

Het Zijspoor



Station Arnhem, Sonsbeekzijde 1954

officieel orgaan van de

Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

36e jaargang, 2025, nr. 1

3D

Aflevering 19. OV-fietsen

Eckerhoogte kent nauwelijks een tijdperk, al rijden er vooral diesels rond. Eckerhoogte kent nauwelijks jaargetijden. Kale bomen zijn er weinig, maar wel bomen vol in blad én bomen met herfsttooi. Voorjaarsbloemen net zo gemakkelijk als zomer- en najaarsplanten.

Eckerhoogte kent nauwelijks hoogteverschillen (oké, één berg dan). Ik breng er ook steeds meer Hollandse accenten op aan. Ik berichtte al uitgebreid over mijn bollenvelden en vlak daarbij staat een sextant, zo'n typisch Nederlands zeskantig stationsgebouwtje. Daar komen binnenkort echt Nederlandse perrons bij. Tja, en dan mogen OV-fietsen niet ontbreken.



Ronald Visser was bereid ze in 3D te tekenen (op mijn speciaal verzoek beslist mét snelbinders) en te printen. Het was nog even zoeken naar de juiste NS-kleuren blauw en geel. Aluminium en zwart maakten het klusje af.

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 € 150 per jaar, NL05 SNSB 0783 2575 11 van Modelbouwvereniging Arnhem
Website <https://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 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.

Inleveren van je bijdrage(n) voor Zijspoor 2025-2 kan tot 27 mei a.s. bij de redactie.
Het volgende Zijspoor komt 10 juni a.s. uit.

IN DIT NUMMER:

3D	2	Terugblik excursie Rijswijk	22
Van de redactie	4	Nieuwspas	25
Van de voorzitter	6	Marco wil!	29
T-Huis	7	Elektronica	33
De achtergrond van baan 1	10	Baanjaarverslagen	36
Weet je nog wel: Emmerwir	13	Agenda	40
De Kameleon	16	Tobyright	41
Locdoc Martien & Op de draaischijf	20	Omroepberichten	42



van de **REDACTIE**

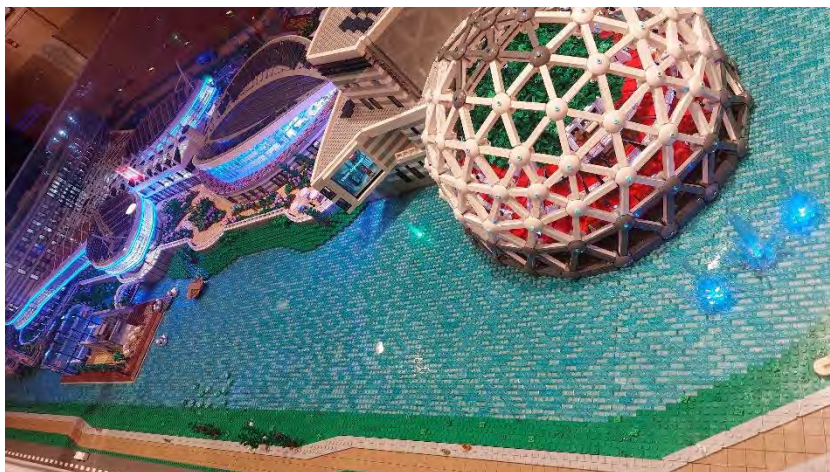
Van onze fotografen

Maria krijgt een zeer welverdiend bloemetje



Groepsfoto Intratui-ners (toen Peter Charbon nog onderweg was...)

Bij het gigantische AFAS-theater in Leusden staat een meters lange maquette, gebouwd met Lego. De Bijenkorf in Amsterdam heeft iets dergelijks bij het restaurant staan.



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 Bestuursstafel

Open huis

Uit ons vorige Zijspoor: *“We beschouwden de open ochtend van 2 november als een opmaat naar een ouderwets grote open dag met flink wat publiciteit. Eerst moeten we meer zekerheid hebben over vragen als: vinden leden het leuk om een open dag te organiseren? Hoe houden we de drukte onder controle? Wat zijn effectieve vormen van publiciteit?”*

Gaandeweg kwamen we in het bestuur tot de conclusie dat we te weinig hadden gedaan om op deze vragen antwoord te kunnen geven. Daarom staat het nu eerst op de agenda van de ALV, zodat we in ieder geval beter beeld hebben van het aantal leden dat op een nieuwe open dag aanwezig en actief wil zijn.

Erfenis Arthur

De verkoop van de spullen van Arthur is afgerond. Daarnaast hebben veel spullen een nieuwe plek gekregen op de verschillende clubbanen. De opbrengst van de verkoop is 250 euro! Een mooi bedrag! Ik zag volop tevreden gezichten van leden die voor een aantrekkelijke prijs een mooi item konden kopen. Op 4 maart is dat geld overgedragen aan Elisabeth, de dochter van Arthur. Op die manier leeft Arthur niet alleen voort in onze gedachten, maar ook op onze modelbanen!

Betalen in de Spoorbiels

Pinnen in de Spoorbiels is een vaak uitgesproken wens. Maar daarvoor is een pinapparaat nodig en dan kost iedere pintransactie ook nog eens geld. Toch komt er een mogelijkheid om digitaal te betalen en wel via een betaalverzoek. Let wel: daarvoor dien je zelf wel te beschikken over een betaal-app op je telefoon. Ik kan een betaalverzoek maken van je briefje en middels het scannen van de QR-code betaal je dan en gaat jouw geld rechtstreeks naar de rekening van de club. Ik zal je briefje aftekenen en dan geef ik aan Maria aan dat je je briefje hebt voldaan. Let wel, het kan alleen op betaaldag en alleen als ik aanwezig ben.

Website

De werkgroep die zich bezighoudt met het bouwen van een nieuwe website (Gert, Johan, Joost en Hans, ondersteund door Jan Lourens) is al een eind op streek. We gaan afscheid nemen van de oude url ~~https://mvs.nu~~ en wel in het bijzonder omdat de extensie `.nu` extra kosten met zich meebrengt.

Over niet al te lange tijd kun je ons vinden onder www.modelspoor-arnhem.nl. We gaan gebruik maken van WordPress waardoor het mogelijk wordt dat we eenvoudig, zonder veel technische kennis, documenten en gegevens op internet kunnen publiceren en daarmee de informatie dus actueel houden.

~~Doordat we niet blijven werken met `.nu`~~ gaat ook het (enige) daarbij horende mailadres ~~zijspoor@mvs.nu~~ buiten gebruik. Je kunt kopij voor Het Zijspoor rechtstreeks mailen naar hans.vandeven30@gmail.com.





Het zeskantige T-Huis, waar een heerlijk stampotbuffet en een niet te versmaden ledenvergadering op het menu staan, was voorheen te vinden aan de Sonsbeekzijde van station Arnhem. Door de uitbreiding van het station moest het plaats maken en is het gebouwtje in 2010 gedemonteerd en in 2012 opgebouwd in Park Presikhaaf. Hier doet het nu dienst als gezellige horecagelegenheid: het T-Huis.

Een duik in de geschiedenis van deze stationsingang levert met name informatie op over de transformatie naar de horecavoorziening die het nu is, geschreven door *Ine ter Borch*. Sloop en wederopbouw van de koepel zijn voorbereid door Tektoniek (die ons gul toestemming verleende om uit hun documentatie te citeren). Op internet (www.tektoniek.nl) heet het 'Kennissplatform Architectuur in Beton'. Andere betrokken partijen waren:

opdrachtgever	Vivare Arnhem Horeca
architect	H.J.G. Schelling (1954) en K3 Architectuur, Arnhem
constructeur	Ingenieursbureau Van der Werf en Lankhorst, Arnhem
aannemer	Kuiper Arnhem Bouw en Ontwikkeling

Stationsentree Arnhem Sonsbeekzijde was tot 2010 in gebruik aan de Amsterdamseweg. Het was net als het toenmalige hoofdgebouw een ontwerp uit 1954 van H.G.J. Schelling, huisarchitect van de Nederlandse Spoorwegen. Op de oorspronkelijke locatie 'zweefde' het gebouw boven de grond op een plateau op palen. Goed te zien op de coverfoto van dit Zijspoor. Een voetgangersbrug vormde de verbinding tussen het maaiveld en het station. Na de verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog was er een dringende behoefte aan een nieuwe stationsgebouw, ook door een toenemende reizigersstroom. Schelling heeft meerdere stationsgebouwen ontworpen, zoals in de jaren vijftig de stations van Enschede, Zutphen, Hengelo en het Amstelstation in Amsterdam in 1939. Wat opvalt aan de naoorlogse ontwerpen zijn de slanke betonconstructies en de hoge glaspuien gevat in ragfijne staalprofielen.



In de opvatting van Schelling moest beton zuiver worden toegepast. Dus: de constructie tonen en niet bekleden met baksteen. Dat betekende ook geen pleisterwerk of andere afwerkingen



toepassen, maar zuiver de bestanddelen laten zien van het materiaal zelf, zoals toeslagmaterialen. Alleen oppervlaktebehandelingen als zandstralen of schuren waren geoorloofd. Het gebruik van kleurstoffen vond Schelling ook te ver gaan. Hij selecteerde en doseerde de toeslagmaterialen zorgvuldig voor het beoogde esthetische effect. Hij gebruikte wel toeslagmaterialen zoals rood en geel baksteenpuin, gebroken gresbuizen, glas en helder wit grind.

Schelling koos voor een koepelconstructie van fusées céramiques, die in Nederland niet vaak is toegepast. Deze constructie bestaat uit ribben van in elkaar geschoven keramische buizen die tussen twee betonnen ringen worden gespannen. De open ruimten tussen de ribben worden geheel opgevuld met fusées, waarna het geheel wordt afgesmeerd met cement. De ring in de 'nok' van de koepel vormt een oculus (het Latijnse woord voor oog), waardoor licht de ruimte binnenvalt.

Het klassieke uiterlijk en het open karakter van het zeskantige paviljoen, afgedekt met een koepel, lenen zich uitstekend voor een horecagelegenheid. Voor de constructeur en uitvoerder waren het demonteren van de betonconstructie en het weer opbouwen met herstel van de stabiliteit een interessante uitdaging.



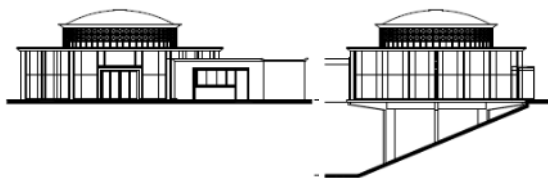
Nu staat het paviljoen op het maaiveld midden in Park Presikhaaf. Op de plaats waar oorspronkelijk de voetgangersbrug aansloot, is nu een doosvormige aanbouw gemaakt, waarin de keuken en sanitaire ruimten zijn ondergebracht, zodat het paviljoen zelf een open ruimte kon blijven. De oude betonconstructie van het paviljoen bleek nog in opmerkelijk goede staat. Er was dan ook nauwelijks reparatie van het beton nodig. Voor het beton is destijds granulaat gebruikt uit het puin van de in de Tweede Wereldoorlog door bombardementen verwoeste stad. De granulaattextuur was zichtbaar gemaakt door het betonoppervlak te zandstralen. Door vervuiling was die textuur niet meer te zien. Het oppervlak is schoongespoten om de oorspronkelijke kleuruancering van de toeslagmaterialen weer naar boven te halen.

K3 Architectuur maakte het ontwerp voor de nieuwe horecafunctie. Om het gebouwtje te kunnen verplaatsen, is het letterlijk van zijn fundering gezaagd en op een nieuwe fundering in het

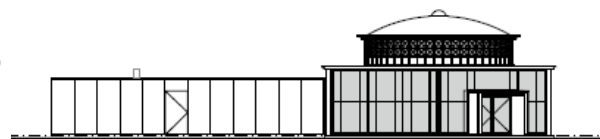


park geplaatst. De kolommen zijn iets onder de kolomkoppen afgezaagd. Daarna is de ringconstructie in stukken gezaagd. Voor oplettende bezoekers zijn de zaagsneden nog zichtbaar door kleurverschil in het betonoppervlak. De demontage vereist een grote zorgvuldigheid bij het merken van de onderdelen en het in kaart brengen van de juiste positie om het gebouw op de nieuwe locatie weer in elkaar te kunnen zetten. Voor de constructeur betekende de verplaatsing aardig wat rekenwerk. De grootste uitdaging was het herstellen van de stabiliteit, die door het in stukken zagen van beton en wapening was verdwenen.

