bezoeken.



*Ikzelf in 2012 op station Treibach-Althofen bij de Gurktalbahn*

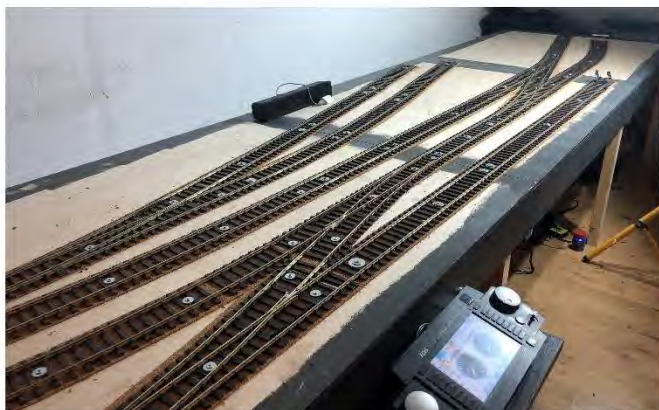
[www.gurktalbahn.at](http://www.gurktalbahn.at)





# Anlage at home

📷 en 🗺️ door **Koos Schreuder**



Nu ik al enige tijd lid ben van de MVA spoor 1-afdeling, wil ik jullie laten meedelen in de spoor 1-baan die wij thuis in Apeldoorn aan het opbouwen zijn. In mijn voorstelrondje in Zijspoor 1 heb ik al het een en ander verteld waar wij mee bezig zijn. Als ik dit zit te tikken achter mijn computer zijn wij alweer in de maand juni van 2024 aangekomen. En dat betekent dat er weer veel is gebouwd aan onze spoor 1-baan. Het gehele spoorplan is gelegd en aangesloten zodat er proefgereden

kon worden. De wissels zijn aangesloten en worden vertraagd (natuurgetrouw) omgezet. Wij hebben ervoor gekozen om de wissels digitaal te bedienen vanuit de Esu Ecos centrale. Voordeel is dat je op het scherm het gehele sporenplan overzichtelijk hebt en je de stand van de wissels kan zien. Er liggen acht wissels in de lay-out die een 10 graden hoek hebben. Wij kiezen bewust voor deze radius omdat wij met schroefkoppelingen rijden. Met deze wissels voorkom je dat de buffers van de wagons over elkaar schuiven met ontsporing tot gevolg. Het proefrijden is gedaan met een KM1 BR98 in de Berg uitvoering, Märklin V200 en een Steiner Koff epoche 3. Dat ging boven verwachting goed. Eén wissel gaf storing op de Märklin V200 waar de andere twee locs probleemloos overheen reden. Wat wij ook deden, de Märklin V200 bleef kortsluiting geven. De afstand tussen de wielen en de rails bleek het probleem. De Märklin V200 staat met teveel spelling tussen de twee railstaven. Dus deze lok is snel weer met de nodige winst verkocht.

Ondertussen zat ik dagelijks op Spur 1-treff op zoek naar een mooie stoomlok. Die vond ik in Dortmund in Duitsland. Een Kiss BR38 regeltender. Nadat ik een goede prijs was overeengekomen, zijn Martijn en ik naar Dortmund getogen. Want wat ik wel geleerd heb met het kopen van locomotieven is dat je ze zelf moet ophalen. Niet opsturen want dat geeft altijd problemen met het gooi- en smijtwerk van de koeriers. Altijd zelf ophalen en indien het enigszins kan ter plaatse proefrijden om te controleren of alles functioneert. De Kiss BR38 voldeed aan alle verwachtingen. En dan zal je net zien dat er in diezelfde week een KM1 V100 BR211 op Marktplaats te koop kwam. Snel reageren en twee dagen later op naar Kortenhoef om de lok op te halen. Wat een fantastische diesellocomotief is dat toch. Prachtige sound en dito rookpluimen maken dat de spoorbaan tot leven komt. Ondertussen meldde KM1 dat de door ons bestelde V60 startset uitgeleverd gaat





worden. Vooraf werden twee G10 wagons afgestuurd door KM1 en eind juni de resterende drie wagons en de V60 diesellocomotief in oceaانبauwe uitvoering. Zo zie je maar dat in korte tijd het assortiment aan locs en wagons explosief toeneemt. Maar dat vinden wij geen straf.



Omdat ik ook lid ben van MVA in Arnhem rij ik bijna elke dinsdagavond op en neer van Apeldoorn naar Arnhem om te genieten van een prachtige in aanbouw zijnde spoor 1-baan. Dat betekent dat er locomotieven en wagons mee worden genomen om te laten rijden. En om die nou elke keer weer in en uit te pakken uit de originele verpakking is een heidens karwei met kans op beschadigingen. Nou, daar weten Ron en Everard wel een oplossing voor. Van tempex (piepschuim) en een box of tas is daar wel een gemakkelijk transportmiddel van te maken. Ik heb de transportbox van Ron 1:1 gekopieerd (waarvoor mijn hartelijke dank Ron voor dit geweldige idee). Nu kan ik zonder problemen zes wagons meenemen. Gemakkelijk snel in- en uitladen zonder stress. Voor de BR38 van Kiss heb ik een kist die gebouwd is volgens de Ernst Jorissen methode. Deze kist leg je opengeklapt aan op de spoor 1-baan waarna je zo de kist uitrijdt de baan op. Lok blijft in principe onaangeroerd door vingers wat de kans op transportschade minimaliseert.



Aan onze eigen spoor 1-baan is intussen een lokloods in aanbouw. Martijn werkt daar met hardschuimplaten. De ramen worden in 3D geprint, evenals de deur met kozijn en de kleine ronde raampjes. De perronkanten zijn ook 3D geprint en geven een realistisch beeld. Het inkleuren en verouderen komt laten. Samen met het leggen van de railbedding en het airbrushen worden die meegenomen om het kleur te geven. Ook het maken van dennenbomen heb ik

nu redelijk in de vingers gekregen. Met loofbomen heb ik nog een weg te gaan. Al met al is het een mooi stukje bouwnijverheid dat in Apeldoorn plaatsvindt.







# MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!

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

**Korting 10% op Startsets!**

**power FEATURES**

- Speed
- Signalling
- Light
- Sound
- Digital Address
- Remote Control

29100 [www.maerklin.com](http://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](http://www.myplayworld.nl)







### **Zwitserse nachttrein rijdt Arnhem binnen met gebreken** *(Gelderlander, 28 juni)*

Regelmatig valt de airco uit of doet de verwarming het niet. Slaaprijtuigen worden geschrapt. In twee derde van alle ritten waren er problemen.

### **Ook ov heeft nu last van vol stroomnet** *(Gelderlander, 29 juni)*

De provincie Gelderland had beloofd in 2030 enkel nog elektrische bussen te laten rijden, maar dat blijkt niet haalbaar. Diesel en (groen) gas blijven dus langer in gebruik.

### **Rechtstreekse treinverbinding naar Zeeuwse kust keert na 30 jaar terug** *(Glander, 4 juli)*

Treinreizigers kunnen vanaf 2026 in één ruk vanuit Arnhem en Nijmegen weer doorrijden naar de Zeeuwse kust.

### **Man vernielt zes bussen bij remise** *(Gelderlander, 8 juli)*

Een 37-jarige man heeft 's nachts vooral veel ruiten ingegooid. Hij is aangehouden.

### **Treinen moeten op delen HSL nog langzamer rijden** *(Volkskrant, 11 juli)*

Op vijf viaducten in het Groene Hart is de snelheid verlaagd van 120 naar 80 kilometer per uur vanwege de ontwerpfouten die twee jaar geleden werden ontdekt.



### **Treinreizigers de klos** *(Gelderlander, 13 juli)*

Deze zomer veel spoorwerkzaamheden. Na weer een periode van veertig jaar is het tijd om het spoor grondig te vernieuwen. Maar door gebrek aan technisch personeel kan dat niet meer allemaal in de nacht en vakanties. Dit jaar staan vierhonderd projecten op de planning, 30 procent meer dan in 2020.

### **Drie vervoerders willen treinen door Liemers laten rijden** *(Gelderlander, 18 juli)*

Behalve de huidige vervoerder Arriva willen ook EBS en Keolis de concessie voor de Achterhoek en Rivierenland binnenhalen. Op 8 oktober valt de beslissing. De concessie krijgt een looptijd tot eind 2025 met een optie tot verlenging tot eind 2042.

### **ProRail waarschuwt voor drukte op spoortraject** *(Gelderlander, 20 juli)*

De eerste week van september zijn er werkzaamheden op Utrecht Centraal. Station Amersfoort Centraal heeft er dan al vijf weken uitgelegd en ook bij Ede-Wageningen worden nog de laatste klussen uitgevoerd.





## Waarom komt een op de drie Duitse treinen niet op tijd aan?

(Gelderlander, 24 juli)

Het treinverkeer heeft zich in dertig jaar bijna verdubbeld, maar de capaciteit van het spoornet bleef achter. Een deel van de infrastructuur dateert nog uit de tijd van het Duitse keizerrijk. Er is zo'n 92 miljard euro nodig voor investeringen.



## NS-nachttrein tussen Almere en Amsterdam gaat toch niet rijden

(Volkskrant, 25 juli)

De NS, die de trein vanaf december zou laten rijden, haakt af omdat concurrent Arriva interesse heeft getoond in de lijn. Maar dat Arriva de nachtverbinding gaat verzorgen, is helemaal niet zeker.

## Deutsche Bahn haalt met massaontslag de bezem door de tent

(Volkskrant, 26 juli)

Dat zijn vooral administratieve functies, stelt het bedrijf, waarbij automatisering de taken moet overnemen. Maar DB gaat tegelijkertijd ook '25 duizend nieuwe mensen aannemen', vooral technuten.

## Treinsabotage smet op Frans blazoen

(Volkskrant, 27 juli)

Op verschillende strategische plekken, elk op zo'n 100 km van Parijs, werd in de nacht voor de opening van de Olympische Spelen brand gesticht. Daarmee waren drie belangrijke routes van de TGV ernstig ontregeld.



## NS wil treinkaartjes meer dan 8,7 procent duurder maken

(Volkskrant, 1 augustus)

De NS maakte bekend dat er door natuurlijk verloop vijfhonderd kantoorbanen zullen verdwijnen. Ook gaat het bedrijf kantoorruimte afstoten en snoeien in het aantal ict-systemen. Verder onderzoekt de NS of opknapbeurten van treinen versoberd kunnen worden. Dat moet vanaf 2025 voor een jaarlijkse besparing van 200 miljoen euro zorgen.

## Reisinformatie bij bushaltes staat op zwart

(Gelderlander, 8 augustus)

De provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland hebben slaande ruzie met Surtronic, het bedrijf dat de informatievoorziening (Dynamisch Reis Informatie Systeem, DRIS) via matrixborden moet verzorgen. Vernieuwing van heel veel borden liep vertraging op door corona en onderhandelingen liepen stuk. In totaal zouden 1685 nieuwe displays worden geplaatst; ongeveer 30% daarvan is gerealiseerd. De zaak ligt nu bij de rechter. De drie provincies zijn intussen een nieuwe aanbesteding gestart. Voorbereiden, inkopen en contracteren vergen minimaal nog een jaar.