Helaas kon de koepelconstructie van fusées céramiques niet worden gered. De koepel, met een doorsnede van 11 m, was te groot om te transporteren over de weg. Bovendien zou al bij vervormingen van een enkele centimeter scheurvorming optreden, zo bleek uit berekeningen. De koepel is om deze reden opnieuw geconstrueerd met houten ribben. Uiterlijk is er geen verschil tussen de nieuwe afwerking en het oorspronkelijke blauw gekleurde stucwerk. Wel is onder het stucwerk een doek aangebracht om de akoestiek te verbeteren. De ranke staalprofielen van de verdiepingshoge glaspuien zijn vervangen door aluminium met modern isolatieglas. De pui-indeling is hetzelfde gebleven.



Oude situatie: voorgevel en zijgevel links



Nieuwe situatie: voorgevel



In 2013 haalde ik met langjarig voorzitter Jitse Kaspers en oprichter Max van de Pol in het T-Huis herinneringen op.

Zorgorganisatie Siza kreeg de kans om het bijzondere gebouw te gaan exploiteren als horecavoorziening. Zij staan voor sociaal, lokaal en duurzaam ondernemen. Het T-Huis is dus een sociale onderneming. Mensen met een arbeidshandicap kunnen in het T-Huis de fijne kneepjes van het horecavak leren en waar mogelijk uitstromen naar een regulier horecabedrijf. Zie vooral ook <https://t-huisarnhem.nl/>



Mooie muur

📷 en 🗨️ door **Everard van der Velden** en **Ron 't Hooft**

We moeten voorzichtig zijn. Ja voorzichtig met wat we beloven. Onze onvolprezen redacteur van Het Zijspoor weet ons nog wel eens te verleiden tot spontane toezeggingen voor een bijdrage aan het MVA clubblad en dan hang je. En met de deadline is Hans vaak onverbiddelijk. Je zou het zijn heilige graal kunnen noemen. Ik noem het een stok achter de deur. Wel heel effectief. Dus begin je. Waar moeten we beginnen?

Nou, zullen we aftrappen bij onze wens om onder de blauwe lucht met witte wolken een leuke langgerekte afbeelding met huizen, bomen, industrie en landschap te plaatsen? Zodat je met de mooie spoor 1-treinen op de voorgrond een passend, realistisch geheel krijgt als je aan een kopje koffie of iets sterkers zit in de kantine. Toen deze wens Hans (ja onze Zijspoor-redacteur) ter ore kwam en Ron en ik het hadden over ene mijnheer Jowi uit Oostenrijk, klonk gelijk al de bekende kreet: véél te duur maar wel erg mooi. Jowi's werk hadden we al eens gezien bij On traXS in Utrecht met de modelbanen Braubach en Wilhelmshöhe. Dat waren supermooie achtergronden voor Spoor 1 (maar ook voor andere schalen). Echt professioneel en geheel naar wens van de klant. Een uitgebreide catalogus van de mogelijkheden staat op www.modellbahn-hintergrund.com



Dus toen we het over de kosten hadden zeiden we dat we eigenlijk zelf zo'n ontwerp zouden moeten maken. Dat zou veel goedkoper moeten kunnen. Maar ja, wáár vind je zo iemand? En



precies hier kwam Hans met een lumineus idee. Bij (een van) zijn andere vrijwilligersactiviteiten had hij regelmatig contact met Marco Willemsen, die misschien wel iets voor ons zou kunnen betekenen. En ja hoor, Marco kwam kijken en vond het wel een mooie uitdaging. Nou is een achtergrond van bijna zestien meter lengte digitaal ontwerpen natuurlijk geen kattenpis. Wat zegt u? Het is gewoon een giga-klus.

Toen we eenmaal wisten dat het project door kon gaan zijn we gaan kijken welke objecten we graag in het ontwerp wilden hebben. We moeten eerlijk bekennen dat we daarbij 'gespiekt' hebben in de catalogus van onze Oostenrijkse vriend. Op die manier hebben we Marco voorzien van voorbeelden, die hij als leidraad kon hanteren. Te beginnen bij de bar (altijd een goed idee) hebben we achtereenvolgens gekozen voor pakhuizen en fabrieken, beboste groene heuvels (met een klein kasteeltje op de top) zie foto 5, zware (spreek vervuilende) industrie met havenkranen en tenslotte de gezellige zwarte zoi van een, om met een goed Nederlands woord te spreken: Bahnbetriebswerk.



Omdat de door Ron prachtig gebouwde watertoren 1:32 te groot was bij hem thuis, maar ook op onze MVA-baan niet paste, hebben we door middel van een foto zijn meesterwerk digitaal in de achtergrond 'geplakt' en zo eeuwige roem bezorgd. Zie daarvoor het verhaal 'Marco wil' op pagina 29-31.

Eerst hadden we na het printen de totale achtergrond op Airtex (PVC-basis) deze print op platen willen plakken. Maar dan kreeg je het kleurverschil van de geschilderde blauwe muur ten opzichte van de kleur blauw van de print, dus niet doen. En de contouren van de gebouwen



uitzagen uit die platen gaf weer een storend zicht op de zaagsnede, dus ook niet doen. Toen kwam er een 'Eureka'-momentje langs: we snijden/knippen de contouren van de print en lijmen de achtergrond direct op de muur (foto's 1+2+3). Dat hebben we geweten; het was een monnikenwerk. Maar het werd wel optimaal mooi. Geen spijt van gehad. De pakhuizen/fabrieken komen mooi uit tegen de blauwe lucht en zelfs de witte wolken steken leuk af bij de gebouwen (foto 4). Al met al heeft de hele voorbereiding en realisatie van de achtergrond ons toch wel veertien maanden van de straat gehouden.



En de print is voor een fractie van de Jowi-prijs op de muur gekomen. Dat ligt bij de MVA altijd lekker. Door zielig te doen hebben we zelfs een halve emmer (ruim voldoende) dure lijm gratis bij de print gekregen. Bij het aanbrengen hebben we een stevige houten plaat gebruikt om over de sporen te leggen en (op de knietjes, oh wat fijn) de print te kunnen lijmen. Achteraan in de schuine hoek bij de deuren naar de wenteltrap hebben we gekozen voor een demontabele plaat waarop we de print gelijmd hebben. Die plaat hebben we opzettelijk tien centimeter lager gehouden dan de rest van de print, omdat je zó makkelijk over de bovenkant kunt kijken en de baan van de andere kant kunt zien. Ten slotte hebben we achterin het wit van deuren en muren zwart geverfd om zo een rustiger beeld te krijgen ten opzichte van de geprinte achtergrond. Ja, daarover is (knarsend) nagedacht.

Bij de bar is al een stevige plaat gemonteerd, waar t.z.t. een print met groen landschap op komt. Onderaan de lange wand komen tot aan het station nog muurtjes, die de overgang van horizontaal naar verticaal gaan camoufleren.



Bij deze willen wij Marco Willemsen nogmaals hartelijk bedanken. Zonder hem was het onmogelijk geweest zo'n mooi totaalbeeld van onze spoor 1-baan te realiseren.



Weet je nog wel oudje



Bahnhof Emmerwir

Op de beroemde zolder aan de Utrechtseweg 99 waar de Modelbouwvereniging Arnhem e.o. van 1989 tot 2008 was gehuisvest, hebben wij een voor Nederland unieke scène gemaakt. Toentertijd hadden wij op de zolder van de Witte Villa zowel een grote drierail- als een grote tweerailspoorbaan staan en beide werden analoog aangestuurd.

Bij ons kwam het idee op om deze twee spoorbanen met elkaar te verbinden. Maar hoe doe je dat? Hoe moet je dit schakelen? Een drierail wisselstroombaan combineren met een tweerail gelijkstroombaan?

In werkelijkheid kennen wij dit fenomeen onder andere in de grensstations in Bad Bentheim, Venlo en Emmerich. Hier werd standaard een **NS-E** locomotief gewisseld met een **DB-E** locomotief om zo zonder problemen het verschil in stroomsterkte tussen beide landen te kunnen overbruggen, namelijk het Duitse systeem van 15.000 Volt, 16 2/3 Hz en het Nederlandse systeem van 1800 Volt gelijkspanning.

Moeten wij dan station Emmerich nabouwen of een ander voorbeeld nemen? Station Emmerich is namelijk vlak en troosteloos met opstelsporen voor een x-aantal goederentreinen, die braaf wachten tot wanneer ze verder mogen doorrijden. Nee, we hebben toen gekozen voor een fake-station met niet de naam Emmer**ICH**, maar ik heb toen voorgesteld om het Emmer**WIR** te noemen. Ook omdat deze naam goed de doelstelling van onze club benadrukt.

Samen (wir) zijn we één en samen vormen we een gezellige modelspoorvereniging en gaan we met respect met elkaar om.

door **Jitse Kaspers** en **Jasper Kooderings**



We hebben toen het station gebouwd als doorgangsstation en de sporen en wissels van Märklin omgebouwd naar tweerail/drierail gebruik. Dit gaf nogal wat moeite bij bepaalde wissels daar die een hartstuk hebben dat als massa dient. Dit wil je niet in de tweerail versie. Hier moest dus iets in veranderen. Nadat dit aangepast was, konden we de wissels gebruiken voor tweerail- en drierailbanen. De sporen werden eenvoudig omgepoold met negenpolige schakelaars. Deze schakelaars hadden drie standen: tweerail, uit en drierail. Door dus de schakelaar in de drierailstand te zetten, kon je er een Märklin-loc op laten rijden. Als je dan de loc voor de trein zette, dan zorgde je er voor dat alle sporen waar de Märklin-loc overheen reed dus ook in drierail stonden. En andersom gebeurde dat dus ook.

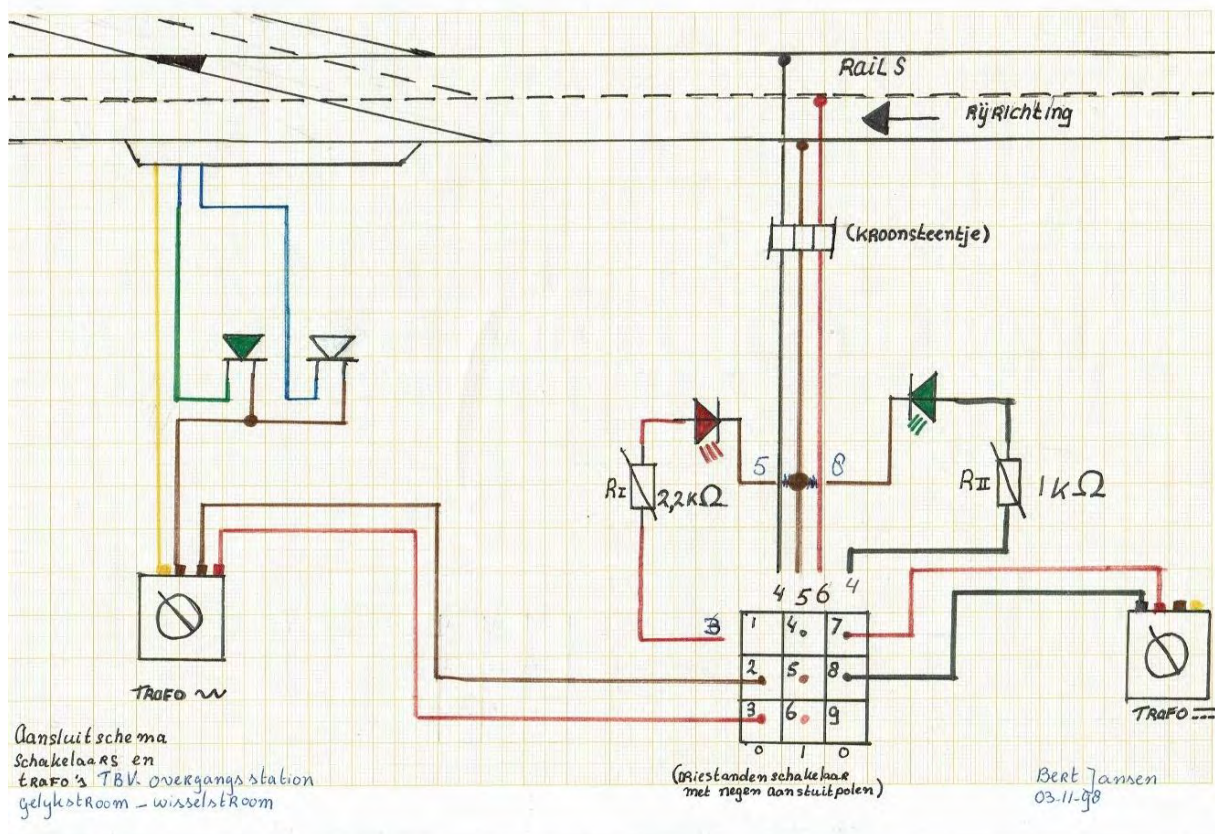


Screenshot uit een DVD van de banen op de Utrechtseweg

Het leuke was dan ook dat er treinen van de tweerailbaan naar de drierailbaan reden en andersom ook. Bij die doorgaande treinen moesten de wielen uiteraard geïsoleerd zijn, anders had je op de tweerailbaan direct kortsluiting. Ik had een goederentrein uitgerust met gelijkstroomwielen en er waren ook clubleden die het leuk vonden om hun wagons eens over de andere baan te zien rijden, weliswaar met een andere loc ervoor. Onze drierailbaan was al gesitueerd in Duitsland en de tweerailbaan had al Nederland als voorbeeld, met de Kematoren, de Sonsbeekvilla en nog veel meer typisch Nederlandse gebouwen. Dat kwam dus goed uit. Zo hebben we een aantal jaren gebruik kunnen maken van het grensbaanstation Emmerwir.

In onze rijke archieven vond Carlo nog twee schakelschema's van 'overgangsstation' Emmerwir. Een daarvan was met potlood getekend en daarom niet geschikt om in ons Zijspoor afgedrukt te worden. Het resultaat zou te flets en daardoor onleesbaar zijn. Vraag Carlo gerust om het voor je op te zoeken. Het andere schakelschema vind je op de volgende pagina, compleet met de negenpolige driestandenschakelaars.





Station Emmerich is vlak en troosteloos met opstelsporen voor een x-aantal goederentreinen, die braaf wachten tot ze verder mogen doorrijden.



Schuiltje waren

📷 door **Marcel van der Bent**; 🗨️ door **Hans van de Ven**

We zetten koers naar Bentink Modelspoor in Apeldoorn, maar meer speciaal gaan we flink terug in de tijd en wel naar begin jaren '50. De schippers van de Kameleon, wie kent ze niet? Hielke en Sietse Klinkhamer, de Friese tweeling en hun boot de Kameleon zijn voor velen wel bekend. Het eerste boek van Hotze de Roos, De schippers van de Kameleon, verscheen in 1949. De spannende avonturen die zij op het water beleefden, zijn daarna in meer dan zestig delen beschreven en er zijn miljoenen exemplaren over de toonbank gegaan.



Artitec heeft twee leuke setjes rond de Kameleon uitgebracht: de beroemde boot inclusief de tweeling (art. 387.587, € 28,90) alsook de vrolijke boerenknecht Gerben en de koppige koe (art. 5870031, € 14,90). Acht deelnemers gaan daar deze zaterdag in een leerzame workshop een klein diorama uit tijdperk IIIa mee maken. Zeven heren hadden keurig de digitale portemonnee getrokken. De dame in het gezelschap kreeg deze workshop als verjaardagscadeau van haar attente man. Als altijd kwamen in het voorstelrondje uiteenlopende ervaringen langs. De een heeft een grote modelbaan, een ander droomt er van zodra het pensioen (Gerben had het dan altijd over 'pensipoen') in zicht komt. Weer een ander hoopt herinneringen op te halen, zijn buurman wil met modelbouwen vooral verhalen in beeld brengen.

Ons diorama meet straks 15 x 21 centimeter. Daarvoor liggen op ieders werkplek vijf stukjes gelaserd MDF klaar, waarmee een A5-bakje gemaakt kan worden. Verder op ons knutselbureautje een Werkhaus-pennenbak met de nodige gereedschappen, maar ook een snijmat, lijm, water, een rol keukenpapier, lekkere snoepjes en - voor het geval dat - een EHBO-trommel. En ja, natuurlijk liggen er de twee Artitec-doosjes met de beloofde hoofdrolspelers. Maar die mogen voorlopig toekijken...



Het A5-bakje heeft een bescheiden opdruk met naam en logo van Bentink, maar onze workshopleider Marcel van der Bent suggereert dat de onderdelen ook in spiegelbeeld en dus neutraal te gebruiken zijn. We krijgen per persoon een klodder MIFOTACK! uit het gamma van Minima Forma. Die lijm heeft wat droogtijd, maar met kleine stukjes maskingtape fixeren we het geheel tijdelijk in positie. In het bakje past precies een laag XPS van 2 cm dik. XPS kun je kennen als dakisolatie en heeft een vastere structuur dan piepschuim uit de verpakkingwereld. Het krumelt nauwelijks en de boel komt niet onder de statische troep te zitten. Overigens hoef je niet naar de bouwmarkt om een heel pak XPS te kopen. Bentink verkoopt het per plaat. Een tweede laagje van slechts 1 cm dik is voor de weilanden. Met het 25 mm Stanley breekmes helemaal uitgeschoven snijden we, het mes vrijwel vlak houdend, deze plak XPS in tweeën, schuiven de stukjes tijdelijk links en rechts achter in ons diorama en tekenen de contouren van de hoogte af. Ook de oever van



de sloot wordt in vorm gesneden. Hou ook daarbij je mes zo schuin mogelijk. Snij liefst in schilletjes, dunne laagjes, flintertjes. Is het niet naar je zin? Leg je weiland iets naar voren en doe een nieuwe poging. Vul het aan de achterzijde aan met een nieuw reepje XPS. Overigens: we maken de oever van een sloot, dus het hoeft niet mathematisch recht. Liever niet zelfs. Ook de Klinkhamers kenden al mollengangen, beverdammen en dassenburchten.

De leefwereld van Sietse en Hielke omvat een groot meer in het midden van Friesland en dorpen als Hoogterp, Laagterp en Akkerwoude en molen De Woudaap. Uiteraard de boerderijen van Jellema, Bruinsma, Twijnstra en Brandsma. Postbode Sjoerd brengt nog tweemaal daags de brieven rond, kom daar vandaag de dag nog maar eens om. Veldwachter Zwart onderzoekt verdachte zaken.

Maar dat past allemaal niet in ons diorama. We beperken het tot twee weilanden met een sloot er tussen en dwars daarvoor een poldervaart met een prominente plek voor onze Kameleon. Water kun je in modelbouw uitstekend maken met twee componenten giethars (resin). Het droogt op en je blijft dus de bodem zien, prima voor bergbeekjes.



helder

Maar het moet 12 tot 24 uur drogen en is dus niet geschikt voor onze workshop. Voor de deelnemers van vandaag ligt er een stukje 1 mm dik plexiglas klaar, precies in de vorm van de beoogde vaart en sloot. Als alles naar wens op elkaar aansluit kunnen de twee weilandjes worden vastgezet. Wat natuurlijk ook kan: een simpel rechthoekig plaatje plexiglas op de maat van je diorama en de stukjes weiland daar gewoon overheen plakken.



We krijgen vervolgens een korte toelichting op de werking van een double action spuitpistool, Eerst komt er een luchtstroom, daarna kun je verf gedoseerd toevoegen door de knop langzaam naar achter te trekken. Airbrushen is een opkomend gereedschap. Het wordt nu bijvoorbeeld ook gebruikt in de patisserie en bij bodypainting. Overweeg je om een pistool aan te schaffen? Let dan vooral op onderhoudsgemak en bedenk dat alles onder de € 100 rommel is. Kies een gerenommeerd merk. Wij krijgen vandaag een Harder & Steenbeck in handen; die heeft een degelijke pakking van teflon. Vooral de eigen, soms eerste, ervaringen met het spuiten geven deze workshop meerwaarde. Let op: ons plaatje plexiglas is asymmetrisch (de sloot ligt niet in het midden van het diorama). Bedenk dus wat de onderkant is, check, check, driedubbelcheck en verwijder daar voor het airbrushen het beschermfolie. Bepaal proefondervindelijk de afstand van object en pistool. Begin met zo'n 25 cm. Spuit gelijkmatig heen en weer tot net voorbij je plexiplaatje. Nog een aandachtspuntje: niet alle pistolen hebben een dekseltje op het verfbakje. We gebruiken een bruingroene kleur (Vallejo Model Color Yellow Olive 70.892). Vergeet niet om het te verdunnen, anders zit je pistool binnen de kortste keren verstopt. Er ontstaan wel kleurschakeringen, geen verfstrepen. Maak de vaargeul wat donkerder, dus wat dikker geneveld. Niet tevreden? Bedenk wat Sietse dan zou zeggen: "We hebben twee kansen. Het lukt of het lukt niet." Met Isopropanol kun je het weer (min of meer) schoonpoetsen, uithuilen en opnieuw proberen. Het plexiglas zelf zorgt straks voor de dieptewerking.





Robert Müller, expert in weathering bij Bentink, was natuurlijk bij dit onderdeel de rechterhand van Marcel. Robert heeft in zijn werkplaats een handig handvat van Redgrass waaraan je te schilderen of spuiten voorwerpen simpel vastkleeft. Tijdens het werken kun je met duim en wijsvinger je object 360° draaien. Er zit ook een magneet bij om het handvat eenvoudig te docken. Na het airbrushen geeft Marcel elke deelnemer nu een dikke klodder bruine (terra, aardekleur) acrylverf. Het is een speciaal goedje, nog niet in de handel. Het heeft een beetje korrelstructuur en droogt mat op. Haal wel het plexiglas eerst even weg! We gaan er goed vullend, lekker royaal al het XPS mee volsmeren. Het lijkt Nutella, maar dat bestond in de jaren '50 nog niet. Echt een poepkleur, maar gelukkig is het geurloos.

Dat geldt niet voor de lunch. De tweeling lijkt vooral te smullen van ijsjes, verrukkelijke appels, kanjers van peren en sappige pruimen en een zelf gevangen visje. Voor ons heeft Bakker Bart weer zijn best gedaan op heerlijk belegde broodjes, maar er zijn ook diverse smaken kaasstengels en meer dan voldoende rozijnenbolletjes. We strekken even de benen en dat kan ook prima in de winkel.

Ons plexiplaatje - oppervlakkig al droog direct na het airbrushen - is nu gereed om op zijn plek aan te brengen. Minimale drupjes MIFOTACK! aan de randen zijn voldoende en na droging totaal onzichtbaar. Laat ook daarna het folie aan de bovenzijde nog steeds zitten. Zo voorkom je dat zich op het 'wateroppervlak' restjes werkmateriaal hechten. Diverse op maat geknipte matjes van Lars op 't Hof worden uitgedeeld. Meerdere tinten groen vormen prachtig een 'familie', de kleuren worden naar elkaar toe gebracht. De velletjes weiland met onkruid en weiland met aarde zijn opgebouwd uit wel vijf lagen. De papieren drager, om te knippen of - veel beter nog - te scheuren, is prima met MIFOTACK! te verlijmen. Smeer het hele oppervlak gelijkmatig in en speciaal de randen. Vergeet niet om het na een paar minuten nog even extra aan te drukken. De wilde berm heeft een kunststof drager, waar een pincet met kromme bek het perfecte gereedschap is om er pollen af te pellen. In het weilandgras worden stukjes weggehaald en daar komen dan de pollen voor in de plaats. Zou je de pollen gewoon over het gras plakken, dan blijft de pol zweven. Het devies is dus: eerst verarmen, daarna verrijken. Een enkele struik van Martin Welberg (middel groen type D, FL/SDMG) zorgt voor de opgaande lijn. Blended turf van Woodland of fijn zand zijn perfect te gebruiken om de randen af te dekken. De grassprietjes vlak langs het water kun je met het pincet iets in het XPS drukken. Kijk tijdens het werken regelmatig op waterhoogte naar het resultaat. Zie je overigens hoeveel grassprietjes et cetera er nu op het plexiglas liggen? Maak het goed schoon en dan is het tijd om ook hier het folie te verwijderen. Trek het met beleid onder de oeverbegroeiing vandaan. Pas vanaf nu op met het maken van vingerafdrukken.