## Treinen van Arnhem naar Utrecht rijden weer na stationswerk

(Gelderlander, 13 augustus)

Een nieuwe tunnel, een nieuwe bovenleiding en de sloop van de laatste stukjes van het oude station. Maar dat is niet het enige dat er is gebeurd, meldt Sander van Rijn, bouwmanager bij Pro-Rail. De laatste delen van het oude stationsgebouw en de bestaande perrontunnel zijn nu ook weg. De bovenleiding in de bocht bij de Valleilijn is vernieuwd en er zijn schouwpaden aangelegd. Ook op de perrons is het nodige gebeurd, met glazen afscheidingen, nieuw tegelwerk, nieuwe bebording, verlichting en perronmeubilair.





## Alternatieve metrokaart is Londense bestuurders doorn in het oog *(Volkskrant, 17 augustus)*

Een Engelse professor heeft een gevoelige snaar geraakt door een nieuwe, cirkelvormige plattegrond voor de Londense metro te maken. Het resultaat is geografisch gezien correcter, maar afscheid nemen van de bestaande kaart lijkt nog een brug te ver.

## Nightjet straks niet meer via Arnhem *(Gelderlander, 16 augustus)*

M.i.v. 15 december rijdt de nachttrein naar Oostenrijk via Hengelo en die naar Zwitserland via Venlo. Dat heeft alles te maken met de tachtig weken waarin het spoor tussen Emmerich en Oberhausen op de schop gaat.

## NS en ProRail waarschuwen reizigers: herfst vol vertraging *(Volkskrant, 21 augustus)*

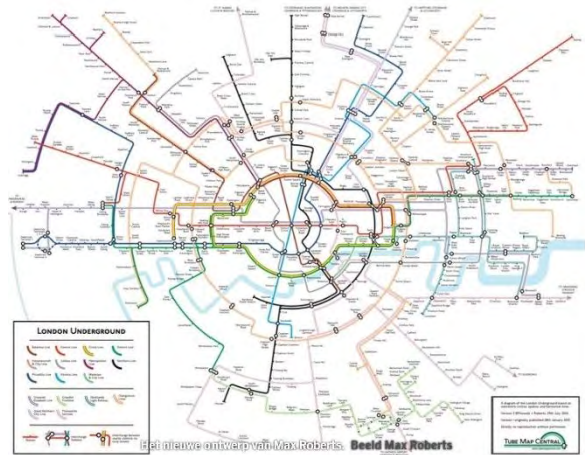
De NS heeft al problemen bij de vloot, omdat de nieuwe ICNG-treinen niet snel genoeg worden geleverd. Er rijden nu dertig ICNG's, terwijl de NS op 129 had gerekend. ProRail zit ondertussen ook midden in een grote opknappbeurt. Tot 2030 wordt intensief aan het spoor gewerkt. De komende maanden zijn er werkzaamheden rondom Schiphol en Rotterdam. De grootste ellende wordt veroorzaakt door de hsl. Vanwege ontwerpfouten in tien viaducten is de maximumsnelheid op die plekken verlaagd naar 80 kilometer. Die snelheidsbeperking straalt uit naar de rest van het spoor, zegt NS-baas Koolmees. Volgens hem is de hinder op negen op de tien trajecten met de meeste vertraging, direct of indirect veroorzaakt door de hsl.

## Dinner Train failliet verklaard *(Gelderlander, 29 augustus)*

Veel ritten werden geschrapt wegens technische problemen. Maar ook financieel ging het niet goed. Klanten wachten wekenlang op hun geld. Bij Dinner Train werkten veel zzp'ers. Sommigen zouden nog duizenden euro's tegood hebben. Dinner Train ging in 2019 ook al eens failliet.

## Trolleybus viert 75-jarig bestaan in Arnhem *(Gelderlander, 5 september)*

En volgens trolleyprojectmanager Hans Aldenkamp ziet de toekomst er rooskleurig uit.



## In oorlogstijd bemannen Oekraïense vrouwen de zware industrie *(Volkskrant, 7 september)*

Doordat veel mannen naar het front worden geroepen, nemen vrouwen hun taak binnen bijvoorbeeld de treinwielenfabriek Interpipe in Dnipro. Svitlana Bogdan bijvoorbeeld is opgeleid als veehouder, maar stuurt nu wielen van 350 kilogram en meer dan 1000 graden Celsius heet naar de koelruimte.





MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

# PEPERKAMP



[www.peperkampmodelbouw.nl](http://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



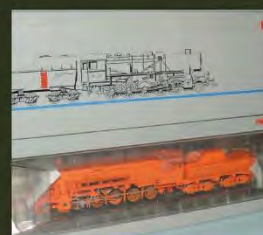
OPBRENGST € 2720,-



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](mailto:info@veilinghuisbouwman.com) | [www.veilinghuisbouwman.com](http://www.veilinghuisbouwman.com)





# “Jong geleerd, ouder gedaan”

📷 en 📝 door **Martijn Schreuder**



Een nieuw gezicht op clubavonden. Inmiddels loop ik al een aantal maanden mee en heb ik zelfs mijn eigen strookje toegewezen gekregen op de spoor 1-baan. Een Bahnmeisterei moet het gaan worden, met veel rondslingerend spoorse troep op het terrein.

Mijn naam is Martijn Schreuder, 26 jaar oud en u raadt het al, verslingerd aan modelbouw en treintjes. E-locs wekken niet zo mijn interesse maar ik kan met name stoom en hier en daar een diesel enorm waarderen en het liefst in schaal 1:32. Op de clubavonden ben ik vaak te vinden rondom de spoor 1-baan. Over het algemeen kom ik samen met mijn vader (Koos Schreuder) op de dinsdag richting Arnhem. Hij was al een poosje lid en was enorm enthousiast over de vereniging en door deze goede geruchten ben ik ook een kijkje komen nemen. Aangezien ik nu lid ben is de afloop van dat verhaal wel bekend.

Na de HAVO heb ik een opleiding Werktuigbouwkunde gevolgd aan de HAN in Arnhem. Daar heb ik kneepjes van het vak van machineconstructeur geleerd. Een super interessante opleiding die ik iedereen kan aanraden.