Met een fan-penseel (herkenbaar aan een waaijer haren; een punker zou er trots op zijn) kan het wateroppervlak nog even worden schoongeveegd, maar hij ligt met name op tafel om golfslag te gaan maken. Daarvoor benutten we Gel Medium Glanzend 094 van Talens Amsterdam. Doop het penseel in de Gel en tip steeds streepjes op je wateroppervlak. Daarbij laten we het voor nu in onze sloot. Maar voor bergbeekjes is de Heavy-variant van de Amsterdam Gel geschikt om sterkere golfslag te maken. Het effect in onze sloten zal na droging wat minder zijn: de structuur van golfjes blijft behouden, maar de witte kleur verdwijnt. Dat wordt nog een werkje



voor thuis. Want als de Gel helemaal is uitgehard doet een drywash wonderen. Nog even uitleggen? Neem een stugge kwast, doop die in witte acrylverf en veeg hem daarna zo goed als droog aan een stuk keukenpapier. Ga dan over je wateroppervlak en alle golfjes zullen weer een beetje oplichten.

De loopplank over de sloot tussen de twee weilanden wordt gemaakt van een houten theelepeltje of roerstaafje. Je kunt het oppervlak 'kammen' met een fijn zaagje om de nerven wat verder open te werken. Met een mesje kun je de al te rechte zijkanten wat bewerken. Een zwarte wash (Ammo MIG dark brown 1005, verdund met Enamel Odourless Thinner 2019 van hetzelfde merk) zorgt voor het accentueren van de diepere delen. De ene deelnemer fröbelde er een subtiele ondersteuning bij voor meer stabiliteit van de loopplank. Een ander brak hem expres bijna doormidden; daar zal nu wel niemand meer durven oversteken.

De koppige koe en knecht Gerben Zonderland van boer Jellema worden met een paar drupjes secundelijm in het weiland vastgezet. Het is niet verstandig de poten van de koe en de laarzen van Gerben rechtstreeks uit het flesje van lijm te voorzien. Voor je het weet hangt er een dikke klodder aan. Deponeer een druppel secundelijm op een restje hout of plastic. Tip vervolgens elke poot van de koe er even in en plaats het beest dan in de wei.



Voor knecht Gerben geldt natuurlijk hetzelfde. Artitec heeft in de verpakking ook nog een stuk 'touw' verstopt. Dat werd nog wel een uitdaging om die met houtlijm aan hand en nek vast te zetten. Sommige deelnemers stuurden Gerben en zijn koe in de richting van de loopplank over de sloot. Dat kan bijna niet goed gaan! Volgens schrijver Hotze de Roos is de Kameleon een lompe, ijzeren boot met een stompe steven en in het midden een motor die schuilging onder een ijzeren kap. De motor kwam uit de afgedankte auto van de huisarts. Achter die kap waren het autostuur en de versnellingshandels aangebracht. Aan de vele kleuren van de regenboog op de romp heeft de Kameleon zijn naam te danken. Wij hebben een heel fijn schroevendraaiertje nodig om het model uit de verpakking los te krijgen. De letters Kameleon staan prachtig op de romp geschilderd. In de films over de Kameleon zie je de tweeling in hun schuit staan, maar in de boeken worden ze meestentijds zittend afgebeeld en zo heeft Artitec ze ook vormgegeven. Sietse natuurlijk achter het stuur en kies zelf maar: Hielke

er naast of op de plecht van de boot. Met de nodige observaties vinden we allemaal een fraaie positie voor de Kameleon. Tijd om met het fan-penseel boeg- en hekgolf rond de boot te creëren. Een deelnemer koopt nog snel in de winkel een paar zwanen van Geke van Petegem Scenery. En iedereen maakt gebruik van de lichtbak om een fraaie foto van zijn of haar creatie te maken. Dat bewijst wel dat we zeer tevreden zijn met het resultaat van onze inspanningen. Bij het weggaan hoor ik een enkele modelbouwer zachtjes 'Rataka tjieng ka boem, rataka tjieng ka boem' zingen. Je herkent het natuurlijk als het liedje dat Tjalling, die andere boerenknecht, eindeloos zong. Maar er was ook iemand die Gerben citeerde: "Het is een ruuzelduuzeldaazel!"





De prachtige bel van De Spoorbiels klinkt luid en duidelijk door het clubhuis. Tja, dat gebeurt wel eens vaker als er een mededeling is. Maar nu was ik het lijdend voorwerp. Werd ik zomaar in het zonnetje gezet, leuk om dat eens mee te maken.

Hans heeft hemel en aarde bewogen om een witte jas te regelen met opdruk. Geweldig goed gedaan. Dank daarvoor.

En dan krijg ik voor bewezen diensten van importeur Huib van den Berg van Märklin modelloc Trix 22981 Class 44 in handen gedrukt. Dat is een kroon op je vrijwilligerswerk. Maar niet alleen voor mij, ook de mannen die met de regelmaat van de klok bij het kerstdorp in Duiven aanwezig waren. Om te bouwen, om te poetsen. Toppers allemaal.



Zo kom je gelijk weer op een stukje in Het Zijspoor. Tussen 2009 en 2016 schreef ik vijftien afleveringen van "Op de draaischijf". De volgende dag heb ik meteen een foto gemaakt en de uitleg van de loc erbij gezocht.



Op de draaischijf =16=

📷 en 📖 door locdoc Martien Beumer

Baureihe 44



De Baureihe 44 is een driebcilinder eenheids-goederentreinlocomotief. Ze is ontworpen om treinen van 1200 ton over middelgebergtes te rijden, dan wel een 600 ton zware trein over steile spoorwegen. De eerste tien machines zijn al in 1926 gebouwd, tegelijk met haar tweecilinderzusje van de Baureihe 43. Tussen 1926 en 1949 zijn er in totaal 1989 locomotieven van de Baureihe 44 gebouwd. Tot en met de aflossing door diesel en elektrische locomotieven was de 44-er de ruggengraat van het goederenverkeer.

De locomotieven hebben een maximale snelheid van 80 km/h. Vanwege hun enorme afmetingen en kracht verbruikten de locomotieven veel kolen en water. Om het voor het personeel makkelijker te maken zijn in 1958 32 locomotieven bij de DB en in 1963 91 locomotieven bij de DR omgebouwd tot oliestook. Zware stookolie diende dan als brandstof voor deze machines.



Rijswijk 2025 in foto's



Hans: een vrijwel onzichtbaar draaipunt in een lange enkelsporige baan.



Herman: het sneeuwlandschap was erg mooi.



Martien: een pareltje op A4





Jaap: De hele mooie dieptewerking met behulp van een achtergrondfoto is werkelijk prachtig.

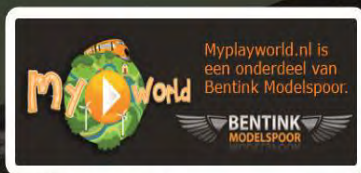


Robert: In 2023 waren we bij On traXS in het Spoorwegmuseum en zag ik deze scene die de sfeer perfect in beeld brengt. Oude man gaat het bos in om hout te sprokkelen. Een sfeer die ik op mijn baan graag wil weergeven. In Rijswijk 2025 zag ik de baan opnieuw, maar nu was opa in gezelschap van een kleinkind. Overigens afkomstig van de "Greifenbachtalbrücke" van de Bimmlbahner (Facebook).





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!



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

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





Vakbonden en ProRail bereiken resultaat *(Gelderlander, 30 november)*

Na diverse stakingen zijn de vakbonden nu wel tevreden over het nieuwe bod van ProRail. Details worden later bekend gemaakt.

Onderzoek naar reeks incidenten op het spoor bij Velp *(Gelderlander, 30 november)*

Is het puur toeval? Of is er een aanwijsbare oorzaak voor vier ongelukken op spoorwegovergangen in Velp in korte tijd? ProRail stelt een onderzoek in.

Station in Arnhem wordt steeds leger *(Gelderlander, 30 november)*

De huiselijke StationsHuiskamer sluit per 1 januari haar deuren. Twee panden verderop staat ook leeg: No Social Waste verkoopt er niet langer zijn duurzame producten. Volgend jaar sluiten ook modemerken Fraenck en kledingbibliotheek Less, net buiten het station.



‘Overlast en gevaar door meer goederentreinen’ *(Gelderlander, 2 december)*

Arnhem en Rheden vrezen dat structureel meer goederentreinen door de stad en omliggende dorpen gaan rijden. Meer geluidsoverlast, trillingen én gevaar voor omwonenden en kwetsbare natuur vindt Rhedens wethouder Ronald ter Hoeven ‘onacceptabel’.

Nieuwe prijsvechter wil met trein naar Duitsland *(Gelderlander, 3 december)*

Lowbudget-treinmaatschappij GoVolta wil vanaf 2027 van Amsterdam naar Frankfurt rijden. Het alleenrecht op internationale treinen vervalt met ingang van komend jaar. De grootschalige werkzaamheden aan het Duitse spoor zorgt voor de vertraging.

Besluit ProRail over Arriva moet over *(Volkskrant, 7 december)*

Volgens toezichthouder ACM is de spoorbeheerder onvoldoende transparant geweest bij de toewijzing van doordeweekse ritten tussen Zwolle en Groningen.

Slechte score voor de NS, maar het ‘rapport rammelt’ *(Gelderlander, 11 december)*

Campagnebureau Transport & Environment, dat in Brussel lobbyt voor schoner vervoer, vergeleek 27 spoorbedrijven op acht criteria. De slechte score van NS komt door de relatief hoge prijzen (want geen staatssteun), matige wifi en catering en de beperkte fietsvriendelijkheid. Wel goed: qua punctualiteit hoort NS bij de beste vijf. Reizigersvereniging Rover zet vraagtekens bij de catering. De trajecten in Nederland zijn daar veel te kort voor.

Ingewikkeldste puzzel is opnieuw gelegd *(Volkskrant, 16 december)*

Dankzij OV-chipkaartdata weet het team van dertig ontwerpers (‘supernerds’) precies hoe de reizigersstromen lopen en kunnen zo het perfecte basisuurpatroon leggen en mooie lange lijnen programmeren. Fiks probleem: door de langdurige en grootschalige verbouwing van Amsterdam Centraal kunnen



daar zo'n 30 procent minder treinen rijden. Bijna 3900 treinen per dag zijn opgenomen in de nieuwe dienstregeling.

‘Staal dat tot leven komt, mooier wordt het niet’ *(Gelderlander, 16 december)*

De onbetaalde commercieel directeur Michel van den Wollenberg wijst enthousiast op de prachtige dikke witte stoomwolken. **Foto 3.** In combinatie met het fluiten ('wij noemen dat klappen') krijgt hij nog altijd kippenvel. Ruim vijfduizend mensen maakten een rit met de Christmas Express tussen Arnhem en Nijmegen. De trein werd op zaterdag getrokken door stoomlocomotieven uit 1938 en uit 1956. Vorig jaar werd de VSM door Winter Arnhem, de organisator van de grootste kerstmarkt van het oosten, benaderd met de vraag of ze de Kerstman in Arnhem wilden laten aankomen. 'Dat is veel te duur voor één ritje. Laten we er dan een heel weekend mee pendelen tussen Arnhem en Nijmegen.'

Over mooie woorden in de regio *(Volkskrant, 17 december)*

Omdat een beloofde marinekazerne niet doorging, kreeg Zeeland 'Wind in de zeilen' (650 miljoen euro) met onder meer een snelle intercity naar de Randstad, 'een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam'. Tot zover de mooie woorden. De uitwerking strandt op ERTMS. Dat systeem moet ergens in Nederland worden getest. Dat 'ergens' wordt de Zeeuwse lijn. In 2029 zullen vier maanden lang geen treinen rijden tussen Vlissingen en Goes. Daarna volgen mogelijk nog maanden van gedoe en treinvuival. Er komen vervangend busvervoer en extra ov-fietsen. Vlissingen - Goes is 30 kilometer, dus twee uur gezond doortrappen.

Klacht over Belgische conducteur die één woordje Frans sprak *(Gelderlander, 19 december)*

Ilyass Alba is een geliefd conducteur en deelt geregeld zijn posts op social media. Maar hij riep 'Goe-demorgen bonjour' door de intercom, terwijl zijn trein nog in het Nederlandstalige Vilvoorde stond, weliswaar slechts één minuut verwijderd van het tweetalige Brussel. Een reiziger diende een klacht in en de NMBS neemt die serieus, al zal er geen juridisch gevolg aan worden gegeven.

NS denkt stiptheidseis net te halen *(Volkskrant, 21 december)*

De eis van de overheid is 88,9%. De stand nu is 89% (in 2023 was dat 89,7%). Overigens doet de hsl het aanmerkelijk slechter. Door snelheidsbeperkingen vanwege constructiefouten in spoorwegviaducten wordt daar waarschijnlijk slechts 68,4% gehaald.



3



4



5

Vrouw rijdt vele meters over spoor *(Gelderlander, 2 januari)*

Ze reed bij de Harderwijkerweg het spoor op. **Foto 4.** Het treinverkeer lag enige tijd stil. Er is niemand gewond geraakt.

Onderzoek naar effect ongelijkvloerse spoorkruising *(Gelderlander, 8 januari)*

In de buurt van de Vosdijk, waar de lijnen uit Zutphen en Zevenaar samenkomen, zou een dive-under een dreigend treininfarct op het spoor kunnen voorkomen. Maar wat gaan omwonenden er van merken qua trillingen en geluid en hoeveel groen gaat er verloren?

ProRail deelt live informatie over kapotte stationsliften *(Gelderlander, 11 januari)*

Door toenemend vandalisme en waterschade zijn relatief veel liften (1,5%) defect en door een wereldwijd tekort aan onderdelen vergt reparatie vaak maanden. Er is al vooruitgang: het aantal langdurige storingen (langer dan een week) is de afgelopen twee jaar gehalveerd.

‘Bouw spoortunnel tegen overlast treinen Rheden’ *(Gelderlander, 11 januari)*

Aldus wethouder Ronald ter Hoeven. **Foto 5.** De spoorlijn door Velp en Rheden is 150 jaar aangelegd voor 'het boemeltje' tussen Arnhem en Zutphen, maar er rijden inmiddels meer dan tien goederentreinen per dag langs. De werkzaamheden in Duitsland maken de overlast nog groter. De Noordtak van de Betuweroute is er tot op heden ook nooit gekomen.



Arnhem wil trolleys gebruiken in strijd tegen vol stroomnet (Gelderlander, 21 januari)

De leidingen gaan functioneren als 'verlengsnoer'. Praktisch zijn er nog wel wat hobbels. Waarschijnlijk zijn er extra omvormers en onderstations nodig. Bovendien moet de beheerder van het ov-net een vergunning aanvragen om energie te mogen doorverkopen.

'Als fietser verlies altijd van zo'n grote bus' (Gelderlander, 21 januari)

Een vijftienjarige jongen steekt bij lichte mist de Utrechtseweg in Oosterbeek over. Foto 7. Hij ziet de bus niet en de chauffeur hem evenmin. Een traumahelikopter bracht hem naar het Radboudumc.

Nieuw ontwerp Arnhemse trolley valt totaal verkeerd (Gelderlander, 23 januari)

Heel breed leefde de wens om ook de Rrreis-outfit zo aan te passen dat het Arnhemse blauw bewaard zou blijven. 'Maar dit is een witte bus met een blauw dak', aldus de Gelderse SP.



Toch nachttrein tussen Zwolle, Almere en Amsterdam - mits NS niet dwarsligt

(Volkskrant, 23 januari)

De eerste trein vertrekt op 15 maart en moet iedere vrijdag- en zaterdagnacht. Een treinkaartje kopen moet via de Arriva-app en de rit Almere - Amsterdam gaat € 5 kosten (tegen € 7,50 bij NS). De NS heeft nog twintig dagen om bezwaar aan te tekenen.

Gelderse reizigers verliezen gratis bus (Gelderlander, 28 januari)

De shuttlebus die passagiers uit Arnhem en Nijmegen al tien jaar lang naar Schiphol brengt v.v. stopt 31 maart met rijden.



7



8

Arnhem CS is in trek bij vervoerders (Gelderlander, 30 januari)

De strijd om het internationale spoor is losgebarsten. En daar lijkt Arnhem Centraal nu de vruchten van te plukken. Foto 8. Flix Train, GoVolta, VIAS en het Deense bedrijf DSB hebben interesse.

Velperpoort scoort nog maar net een voldoende (Gelderlander, 1 februari)

Na de verbouwing ging het even de goede kant op, maar nu vinden reizigers het na Nijmegen Dukenburg weer het slechtste station van Gelderland. Foto 9. Graffiti, zwervers en talloze lukraak geplaatste fietsen.

Vertraging en verstoring: ProRail werkt aan het spoor (Gelderlander, 7 februari)

Maar liefst vierhonderd projecten staan op de rol waaronder de megaklus Amsterdam Centraal. In Den Bosch wordt een vierde spoor richting Vught aangelegd. ProRail zet 9000 technici in voor in totaal 70.000 uur werk.

Lijnbus ramt bushokje in hartje Arnhem (Gelderlander, 8 februari)

Weer is een bushokje aan het Willemsplein aan gort gereden. Er raakte niemand gewond.

Opnieuw werkzaamheden aan spoor tussen Arnhem en Utrecht (Gelderlander, 10 februari)

Tussen Ede en Driebergen wordt het spoor vernieuwd.



‘Mensonterende situaties door kapotte stationslift’ (Gelderlander, 11 februari)

Alle Rhedense raadsfracties tekenen een brief-op-poten, want de liften op station Dieren zijn alwéér kapot.

Eurostar naar Londen rijdt weer: ‘We’re back’, jubelt de topvrouw (Volkskrant, 11 februari)

Voorheen reed de Eurostar, met plek voor 900 reizigers, maar met 400 passagiers uit Amsterdam, omdat de capaciteit ontbrak voor meer douanecontrole. Foto 10. Nu kan de compleet gerenoveerde grenscontrole (niet meer óp het perron, maar in een moderne, met veel wit en glas uitgevoerde ruimte erónder) 400, vanaf september zelfs 650 passagiers aan.



9



10



11

OM vervolgt niemand voor ‘geweldsincident’ met NS-conducteur (Volkskrant, 12 februari)

Na het incident werden treinen, trams en bussen drie minuten stilgezet. Maar het OM kan de mishandeling door zes tot acht jongens niet bewijzen.

NS wil meer treinen laten rijden vanaf Arnhem Centraal (Gelderlander, 12 februari)

Voor de dienstregeling 2026 gaan extra intercity's rijden naar Utrecht en meer sprinters naar Zutphen en Den Bosch.

Brussel waarschuwt Nederland laatste keer voor aan NS gegunde monopoliepositie op het spoor (Volkskrant, 13 februari)

De Commissie schrijft dat het van 'essentieel belang' is om 'reizigers tegen lagere kosten aantrekkelijker en innovatiever diensten te bieden'

NS maakt bezwaar tegen Arriva-nachttrein tussen Zwolle en Amsterdam, die toch gaat rijden (Volkskrant, 14 februari)

De gemeenten en Arriva betalen beide jaarlijks 100 duizend euro. Maar hoe meer reizigers de trein gebruiken, hoe minder de gemeente betalen.

ProRail pakt de handschoen op (Gelderlander, 20 februari)

Er komt een gesprek met drie raadsfracties uit de gemeente Rheden over het probleem van de langdurig defecte liften op het station Dieren. Foto 11.

Proef op komst met nachtbus in weekend (Gelderlander, 22 februari)

Tijdens de coronacrisis stilletjes verdwenen, maar nu lijken de nachtbussen weer terug te komen. Kwestie is nog wel wie de kosten voor de kiezen krijgt.

De ontspoorde droom van de budgettrein (Volkskrant, 28 februari)

Hessel Winkelman en Maarten Bastian zijn de oprichters van GoVolta en hebben het vaste voornemen budgettreinen door Europa te laten rijden. Albert Heijn, Hema en Kruitvat stonden te springen op er kaartjes voor te verkopen. Een locomotief kun je eenvoudig leasen, maar rijkundigen zijn een ander verhaal. Nieuw is geen optie, want dat zou de prijs enorm opdrijven. Ze hebben hun zinnen gezet op barrels en willen die laten opknappen. Maar wat blijkt? Geen enkele geldschieter wil investeren. Ook de Rabobank haakte onlangs na acht maanden rekenen toch af. Want stel dat die treinen om welke reden dan ook toch niet kunnen gaan rijden - dan is de investering niks meer waard. Dus rijden er vanaf 1 mei nog steeds geen treinen van GoVolta.

18 dagen staking op Belgisch spoor (Volkskrant, 1 maart)

Want de NMBS wordt het slachtoffer van weer meer bezuinigingen, 675 miljoen om precies te zijn.

Grieken protesteren massaal uit woede om ‘doofpot’ over treinramp in 2023 (Volkskrant, 1 maart)

Maar liefst 57 doden en 85 (vaak zwaar)gewonden, maar tot op heden geen spoortje van een rapport met een indicatie van de oorzaken en veroorzakers.



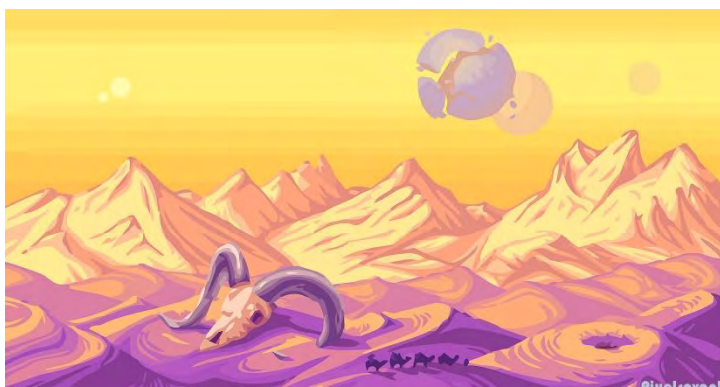
Marco Willemssen

📷 door **Marco Willemssen** en 🗨️ door **Hans van de Ven**



Marco achter zijn pc; zie (een deel van) het achtergrondontwerp op het scherm

Het vijfkoppig PR-team van Landerij De Park, waar ik sinds een paar jaar deel van uitmaak, telt maar liefst drie ict-begaafde leden. Een prachtige vormgeving creëren, reëls maken, foto-shoppen, modificeren, ze draaien hun hand er niet voor om. Dus toen onze spoor 1-mannen op zoek bleken naar een mooie achtergrond van hun baan, wist ik wel wie ik moest polsen. En ja hoor, wat bleek? Marco wil wel. Nu zijn we ruim een jaar verder en kun je je verbazen over het zeer afwisselende landschap tussen de 1:32-treinen en de blauwe lucht. Hoog tijd dus om hem aan jullie voor te stellen. We hebben daarom afgesproken op voor ons bekend terrein:



restaurant Droom! bij Landerij De Park. Een latte en een cappuccino voor onze neus. Maar al snel wordt ook voor beiden een geurige tosti geserveerd en daar gaan de ogen van Marco van twinkelen.