Tijdens mijn studie kwam ik in aanraking met mijn huidige werk waar ik inmiddels al negen jaar werkzaam ben. Van de techniek ben ik de operatie in gerold, waar ik momenteel een rol als operationeel directeur vervul. Een aantal jaar geleden kreeg ik de kans om mede-eigenaar te worden en die heb ik gegrepen. Inmiddels heb ik samen met mijn compagnon nog twee bedrijven opgericht en bestieren we dus drie firma's die zich richten op automatische brandblussystemen en automatische smeersystemen voor zwaar materiaal. Denk hierbij aan bulldozers, graafmachines, vrachtwagens, bussen etc. Wellicht klinkt dit



ingewikkeld, maar mijn werkzaamheden bestaan vooral uit het ervoor zorgen dat alle neuzen dezelfde kant op staan.



Samen met mijn vrouw Romée en onze katten woon ik in Apeldoorn in de buurt van Paleis het Loo. Romée, die moet overigens niks weten van treintjes...

Toen ik nog heel klein was ben ik al in aanraking gebracht met modeltreinen. Toen ik de leeftijd van een jaar of twee had werd er al een LGB Toytrain start-set aangeschaft door mijn vader. Mijn opa had destijds ook een grote LGB-baan op de zolder waar ik als peuter maar wat graag kwam spelen. Ook thuis werd er gewerkt aan een grote LGB-baan die de gehele zolder van een vrijstaand huis besloeg. Uiteraard werd er steeds weer een stukje bijgebouwd en met het ouder worden werd het ook

steeds meer een gezamenlijke hobby. Helaas sloeg het noodlot toe toen ik elf werd, alle LGB-treintjes werden namelijk verkocht. Het huis werd grondig verbouwd en een extra verdieping werd gerealiseerd door het optrekken van de kap. Ruimte voor een LGB-baan verviel hiermee, omdat de zolder werd opgedeeld in twee ruime kamers. Het waren op zich leuke kamers, maar echt niet groot genoeg voor de verzameling die wij destijds hadden. Op een weekend Eurospoor werd dan ook alles verkocht en werd de fundatie gelegd voor een H0-verzameling. De HSB 996001 van LGB hielden we achter, samen met wat kerstwagons om onder de kerstboom zijn rondes te draaien.



Deze H0-hobby was geen lang leven beschoren bij ons. Het formaat van de treintjes prikkelde ons niet. Na het bouwen van toch een behoorlijke baan werd op termijn ook weer besloten om hier afscheid van te nemen. Dit starten en stoppen van hobby's herhaalt zich aardig vaak binnen ons gezin, product van de opvoeding waarschijnlijk.

Na een complete verzameling Harzer Schmalspur bahnen in 1:22,5 kwam spoor 1 in beeld. Bij het kopen van transportkisten stuiten we op een schitterende spoor 1-baan van Ernst Jorissen. Dit vonden we zo ontzettend gaaf dat we besloten al het LGB weer te verkopen en ons te richten op spoor 1. Ook al het spoor 1 werd weer verkocht en er werd weer LGB gekocht. Toen werd al het LGB weer verkocht. Na wat tussentijdse hobby's kwam toch spoor 1 weer in beeld.

Na een complete verzameling Harzer Schmalspur bahnen in 1:22,5 kwam spoor 1 in beeld. Bij het kopen van transportkisten stuiten we op een schitterende spoor 1-baan van Ernst Jorissen. Dit vonden we zo ontzettend gaaf dat we besloten al het LGB weer te verkopen en ons te richten op spoor 1. Ook al het spoor 1 werd weer verkocht en er werd weer LGB gekocht. Toen werd al het LGB weer verkocht. Na wat tussentijdse hobby's kwam toch spoor 1 weer in beeld.

Anderhalf jaar geleden ben ik verhuisd naar een andere woning met een ruime hobbykamer boven de garage waar de spoor 1-hobby hervat kon worden. In deze ruimte hebben we vijf





modules staan met een totale lengte van zes meter. De bakken zijn een meter diep. De baan heeft acht wissels en wordt aangestuurd met een Ecos centrale. Het digitaal ombouwen van locs heb ik altijd heel leuk gevonden. Ik kan me dan ook uren vermaken met het inbouwen van lampjes, bewegende machinisten en decoderinstellingen. Door de vele wissels op dit korte stukje kan er enorm veel gerangeerd worden, waardoor tijdens een avondje rijden het pendelen niet snel verveelt.



We verzamelen materieel in tijdperk III en IV, maar officieel is onze baan een museumbaan zoals de Veluwe Stoomtrein Maatschappij. De modules kunnen uit elkaar, zodat deze meegenomen kunnen worden naar beurzen en andere evenementen. Voor volgend jaar staan er al twee beurzen op de agenda, waarvan eentje naar alle waarschijnlijkheid Terug naar Toen 2025 zal zijn.

De meeste accessoires worden gekocht tijdens het struinen op beurzen, maar ook veel wordt door mij en mijn vader zelf gebouwd. Via het werk heb ik de beschikking over een 3D-printer waarmee het bouwen van bepaalde zaken een stuk gemakkelijker wordt. Kozijnen voor gebouwen en loodsen printen wij tegenwoordig. Dit scheelt een hoop tijd en zorgt er ook voor dat het superstrak wordt. De baan is nog lang niet klaar, maar het bouwen is wat mij betreft leuker dan het rijden. Dus wat dat betreft zit ik voorlopig wel goed.

Ik hoop dat ik met dit verhaal een kleine introductie over mezelf heb kunnen geven. Mocht u nou nog vragen hebben, spreek mij gerust aan op een van de avonden!



# Naar Hwd en Hvs

📷 en 🗨️ door **Johan Vos**

De datum 8 juni 2024 stond als een uitje vanuit onze modelspoorvereniging in de agenda. Door Hans per mail aangekondigd als een herhaling van een trip uit 2019, maar deze keer wel in het teken van aangekondigde sluiting van het Modelbouw Centrum in Hilversum. Jan Barnier wordt 72 jaar en gaat zijn winkel na 45 jaar per 31 augustus (om 16 uur) sluiten.

Een klein maar gezellig groepje, Hans, Jasper, Niek, Martien, Robert en Johan stond in de vroege ochtend van de zaterdag (08.00 uur) in Arnhem op het station om eerst naar Heerhugowaard (Huider) te gaan en daarna, als gezegd, naar Hilversum. Om nog steeds onduidelijke redenen gedwongen tot een bijzondere omweg, via Hoorn, waren we uiteindelijk om circa half elf in Heerhugowaard. Onderlinge gezelligheid zorgde ervoor dat de reistijd omvloog. Een wandeltocht in een zonnig maar fris Heerhugowaard bracht ons vervolgens naar de vestiging van Huider waar het tijd was voor een groepsfoto (fotograaf ontbreekt 😊).



Daarna snel naar binnen, benieuwd als we waren naar de 'Huiderstad'-baan (en de veranderingen ten opzichte van 2019). Op de bovenverdieping staat over een lengte van circa 35 meter en een breedte van een meter of vijf een H0-baan van 'formaat'. Persoonlijke mening: je komt oren en vooral ogen te kort om alles in je op te nemen. Aangezien wij rond 10.30 uur binnen kwamen, vielen we in het tijdperk tot half jaren '70 en daarna tot 12.30 uur de tweede helft van de jaren

'70. We hebben dus kunnen genieten van Nederlandse en Duitse H0-modellen die de werkelijkheid van de jaren 70 op ons en het Duitse spoor lieten zien.

Natuurlijk zien we dan de hondkop- en muis-modellen en diverse stoomtreinen op het podium verschijnen.







Er waren twee dingen die in het bijzonder opvielen. Allereerst de lange Hendrik, bestaand uit vijftig goederenwagons die door twee stoomlocs werden getrokken.



En daarnaast een rangeerlokje dat naar hartenlust kleinere groepjes wagons op en tussen twee een rangeerterrein(en) verplaatste met automatisch aan- en ontkoppelen.



Nog lang niet uitgekeken, maar omdat we tenslotte ook nog in Hilversum langs wilden, togen we rond 12.30 uur terug naar het station in Heerhugowaard. Maar natuurlijk niet nadat we ook nog even in de winkel op de benedenverdieping hadden rondgekeken. Nog snel ergens een broodje gekocht (voor degenen die niet 'zelfvoorzienend' waren) gingen we opnieuw via de bijzondere omweg langs tussenstop Hoorn naar Hilversum.

Voor wie meer wil weten van Huiderstad of de ontwikkelingen aldaar zijn de volgende links interessant:

<https://www.huider.nl/huiderstad-introductie>

<https://www.huider.nl/huiderstad-ontwikkelingen-2024>







Een winkel(tje) van totaal andere allure dan Huider, maar met wel genoeg om rond te snuisteren wachtte ons in Hilversum op. Gemoedelijke eigenaar achter de toonbank en zijn vrouw verwelkomden ons, samen met nog een paar andere collega hobbyisten uit andere streken van ons land.

Als taalpurist merkte Hans nog even op dat modelbouwcentrum in het Nederlands toch echt één woord is, maar wie maakt zich daar bij een 45-jarig bestaan en een aanstaande sluiting nog druk om.

Nadat de meesten van ons hun portemonnee daar hadden omgekeerd omdat hier 'teveel leuk's' te vinden was, togen we terug naar station Hilversum. Daar misten we net de stoomlocomotief die na 150 jaar weer op station Maliebaan zou gaan stoppen, waar Jasper ons op attent maakte. De passage in Hil-

versum was helaas een half uur vertraagd. (<https://nos.nl//2523636>). Robert merkte op dat we die stoomtreinen naar hartenlust ook in Lieren bij onze Veluwsche Stoomtrein Maatschappij kunnen bewonderen.



Dus werd besloten niet te wachten, maar de trein via Utrecht terug naar Arnhem te pakken. Op die terugweg troffen we geen conducteur meer. Op de heenweg had zijn collega ons nog gewezen op het feit dat Hilversum niet regulier op de terugreis vanaf Heerhugowaard lag. Maar toen we hem wezen op de verrassende omweg via Hoorn maakte hij het ons ook 'niet moeilijk' meer.

Om 18 uur waren we tevreden en gelukkig na een dag als modelspoorders onderling weer terug in Arnhem en ging ieder zijns weegs. Met dank aan Hans als 'reisleider' zien we uit naar een volgend gezellig samenzijn.





# Dit is Marco Wegerif

door Hans van de Ven



Vaak is het lastig om bij 'Even voorstellen' foto's van vroeger op te diepen. Maar Marco Wegerif, sinds begin juni lid van onze spoor 1-baan, begint te glimmen bij die vraag en komt een week later met drie schattige kiekjes op de proppen. Op de eerste foto is hij 2 à 3 jaar jong, maar heeft daar mooi al een autotrein aan de haak. Niet alle rails is al aangesloten, maar dat mocht de pret niet drukken. Op foto 2 zal kleine Marco zo rond de vier jaar zijn. Hij heeft een negen jaar en een tien jaar oudere zus, maar die spelen in dit verhaal geen rol. Wie goed observeert, ziet dat we hier op een andere kamer zijn beland. Hier moeten we wel verklappen dat papa zijn vaste treinmaatje was. Ook hij was weg van treinen. Vandaar dat deze baan er al heel aantrekkelijk uitziet. Diverse wisselstraten, een heuse brug en een fraai verhoogd tracé. Geen wonder dat Marco zeer gefocust is terwijl hij de knop van zijn Fleischmann-baan in H0 bedient. Er bestaat nog een derde foto; die toont dezelfde baan, maar dan vanuit een iets ander perspectief. Hier is de baan al weer verder aangekleed. Allerlei gebouwen en de nodige bomen en struiken zijn met zorg geplaatst. Marco en zijn papa hebben hier heel wat uurtjes bouw- en speelplezier beleefd.