◀ *eigen artwork*

Zijn jeugd bracht Marco in Dieren ('saai!'), Velp en Doetinchem door. Hij volgde op de MTS de richting

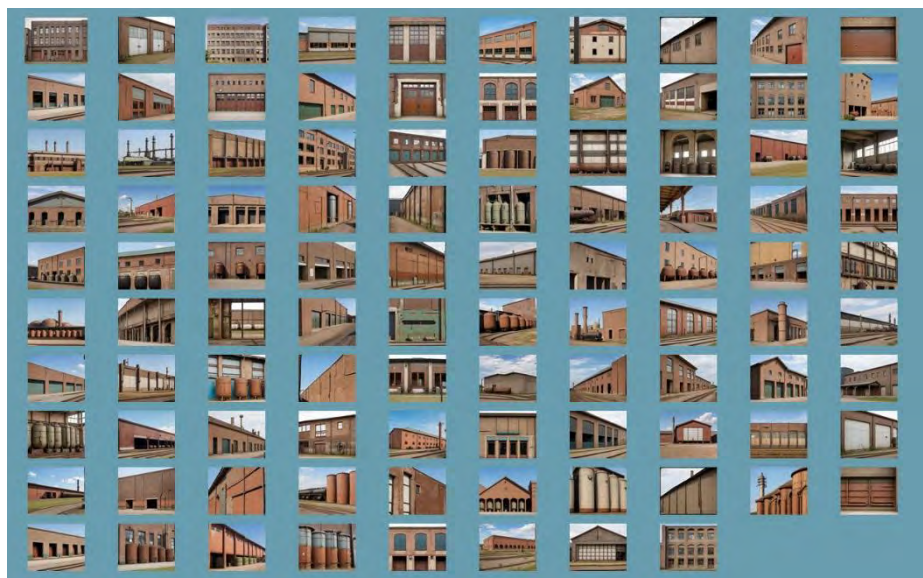


techniek, maar merkte vooral dat leren bij hem een hoog slaapverwekkend effect had. Zijn hart ging wel sneller kloppen van grafisch vormgeven in zijn vrije tijd. AutoCAD kent inmiddels geen geheimen meer voor hem. Via via kwam hij in de game-industrie te werken. Dingen creëren, dat gaf een enorme kick. Kijk ook maar eens op de Facebook-pagina van Marco. Je vindt die eenvoudig onder zijn creatieve naam Pixel Savant. Daar vermeldt hij 'Streetfighter II Combo's & Konami Code' gestudeerd te hebben aan Nintendo University. Wie kent die opleiding nou niet? Hij typeert zich kernachtig als 'fotograaf en pixel-artist in hart en nieren'. Bij een avondbezoek aan Burgers Ocean volgde hij met een kleine selectie genodigden een rondleiding bij de geheime aquaria. 'Wat een bijzondere vissen, nooit eerder gezien', staat onder bijgaande foto. 'Klopt, deze zijn gemaakt met kunstmatige intelligentie', is de reactie van Pixel Savant.



Maar hoe leuk het werk als game-ontwerper ook is, tot twee keer toe wordt hij getroffen door een forse burn-out. Marco's energie blijkt permanent zeer beperkt te zijn. Steeds terugkerende vraag is dan ook hoe hij zijn broodnodige rust vindt. Hij realiseert zich dat vooral zijn twee, inmiddels overleden, konijnen daar voor konden zorgen en daarom meldt hij zich bij de kinderboerderij van Landerij De Park. Hij doet daar uiteenlopende klusjes. Stallen uitmesten en dieren voeren leiden er toe dat hij al snel diervorzorger is en niet veel later een vaste dag per week dagbeheerder wordt. Hij geniet van de omgang met de ezels, ganzen, kippen, varkens en natuurlijk de konijnen, maar zeker ook van de andere vrijwilligers en het vele (kinder)bezoek. Daarnaast is Marco op en top techneut en kan hij zich verdienstelijk maken wanneer het pinapparaat kuren heeft en laat hij zien een scherp oog te hebben voor mooie fotomomenten, iets waar we in het PR-team ook volop van profiteren.

Het ontwerpen van een achtergrond van maar liefst zestien meter lang en zestig centimeter hoog blijkt een prachtige zoektocht op te leveren, maar ook een complex traject te zijn. Het gebruiken van afbeeldingen uit de catalogi van Kibri en Vollmer wordt door Ron en Everard van de hand gewezen: door de sterke uitvergroting zou direct zichtbaar zijn dat het om bouwpakketten ging. Marco gaat vervolgens aan de slag met het tekenen van een imposant fabrieksgebouw. Raampje voor deurtje, steen voor steen. Dat blijkt onbegonnen werk te zijn, ook al zetten de spoor 1-mannen er totaal

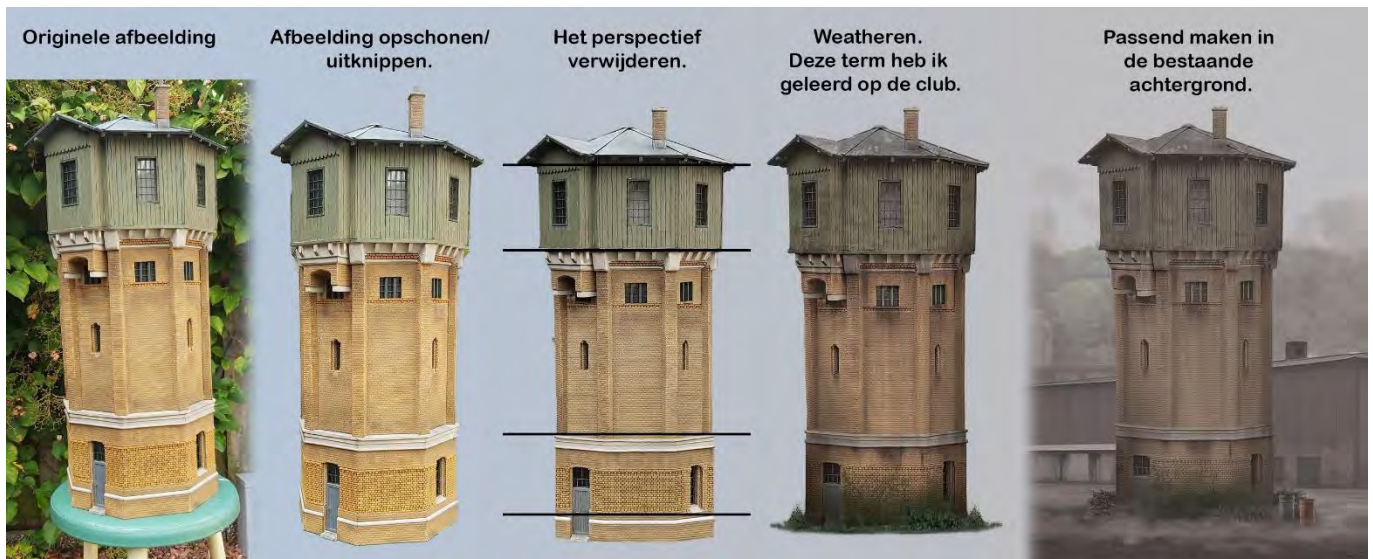


opgebouwde verzameling verouderde gebouwen



geen druk op. Ze weten wél wat ze willen. Het geheel moet te plaatsen zijn in de jaren '50, in spoortermen dus tijdperk IIIa. Bouwstijl en architectuur Duits-Oostenrijks. Pakhuisachtig. En op het linkerdeel absoluut geen rokende schoorstenen, beter zelfs gebouwen zónder fabriekspijpen. De vervuiling moet in hun ogen pas zichtbaar worden op het rechterdeel, bij de vervuillende industrie. Daartussen bevindt zich in een ruime boog het station. Na het nodige overleg wordt er voor gekozen daar geen stad en al helemaal geen vakwerkhuisen achter zichtbaar te maken (wel voordehand liggend toch, bij een station horen de nodige woningen), maar er een indrukwekkende bosrand op een berg te realiseren.

Al met al wordt het project steeds meer een kolfje naar Marco's hand. Experimenteren, uitproberen, surfen op internet, ideeën uitproberen. Maar zeker ook: nieuwe dingen uitproberen. Want hoe maak je een gebouw realistisch oud? Hoe zorg je voor schaduw, hoe suggereer je viezigheid en vuil? Roest, waterschade, gebroken ruiten. Roet, kolen, olie, smeer. Het hoorde er allemaal te komen. En het leuke is nu dat je kunstmatige intelligentie (AI) kunt inschakelen om dat te bereiken. Zeker als je een pakket met zo'n vijfhonderd verouderde gebouwen vindt! Dat kun je inzetten om AI te leren wat je wilt. Klein probleempje: AI is Engels-georiënteerd. Als je daar de zoekterm 'Betriebsbahnwerk' (voor Marco als niet-locofiel ook een heel nieuw begrip) invoert dan snapt zo'n toch intelligent programma daar niets van. En als je die Duitse term door Google Translate haalt, dan volgt een woord waar treinen weer helemaal niets mee te maken hebben. Het leidt uiteindelijk tot een tabel met specifieke zoektermen. Soms ligt het proces een poos stil - er bestaan ook nog andere belangrijke zaken in Marco's wereld. Maar hij voelt zich sterk gesteund door Everard en Ron. Als hij op de club aanschuift voor overleg - liefst op een rustig moment met zo weinig mogelijk prikkels - krijgt hij altijd positieve feedback. Ze waarderen zijn inzet, zijn vondsten, zijn vorderingen. Een schouderklopje ervaart hij als een reuzecompliment. En tijdens zo'n dipje weet Marco wel zeker: deze mannen ga ik niet teleurstellen. De oldtimer van Everard krijgt een mooi plekje en de achtkantige watertoren van Ron, die bij hem thuis noch op de clubbaan tot zijn recht kwam, verscheen na de nodige visuele trucjes en illusies op een prominente plek in het beeld. Het hele tafereel biedt oneindig veel details en is een lust om naar te kijken. Hij zegt het zelf, maar dat is volkomen terecht: Marco is trots op zichzelf. Zijn ogen twinkelen weer.



de watertoren van Ron wordt klaargemaakt voor plaatsing in de achtergrond

Marco werkt op een desktop-pc. Voor de nerds: 12th Gen Intel(R) Core(TM) i7-12700K 3.60 GHz, 32GB, Nvidia RTX 4070ti Super 16GB

Software: Windows 11, (Adobe Photoshop 25, Lightroom, Illustrator), Stable Diffusion (ComfyUI)



MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

PEPERKAMP



www.peperkampmodelbouw.nl



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



Elektronica

Een beetje techniek, maar we houden het simpel

📷 en 📄 door **John Brendel**

Geen modelbaan zonder elektronica. Een beetje kennis is noodzakelijk voor onze hobby. Onze trein rijdt niet zonder stroom en er brandt verlichting in de huisjes, straatlantaarns, emplacement, station, enz. Wat is stroom? Hoe werkt een multimeter? Kan ik nog een oude transformator gebruiken?

THEORIE

Wisselstroom wordt aangegeven als AC en heeft als symbool ~. Gelijkstroom wordt aangegeven als DC en heeft als symbool =. Als u spulletjes aanschaft die stroom gebruiken (verlichting), staan deze symbolen met de waarde op de verpakking. Elektriciteit is de stroom die door de draad gaat. Vergelijk het maar met een tuinslang. Als we de waterkraan openen gaat er water stromen van de kraan naar het einde van de slang. De elektriciteit die door de draad gaat noemen we spanning of voltage; weergegeven met hoofdletter V. De kracht waarmee dat gebeurt noemen we ampère; weergegeven met hoofdletter A.



STROOMSOORTEN

Tweerailbanen maken doorgaans gebruik van gelijkstroom; dierailbanen van wisselstroom. Wat is het verschil tussen deze stroomsoorten? Een batterij of accu levert gelijkstroom (=); een penlite batterij levert 1,5V =, een blokbatterij 9V =. Op de stopcontacten thuis staat wisselstroom, waarop de wasmachine, stofzuiger en onze treintransformator werken. Bij gelijkstroom staat op de ene rail de + (plus) spanning en op de andere rail de - (min) spanning. Bij wisselstroom wisselen de plus en de min vijftig keer per seconde. Dit gaat zo snel dat we dat niet kunnen zien, maar we kunnen de stroom gewoon meten met de multimeter.