Maar dan komt onvermijdelijk de tijd waarin de treinen minder aandacht krijgen. Marco verlaat de basisschool en gaat naar de LTS. Na vier jaar behaalt hij zijn timmerdiploma en hij plakt er direct nog een jaar aan vast voor fijnhoutbewerker (meubelmaker). Bij veel mensen worden de spoorspullen dan ingepakt en gaan de dozen naar de zolder. Maar vader besluit rigoureuus de boel te verkopen. Einde eerste bedrijf.

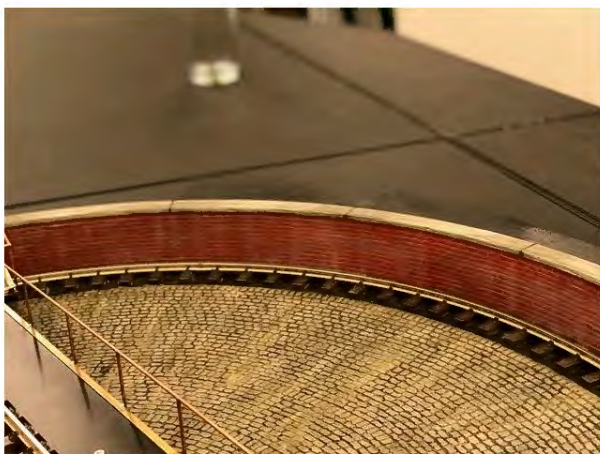
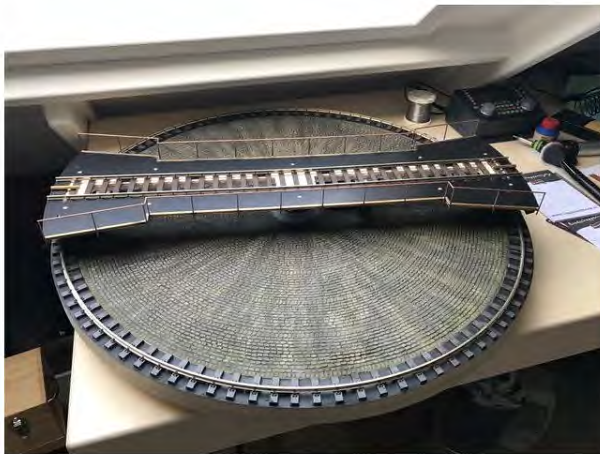


We spoelen een flink stuk door. Marco is al dertig jaar samen met Marga (nog niet getrouwd, zegt hij zelf) en het stel heeft twee kinderen gekregen, Joey (intussen 20 jaar) en Amber (18 ). Samen met Joey wordt op zolder een nieuwe treinstart gemaakt. Deze keer met Lego. Dat mondt zelfs uit in een dubbele baan: een H0-baan boven en een Legobaan daaronder. Marco werkt al vanaf 1992 bij Imagebuilders.



Tot vorig jaar dat bedrijf onverwacht de houtafdeling afstoot naar lagelonenlanden. Marco herinnert zich dat een oud-collega van Imagebuilders dat bedrijf al eerder verliet en voor zichzelf begon. Eén telefoontje bleek genoeg voor een hernieuwde kennismaking en een baan bij MTC. Zij zijn nu met zijn vijven en kunnen complete huisinrichtingen verzorgen. Via de kerk en de VSM in Apeldoorn/Beekbergen maakt Marco kennis met Koos en Martijn Schreuder, die volop actief zijn in de spoor 1-wereld.

Dat betekende zo'n tien jaar geleden het einde van Lego op zolder... Marco schakelt om naar 1:32 en daarvoor wordt de schuur helemaal ontruimd want dan heb je serieus ruimte nodig. Genoeg is het niet, want de schuur is acht meter lang en Marco heeft in Autocad een rondlopende baan ontworpen van vijf bij elf meter. Als zeer ervaren timmerman wordt dus vanzelfsprekend gekozen voor een modulaire opzet. De aankleding daarvan staat nog in de kinderschoenen. Je ziet hier dat Marco vooral belangstelling heeft voor techniek. Hij laat dus trots foto's zien van een zelfgebouwde draaischijf en een filmpje van een segmentschijf in vol bedrijf.







Maar hij heeft ook liefde voor details, dus knutselt hij met XPS een prachtige steentjesvloer in de draaischijf en heeft hij de binnenwand bekleed met 3500 zelfgesneden steentjes van finer (want ja: houtman nietwaar!). Voor het snijden van foam heeft hij de foamcutter van Proxon aangeschaft. Voor het bedienen van de treinen gebruikt hij een ECOS, waarbij een ESU loc-programmer ook tot zijn beschikking staat. De draai- en segmentschijf kennen een zeer soepel verloop. Dat belooft nog wat voor de rest van zijn baan en hopelijk ook voor de spoor 1-baan op onze club. We noteren nog even zijn rijdend materieel. Diesellocs V100.2, V60 en BR 216. Stoomlocs BR 52, BR 94 en BR 89 ofwel T3. Verder een aantal ketelwagens van Kiss en Wunder en goederenwagens van Hubner, Märklin en KM1. Ongetwijfeld brengt Marco ze mee naar de rijavonden van onze club.