TRANSFORMATOR (trafo)



Onze baan bestaat minimaal uit rails, wissels en een trein. De stroom uit het stopcontact is 230V. Onze treinen hebben veel minder nodig, zo'n 14 tot 18V. Daarvoor gebruiken we een trafo. Deze maakt van de 230V wisselstroom de door ons gewenste stroom voor de loc en de baanverlichting. De meeste trafo's hebben vier aansluitingen; een uitgang met twee aansluitingen levert de regelbare rijstroom (gelijk- of wisselstroom)

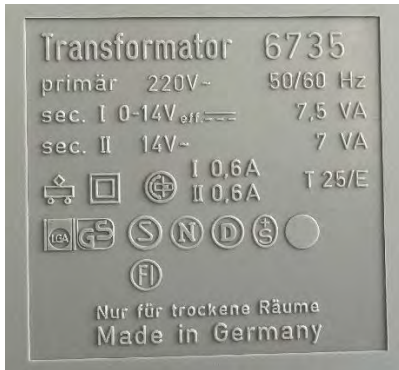
voor de loc en de andere uitgang met twee aansluitingen de wisselstroom voor verlichting en elektrische wissels.



De laatste jaren staat er op onze stopcontacten 230-240V. Heeft u nog een oude 220V-trafo? Meet de voltages eens en kijk wat er voor afwijkingen zijn; de 14V is 17V geworden. Niet meer gebruiken voor de trein, maar niet wegdoen, want hij is nog bruikbaar voor andere doeleinden.

VERMOGEN

Stroom levert vermogen. Dit wordt aangegeven in Watt (W). Op de moderne apparatuur staat geen W meer maar VA (voltampère). Formule: Watt is Volt maal Ampère ($W = V \times A$). Dat ga ik uitleggen. Een moderne ledlamp van 230V en 3W heeft volgens de formule $W = V \times A$ dus 0,013 A ($3W = 230V \times 0,013A$). Maar we praten niet over 0,013A maar over 130mA (milliampère). De trafo van mijn baan levert gelijkstroom 14V 1A. Dus het vermogen is 14VA. Als een treinmotor 400mA gebruikt, kunnen dus gelijktijdig twee treinen ($2 \times 400mA = 800mA$) rijden. Bij het rijden met meer treinen wordt de trafo overbelast. Bij langdurige overbelasting ontstaat beschadiging.



Mijn trafo levert ook wisselstroom: 14V 1A. Het vermogen is ook hier 14VA. Een wisselspoel heeft bij gebruik 300mA nodig. Een lampje 10mA. Voor 30 lampjes is $30 \times 10mA =$

300mA nodig. Er is dus geen enkel probleem om 30 lampjes te laten branden en een wissel om te zetten. Ampère meten we zelden of nooit. We gebruiken het om de belasting uit te rekenen, bijvoorbeeld hoeveel lampjes er op de trafo kunnen worden aangesloten. Volt meten we regelmatig; daarom wordt de multimeter in de praktijk voltmeter genoemd.

VEILIGHEID

Als we aan onze baan werken, maken we gebruik van zeer lage volt en ampère. De stroomdraadjes zijn zonder probleem met de vingers aan te raken; ze zijn niet dodelijk. TIP: mijn modelbaan is met één stekker aangesloten op een stopcontact. Als ik de stekker uit het stopcontact trek is de hele baan stroomloos.

MULTIMETER

Deze is onmisbaar en ze zijn al verkrijgbaar voor zo'n € 20. Hiermee zijn minimaal volt zowel gelijk- als wisselstroom, ampère en weerstand te meten. Bij storingen onmisbaar. Een multimeter heeft een rode en een zwarte aansluitdraad met meetpennen. Sluit deze correct aan, namelijk de rode op de plus- en de zwarte op de min-aansluiting.

Schakel de meter op gelijk- of wisselstroom. Zet de trafo aan en meet hoeveel V (volt) er op de uitgang staat. Duurdere multimeters hebben een AUTO-stand. In het display staat dan bij het meten het juiste voltage aangegeven. Als er een – (min) voor het getal staat, dan is de rode meetpen op de – gehouden. Even de pennen omdraaien en de – is verdwenen. Dan zijn geen vergissingen mogelijk wat de + is. Dit geldt alleen bij gelijkstroom.

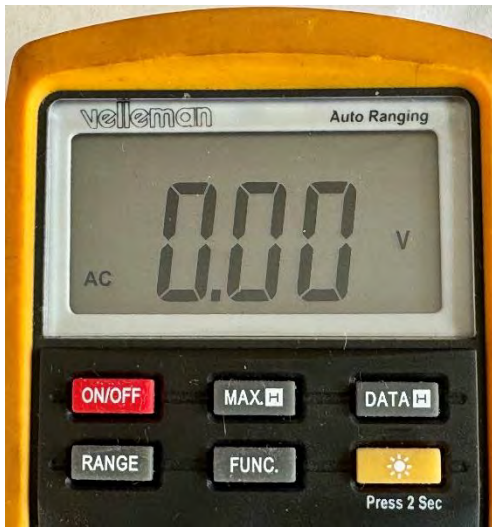
Met de knop FUNC (function) kun je kiezen voor wissel- (AC) of gelijkstroom (DC).

Met RANGE kun je de komma verplaatsen; op het display lees je bijvoorbeeld 14,2 of 1,25 of 230 of 0,15 af.

Tip: ga lekker met de multimeter aan de slag. Hoeveel volt staat op de rails als de loc gaat rijden? Hoeveel als de regelaar maximaal staat? Hoeveel volt staat er op een brandend lampje? Hoeveel op het stopcontact? Oefening baart kunst.



FOTO'S



Display multimeter weergave AC (wisselstroom) 0,00 V. Met RANGE is de weergave in te stellen van bijvoorbeeld 230, 13,2 c.q. 1,20 dan wel o(0),100. Met FUNC kun je schakelen tussen gelijk- en wisselstroom.



Trafo 220V meting waarde wisselstroom. 17,08 AC (wisselstroom).



Spanningzoekers



Automatische striptang om isolatie van draad te verwijderen



VERSLAGEN VAN DE BAAN-ACTIVITEITEN

Verslag van de Z-baan

Het afgelopen jaar is er gewerkt aan de Z-baan voor wat kleine aanpassingen zoals schoonmaken en rails poetsen voor de open dagen van de club. De wissel in de berg moet nog steeds vernieuwd worden, net als aansluitingen van de stroomvoeding van de baan. Momenteel moet er nog altijd aan het bedieningspaneel gewerkt worden omdat is gebleken dat enkele schakelaars toch het loodje hebben geleegd.

Bert Pas

Stand van zaken bij de N-baan

Het afgelopen jaar zijn we (Ronald – Theo – Peter – Jan) weer met z'n allen goed bezig geweest met de N-baan. Peter heeft zich goed geweed in het stadsgedeelte en wel met ontwerpen en bouwen van een busbaan. De bus is er nog niet, maar er loopt wel een wagentje rond. Heel grappig om te zien. Ronald en Theo hebben de N-baan onderhanden genomen. Daar er diverse baanvakken niet optimaal functioneren hebben we besloten de bedrading onder de baan te vervangen en het blokkensysteem uit te breiden van nu zeven naar negen blokken. Ook willen we de railvoedingpunten beter maken en uitbreiden. Dus voor dit jaar weer genoeg te doen. Baancommissaris Jan is duidelijk aanwezig en ziet toe en houdt zich bezig met de techniek. Het ligt in de bedoeling van Jan het 'baancommissarisschap' over te dragen aan Ronald. Al met al zijn de N-baanmannen goed en gezellig bezig. Voorts wil ik mijn collega's bedanken voor hun inzet en gezelligheid en we hopen natuurlijk weer op een fijn seizoen 2025. Ook onze buurman wil ik hierbij bedanken voor zijn collegiale steun en bereidwilligheid ons te helpen waar nodig. Bert, veel dank.

Jan Lourens (baancommissaris N-baan)

Verslag van de LGB-baan



Het afgelopen jaar is er gewerkt aan de LGB-baan. De totale railuitleg inclusief passeerspoor is nu geautomatiseerd zodat de baan nu met twee treinen bereden kan worden. De beplakte achtergronden zijn uitgebreid met nog meer verschillende achtergronden 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 dat wordt nog een aantal platen gemaakt worden, en dat is een hele klus voor één persoon.

Bert

Verslag M-baan

Wat is bereikt en waar zijn we al mee bezig? Ergens in 2024 hebben we een taakverdeling gemaakt: wie gaat wat aanpakken. Daarmee hopen we wat meer voortgang te behalen in het werken aan onze baan. We hebben de indruk dat dit doel behaald wordt. Het project "automatische wisseling van treinen" is weliswaar voltooid, maar blijft een zorgenkindje door met name weigerende of hangende schakelrails. Permanente toezicht bij de schaduwstations blijft noodzakelijk tijdens rijavonden of open huisdagen.

Bevond zich al jaren achterop de baan een handig mangat, daarin is een grote verandering gekomen. Dankzij Dick en Jan wordt dit gat omgetoverd tot een recreatieoord, liggend aan



een meertje, met hotel en andere huisjes en met een weg omhoog via een meersporige overweg aangesloten op de stad. Er is afgelopen jaar ervaring opgedaan met het maken van een overweg in M-rails, dus dat durven we wel aan (zie nr 1 op foto).



Zoals in het vorige jaarverslag vermeld, bood de locloods een treurige aanblik - er groeiden zelfs bomen in. Guus heeft dit karwei voortvarend aangepakt en een van beide loodsen gerestaureerd. De andere loods komt in 2025 aan de beurt. Tevens heeft hij werk gemaakt van het vastzetten van de autobrug en de aanleg van een overweg in toerit via genoemde brug naar het achterterrein van het locomotievendepot (zie nr 2 op foto).

Cor had zich de taak opgenomen als bosbouwer en dat is te zien ook. Waar in januari nog maagdelijk gras de hellingen bedekte staat nu een prachtig naaldbomenbos (zie nr 3 op foto). Van het project verlichting gebouwen, straten en terreinen is alleen de verlichting van de kolnmijn gerealiseerd (zie nr 4 op foto). Naast dit project zet Bert zich in voor het "weatheren" van gebouwen.

Plannen en voornemens

Het idee om in het stoomlocdepot een askuil te maken plus een ketelreinigingsvoorziening is nog steeds een idee, maar wat in het vat zit verzuurt niet (zie nr 5 op foto). Het plan om werk te maken van verlichting van de gebouwen en die van straten, pleinen en spooremlacements, is nog steeds een goed voornemen. Het blijkt namelijk lastig om reeds gebouwde huizen te voorzien van verlichting zonder dat het licht dwars door de muren heen schijnt. Ook de elektrische aansluiting zal een fiks karwei worden. *team M-baan*

Jaarverslag gelijkstroombaan

Het jaar 2024 kabbelde rustig voort, we hebben ons voorbereid op de Open dag in het najaar. Daar reed alles keurig. Verder is het kasteeltje achterin afgebouwd, de seinen bij de stations



zijn aangesloten en is de baan zo goed mogelijk bijgehouden. Er is ook vooral gewerkt aan de dag/nachtverlichting, samen met de Märklin-digibaan.



Eind 2024 kwam er door omstandigheden (die ik hier niet ga uitleggen) de nodige verandering. Het gebied rondom de draaischijf, 'het Emplacement' gedoopt, kwam opnieuw aan de orde. Er moet een nieuw plan gemaakt worden, nu het vorige plan niet afgemaakt wordt. Dus wordt er nu nagedacht wat we daarmee willen: een opstelsterrein voor treinen? Of een plek voor locverzorging? En dan wel of niet de draaischijf erin? En kun je een ingang en een uitgang maken voor de treinen? Of blijft het een geïsoleerd stuk spoorbaan? Wat doen we met de mooie Arnhem locloods? Wat is dan nog de rol van de havenbaan van Jaap? We zijn er nog niet uit, er wordt volop gedacht en gesproken, ook in de groepsapp.