# „Uit d'Oude doos”

door Bert Pas

## “WP CLASS” (1947 India)

*Deze gigantische “Pacifcs” behoren zonder enige twijfel tot de meest fascinerende en mooiste van de Indiase locomotieven. Ze zijn echter niet alleen mooi om te zien maar ook in technisch opzicht super geslaagd. Het is een feit dat dit land behoefte had aan degelijke, en betrouwbare locomotieven toen de WP 's in 1947 in bedrijf werden gesteld.*

### Afgeladen volle treinen

India is een land waar de spoorwegen van vitale betekenis zijn. Het is geen uitzondering dat je er afgeladen volle treinen ziet waarbij mensen uit de ramen hangen, op het dak en de buffers zitten... Kortom, overal waar de reizigers, die absoluut niet over een ander middel van vervoer beschikken, maar een plaatsje kunnen vinden. Dit spoorwegnet – dat door de Engelsen in 1947 in een uitstekende staat werd achtergelaten en waaraan vanaf 1852 was gebouwd en sindsdien door de Indiërs zelf verder werd ontwikkeld – heeft altijd een dienst gehad waar heel wat andere continenten nog iets van konden leren. Moest er in 1947 nog 30% van het materieel geïmporteerd worden, in 1977 is dit volgens schrijver Brian Hollingsworth nog maar 5%. India stort zich in de jaren 1960-'70 zelfs op de constructie van dieselelektrische locomotieven. Maar na de Tweede Wereldoorlog al wordt een modernisering van het spoorwegnet ondernomen en deze zet zich voort na de onafhankelijkheid in 1947. Binnen dit kader moeten we de WP's plaatsen waarop in de jaren 1945-'46 gestudeerd werd.



### Vier mannen om het monster aan te kunnen

Deze imposante locomotieven, die over het Indiase breedspoor van 1,676 m rijden, wegen





met hun 173 ton bijna twee keer zoveel als bepaalde Europese Pacifics! Voor zoiets gigantisch moet je natuurlijk bij de Amerikaanse industrie zijn en het is dan ook de firma Baldwin in Philadelphia die deze machines ontwikkelt voor een land dat, hoewel in 1945-'46 nog steeds een Engelse kolonie, zich tot de Amerikaanse industrie wendt na enkele teleurstellingen te hebben verwerkt met machines die door het moederland waren geleverd. De eerste zestien machines maken in 1946-'47 hun opwachting op het Indiase spoorwegnet, gevolgd door nog eens 84 andere die in de maanden erop door dezelfde firma worden gebouwd. Vervolgens worden er 220 machines in Canada gebouwd door diverse firma's en nog eens dertig in Polen door de Fabryka Locomotywm Chrzanov. Tenslotte worden er nog dertig gebouwd door de Oostenrijkse firma Vienna Lokomotiv Fabrik. De WP's blijken uitstekende machines te zijn en de Indiërs besluiten tussen 1963 en 1967 in het kader van hun nationale industrialiserings- en onafhankelijkheidsbeleid zelf nieuwe WP's te bouwen in Chitterjan. Het totale WP-park bestaat dan uit 755 locomotieven. Deze machines zijn zo krachtig en groot dat vier mannen nodig zijn voor de besturing ervan: een machinist, twee stokers en een assistent-stoker!

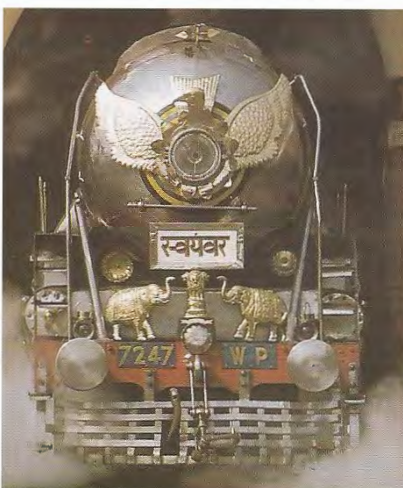
### Technische eigenschappen

Type:	4-6-2
Cilinders:	514 x 711 mm.
Totale gewicht:	173 ton
Oppervlak van het vuurkistrooster:	4,3 m <sup>2</sup>
Diameter van de drijfwielen:	1705 mm
Inhoud watertender:	27 ton
Inhoud steenkooltender:	15 ton
Keteldruk:	14,7 bar

### Een van de laatst gebouwde stoomlocomotieven

Het is interessant om te weten dat in 1967 India nog steeds stoomlocomotieven bouwt terwijl in de meeste landen van de wereld men ze tot schroot verwerkt. Deze bewuste keus is heel begrijpelijk want een stoomlocomotief is in technisch opzicht een gemakkelijk te hanteren machine, noch voor de

besturing, noch voor het onderhoud is hoog opgeleid personeel nodig. Ook wat de brandstof betreft is ze niet kieskeurig. Andere ontwikkelingslanden gingen vaak te snel over op elektrische of dieseltractie en kwamen in de problemen vanwege te weinig goed opgeleid personeel en technische middelen. India heeft dus een verstandige keuze gemaakt door de ontwikkeling gepaard te laten gaan aan de beschikbare technische middelen.



Met haar 173 ton kon de WP 7247 alleen maar in de Verenigde Staten uitgedacht zijn, het land van big, bigger, biggest, maar behoud wel een paar Britse karakteristieken zoals de op het Indiase spoorwegnet voorgeschreven stuurcabine.



# Agenda

- za 14 september **Open Monumentendag.** Speciaal hiervoor rijdt het Spoorwegmuseum extra ritten met historisch materieel. De Mat'54 (Hondekop) en Mat'46 (Muizeneus) rijden ritjes vanaf station Amersfoort.
- 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](mailto: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://railydagen.nl/>
- za 21 september **Digitale Infodag** Domburg Train Support, Muzenhof in Ermelo; gratis entree 10-16 uur
- 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 september **Den Bosch onder Stoom.** Twee grote Duitse stoomlocomotieven, een Baureihe 50 en een Baureihe 23, pendelen dan tussen de Brabantse hoofdstad en de Keizerstad. Een retourticket kost € 34,90. Je reist in rijtuigen uit de jaren 20 met houten banken en een enkele reis duurt 45 minuten. Je kunt in beide steden opstappen en daar enkele uurtjes verblijven.
- 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
- zo 20 oktober **Het Stoomgenootschap** laat een stoomtrein rijden van Utrecht naar Deventer vv.
- wo 23 oktober **Seinwezendag** bij de **Miljoenenlijn** in Simpelveld
- za 26 oktober **Modelspoorbeurs** in Weert, ruilbeurs met schitterende demobanen bij de MSVW (**Model Spoorweg Vereniging Weert**). Buurtcentrum Moesel, Christinelaan 25 in Weert. Open van 10 tot 15 uur. [www.msvw.nl](http://www.msvw.nl)
- za 2 november** **Open dag bij Modelbouwvereniging Arnhem e.o. Meer nieuws volgt**
- wo 6 november **Alles is verdwenen of veranderd** - Een reis door Nederland in zwartwit; **NVBS afdeling Oost**, De Uithoek
- za 9 november **Modelspoorbeurs Houten** en Houten Digitaal
- di 26 november** **Sluitingsdatum inzendtermijn kopij Het Zijspoor 4**
- wo 4 december **Stoom in de Harz**; NVBS afdeling Oost, De Uithoek
- za 7 december **Modelspoorbeurs Houten** en Houten Modelbouw
- di 10 december** **Zijspoor 4 verschijnt**
- za 21 en zo 22 december **Modelspoorbeurs Zutphen**; 10-16 uur
- za 11 en zo 12 januari **Nederlandse Modelspoordagen** in de **Broodfabriek**, Volmerlaan 12 in Rijswijk. [www.modelspoordagen.nl](http://www.modelspoordagen.nl)







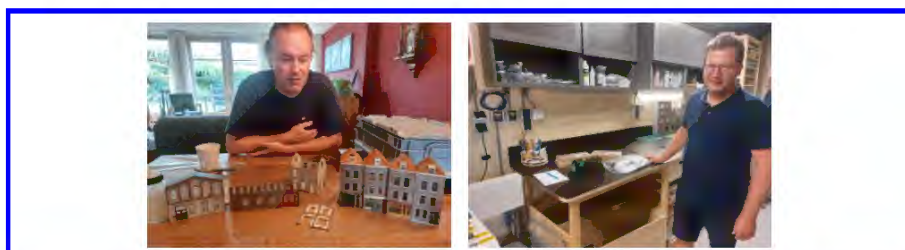
Lennart diepte - met dank aan Carlo - prachtige foto's op uit onze bibliotheek. Het betreft legio opnames, in Arnhem en omstreken gemaakt door ons oud-lid Toby Keijzer. In iedere uitgave trakteren we je op een of meer van die fraaie foto's. Dit is aflevering 5.



Toevalstreffer: vanaf zijn werkplek aan de Vosdijk legde Toby een bermbrandje vast waardoor de Mat 64 tot stilstand is gekomen. Naast de trein loopt een medewerker van NS of van de brandweer.



# OMROEPBERICHTEN



De lasersnijder van Ronald Koerts (foto rechts) heeft een werkvlak van 600x400 mm. Hij is watergekoeld en heeft een luchtpomp voor koeling en wegblazen van de rook. Ronald werkt vaak samen met zijn compagnon Harold Content (foto links). Hij is gespecialiseerd in het ontwerpen, printen en op kleur brengen van gebouwen in allerlei varianten. Je vindt zijn merk bij Bentink onder de naam @LASER\_CHEF. Met de zoekterm Laser\_Chef zijn al zijn producten ook te vinden op Instagram en Facebook. Harold en Ronald maken samen uiterst fragiele hekwerken en nog veel meer onder de naam 'HR products'. Ronald zelf tenslotte heeft nog een reeks verrekken, stelconplaten, overwegen e.d.

@LASER\_CHEF

HR HAROLD & RONALD  
PRODUCTS

HR Ronald Koerts

Genoteerd staat het plan om beide mannen een keer uit te nodigen op een clubavond. Daar kunnen ze hun producten tonen en vertellen over de gebruikte technieken. In een workshop zal aan de deelnemers worden geleerd hoe zo'n lasergesneden gebouw op kleur gebracht kan worden.

## JARIGEN

26 september

Peter Charbon

2 oktober

Corrie Hendriks

4 oktober

Cor van Kooten

8 oktober

Jan Hillegers

16 oktober

Alex Kuyt

19 oktober

Theo Bouwmeister

28 oktober

Bert Pas

1 november

Peter Knijff

3 november

Lennart Visser

7 november

Henk van Ulden

8 november

Dick Aalbers

11 november

Therius Bartels

Wim Gouw

8 december

Carlo Hellegers

Herman Ederveen

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

de adverteerders, Robert Mooij, Jaap Stoter, Niek van Duijvenvoorde, Koos Schreuder, Martijn Schreuder, Johan Vos, Marco Wegerif, Lennart Visser, Bert Pas (ook als bezorger), Hans van de Ven.

Wil je jouw naam hier de volgende keer bij?

Mail aan [zijspoor@mva.nu](mailto: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](http://www.guusonstenk.nl)

**BAPTIST**.NL

BEZOEK ONZE WINKEL OF SHOP ONLINE  
VLAMOVEN 32, ARNHEM 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<sup>e</sup> klas
- \*Fax service
- \*Kantoorartikelen
- \*Inbinden
- \*Snijden
- \*Plastificeren
- \*Bedrukken van:
- +T-shirts
- +Muismatjes
- +Servetten
- +Bekers etc. etc.
- \*Krasloten

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](http://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\*
- Furnituren\*
- DMC-garen\*
- Batterijen\*
- Lotto+Toto\*
- Potgrond\*

\*Apotheek service\*



# 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



**40m<sup>2</sup> 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](http://www.wentinkhobby.nl) • E. [support@wentinkhobby.nl](mailto:support@wentinkhobby.nl)**