Beide opties hebben zo hun voor- en nadelen. Dat maakt onze hobby ook zo leuk, lekker nadenken en overleggen over wat het plan kan zijn. Daarbij is de uitdaging om zoveel mogelijk 'out of the box' te denken: hoe gekker, hoe beter. Wegstrepen van ideeën kan altijd nog...

Waar zijn we over vijf jaar?

Hebben we dan nog dezelfde baan, maar nog mooier? Hebben we dan bepaalde stukken afgebroken en weer verbeterd? Hebben we een hele nieuwe spoorbaan gebouwd, bv een digitale gelijkstroombaan in de extra ruimte die we dan hebben kunnen huren? Ik heb geen idee... de tijd zal het leren. Onze groep durft in ieder geval welke uitdaging er ook komt wel aan!

Lennart

3-rail Digibaan

In de hoofdbaan zijn meerdere storingen verholpen, zoals het vervangen van wisselaandrijvingen. Dit is blijkbaar een jaarlijks voorkomend fenomeen. Ten behoeve van het rijden zijn er op bepaalde plaatsen bezetmelders toegevoegd. Daarnaast zijn er seinen verplaatst en toegevoegd. Nog steeds vinden er verbeteringen plaats bij de instellingen in RocRail, zodat hierdoor een evenwichtige en veelzijdige treinenloop te zien is. Dit was goed te zien op de open dag.

De storing aan de motor van de draaischijf die in 2024 is ontstaan is uiteindelijk verholpen. De draaischijf loopt nu soepel. Daarentegen draait de draaischijf nog niet helemaal goed rond, maar ook daarvoor is een oplossing in zicht. Het project van de bergbaan qua melders en wissels is voltooid. De bergbaan is nu goed te berijden en kan nu ook vanuit RocRail worden bestuurd. De re-activatie van het Car-system heeft flink wat moeite gekost, maar de Fallersbaan is nu bijna klaar. Voor dit jaar verwacht ik dat deze weer operationeel wordt. Daarbij worden er ook enkele elementen toegevoegd.



Qua landschap (foto havenbaan) is er begin dit jaar gestart met brainstormen.

Hierbij werd er o.a. een stuwdam gesuggereerd, maar dat idee was qua landschap niet passend op de baan. Na veel overleg is er in november uiteindelijk een vorm gekozen wat wel



passend is. Eind november 2024 kon er dan eindelijk worden begonnen met het bouwen en knutselen.



Het aanleggen van het dag-nachtsysteem dat in samenwerking met de gelijkstroombaan wordt uitgevoerd is in volle gang. Er zijn nu enkele meerkleurenlampen aangesloten. Deze zijn werkend en hebben potentie, maar die bieden nu nog onvoldoende licht. Voor een systeem dat de hele ruimte goed kan verlichten blijken meer lampen nodig. Het project voor de huisjesverlichting is qua materiaal voorbereid. Dit jaar zal

er een start gemaakt worden met het (opnieuw) verlichten van de huisjes. In veel huisjes zitten nu nog gloeilampjes voor de verlichting van het hele pand, maar die worden verwijderd. In plaats daarvan komt er een systeem, waarbij er per raam of per kamer wordt verlicht en waarbij de verlichting zal worden aangestuurd m.b.v. een Arduino.

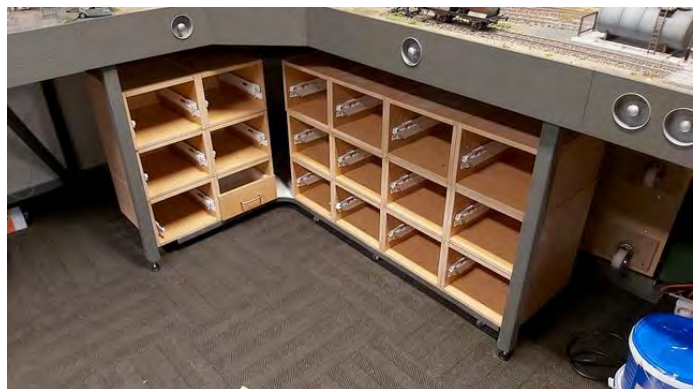
Het is nog steeds stil bij de Bemobaan. Pas half december 2024, aan het eind van het kalenderjaar, kwam van mij en Niels het initiatief om er iets mee te doen. Hierbij ben ik zelf baancoördinator geworden, aangezien ik ook baancoördinator van de 3-rail digibaan ben en niemand anders de kar zou kunnen trekken. Ik heb daarbij ook een Whatsapp-groep aangemaakt. Helaas was de tijd te kort om gebruik te maken van het beschikbare budget, dat hierdoor is gevallen. Er moeten bovendien nog concrete plannen worden gemaakt voor het verbeteren en digitaliseren van de baan. De BEMO-trein die op de baan staat is in ieder geval digitaal voorbereid.

Niek

Verslag Spoor 1

Deze keer is mijn taak als verslagschrijver van de Spoor 1-baan een makkie. Het belangrijkste nieuws, namelijk de baanachtergrond, wordt al beschreven op pagina 10-12. Verder kunnen we melden, dat we een aantal opbergkastjes van sloopmeubeltjes, die Chris voor ons gered heeft, tot een unit samengebouwd hebben, die met zwenkwieltjes mooi weggereden kan worden onder de baan. Weg met die pleurisrommel. Een kantine hoort er netjes uit te zien. Toch? Ook willen we kijken of we de verlichting nog wat sfeervoller kunnen maken dan met de huidige TL-buizen. Maar dat is een zorg voor later en misschien pas na het volgende Zijspoor in beeld.

Everard



Agenda

- vr 14 - zo 16 maart **On traXS** - tussen de levensgrote treinen van het Spoorwegmuseum exposeren Europa's beste modelbouwers hun banen; vergeet niet een tijdslot te reserveren
- za 15 en zo 16 maart **Modelspoorvereniging NSN uit Elst** houdt van 11.00 tot 15.00 uur een open dag. Rijksweg Noord 125, 6661 KE Elst (GLD) www.nsnnijmegen.nl
- za 22 maart **Modelspoorbeurs Houten en HCC Kennisdag**
- za 29 maart **Start rij- en vaarseizoen Museumstoomtram Hoorn-Medemblik.** De Spannendste Tijdreis met Stoomtram en Boot en de speciale ritten per stoomtram kunnen vanaf dat moment weer vrijwel dagelijks worden gemaakt.
- wo 2 april **Railvervoer in Kroatië** door John Krijgsman; NVBS afdeling Oost, De Uithoek
- za 5 en zo 6 april **Groot Groter Groots:** Grootspoorgroep Festival, zalencentrum De Hoendrik in Herveld 10-17/16 uur
- za 5 en zo 6 april **Op Railsafari van west naar oost.** De Stichting Holland Spoor/Roestrijden.nl organiseert op in samenwerking met de SNE voor de vierde keer een railsafari. Deze keer wordt gebruik gemaakt van dieselstel Plan U 151 van de Stichting 2454 CREW. We bezoeken museumorganisaties in het westen en het oosten van het land waarbij we dezelfde thema's tegenkomen: de buurtspoorwegen van Hoorn-Medemblik en Boekelo-Haaksbergen, smalspoor in Valkenburg (ZH) en Rijssen en als laatste de nieuwbouw van de NZH A619-A620 in Haarlem en de restauratie van Tram TET 1 in Haaksbergen. Waar nodig laten we ons zowel in het oosten als in het westen vervoeren met museumbussen.
- do 10 - zo 13 april **Intermodellbau Dortmund**
- di 15 april **Oriënt Express** naar Amsterdam, aankomst rond 19.45 uur. Op donderdag 17 april vertrekt de trein rond 11.30 uur weer naar Venetië.
- za 19 april **Internationale clubdag Trix Express** n.a.v. 90 jaar Trix Express. Cultureel en vergadercentrum H.F. Witte, Henri Dunantplein 4 te 3731 CJ De Bilt. Van 11.00 tot 16.00 uur
- za 19 april **Het Stoomgenootschap rijdt van Gouda** via Utrecht (rond 8.30) en Den Bosch **naar Düsseldorf.** In actie komen twee stoomlocs van de SSN. www.hetstoomgenootschap.nl
- wo 7 mei **Een blik in de keuken van de SNE** door Rob Zoomer; NVBS afdeling Oost, De Uithoek
- za 17 mei **Modelspoorbeurs Houten**
- di 25 mei** **Sluitingsdatum inzendingstermijn kopij Het Zijspoor 2**
- do 29 mei Hemelvaartsdag; standaard op veel locaties **Nationale Stoomtreindag**
- za 31 mei **SSN Hanzesteden Expres**, stoomrit vanaf Rotterdam via Gouda, Woerden, Amersfoort en Apeldoorn naar Deventer. Vandaar met een rondvaartboot naar Zutphen, waar de stad kan worden bezocht. Aan het eind van de middag rijdt de stoomtrein vanaf Zutphen via Arnhem en Utrecht terug naar Rotterdam. www.stoomstichting.nl
- za 7 juni **Stoomtrein naar Amsterdam.** Westfalendampf organiseert een reis van Emden naar Amsterdam. Tot Rheine achter e-loc 110 350, daarna achter twee stoomlocs van de VSM naar Amsterdam. Heenreis: Emden 7.00, Rheine 8.50, Bentheim 9.30, Amsterdam 12.15. Terugreis: Amsterdam 18.00, Bentheim 20.45, Rheine 21.00, Emden 23.20. Tijden bij benadering. [www.westfalendampf.de/...](http://www.westfalendampf.de/)
- di 11 juni** **Zijspoor 2 verschijnt**





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 6.



Niet duidelijk waarom en wanneer, maar gewoon een mooie foto...de 41 105 van de SSN op bezoek in Arnhem zal ergens in de jaren '80 zijn. De SSN-loc was dienstvaardig tussen 1980 en 1991.



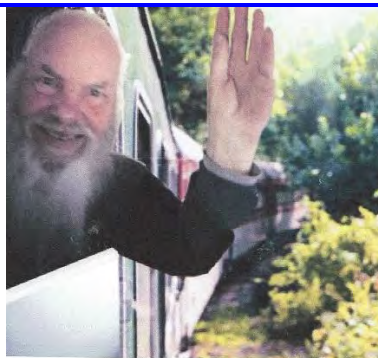
OMROEPBERICHTEN



IN/UIT

Frans Hartgring en Rudo de Ruiter hebben per 31 december als lid bedankt.

Angelo Kulik (bij een aantal van ons al bekend als de vader van Mika) is per eind februari lid geworden en gaat zich inzetten voor de digitale M-baan.



En nog bedankt voor de vele fijne uurtjes!

Rud 😊

JARIGEN

15 maart

Roland Ouwejan

16 maart

Jasper Kooderings

12 april

Johan Vos

29 april

Gert Robbertsen

13 mei

John Brendel

15 mei

Oscar Olie

25 mei

Pascal Spoor

31 mei

Jitse Kaspers

2 juni

Dick Timmer

3 juni

Cor van Moerkerk

5 juni

Hans Karssen

11 juni

Guus Wiegerinck

Reizen met betaalkaart in het OV wordt steeds gewoner



Het reizen met een contactloze betaalpas of creditkaart blijft gestaag toenemen, zo blijkt uit de [Factsheet betalingsverkeer 2024](#) van Betaalvereniging Nederland. Van alle contactloze passen die in december 2024 werden gebruikt voor het in- en uitchecken in het OV, was 41 procent een betaalpas of creditkaart, al dan niet digitaal op een smartphone of smartwatch. De overige 59 procent was een OV-chipkaart. Twaalf maanden eerder was het aandeel betaalkaarten in het OV nog 33 procent.

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

de adverteerders, Lennart Visser, Everard van der Velden, Jitse Kaspers, Jasper Kooderings, Martien Beumer, John Brendel, Herman Ederveen, Jaap Stoter, Robert Mooij, Marco Willemsen, Jan Lourens, Guus Wiegerinck, Niek van Duijvenvoorde, Bert Pas (ook als bezorger), Hans van de Ven.





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.NL

BEZOEK ONZE WINKEL OF SHOP ONLINE
VLAMOEN 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^e 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



**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



**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

