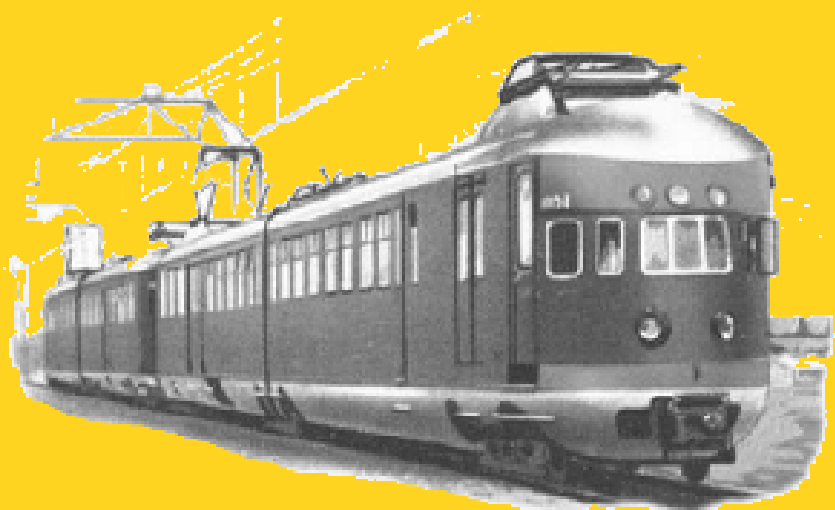




B

U

L

L

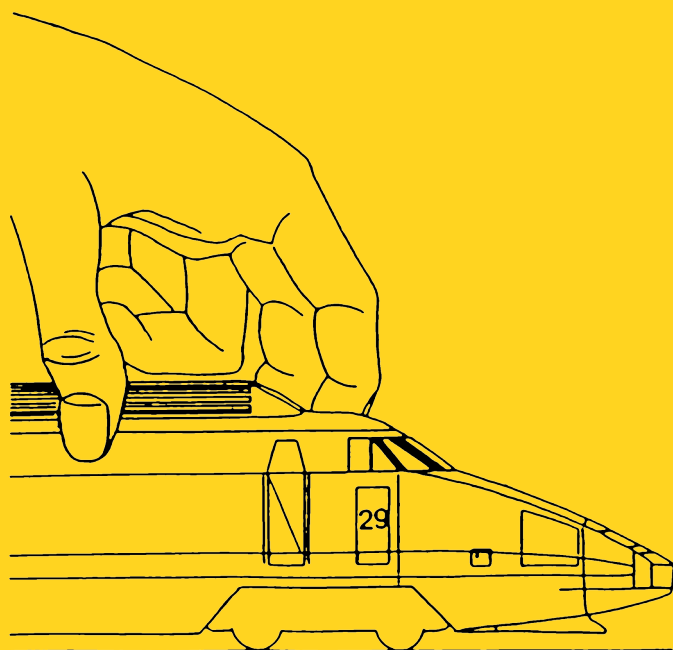
VAMES

T

I

N

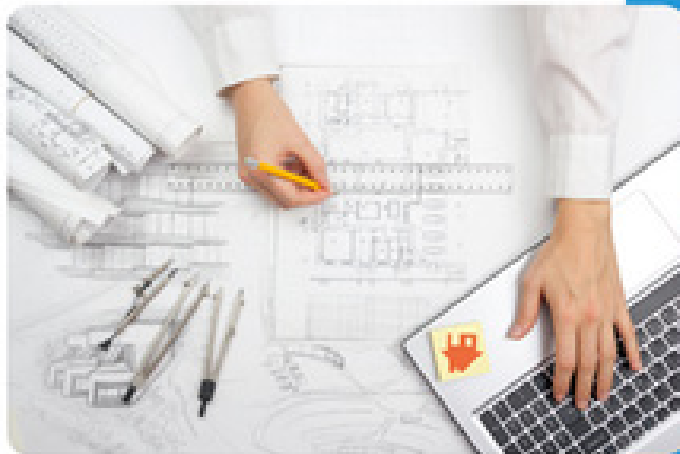
2



Jaargang 38 -2025 www.vames.nl



Vereniging **Apeldoornse** **Modelspoorders** **En** **Spoorvrienden**



www.bruggeman-bouwadvies.nl

Uw adres voor

- Kopersbegeleiding
- Bouwplanontwikkeling
voor mkb en particulier
- Opleveren/keuringen
- Begeleiding CPO
Collectief Particulier Opdrachtgeverschap
- Bouwtoezicht

Linie 578 b, 7325 DZ Apeldoorn

T 055 534 84 57 E info@bruggeman-bouwadvies.nl



voor een gewoon goed verzekeringsadvies

- › Woonverzekeringen
- › Bedrijfsverzekeringen
- › Autoverzekeringen
- › Zorgverzekeringen
- › Uitvaartverzekeringen
- › Arbeidsongeschiktheid

Bij LeFebre Assurantiën zit je op het juiste spoor

voor een vrijblijvend advies

bel 06 131 707 23



ruim 25 jaar
ervaring

onafhankelijk

persoonlijk

betrouwbaar

scherpe
premies

service aan
huis

Le Febre Assurantiën

e-mail: rene@rlfa.nl

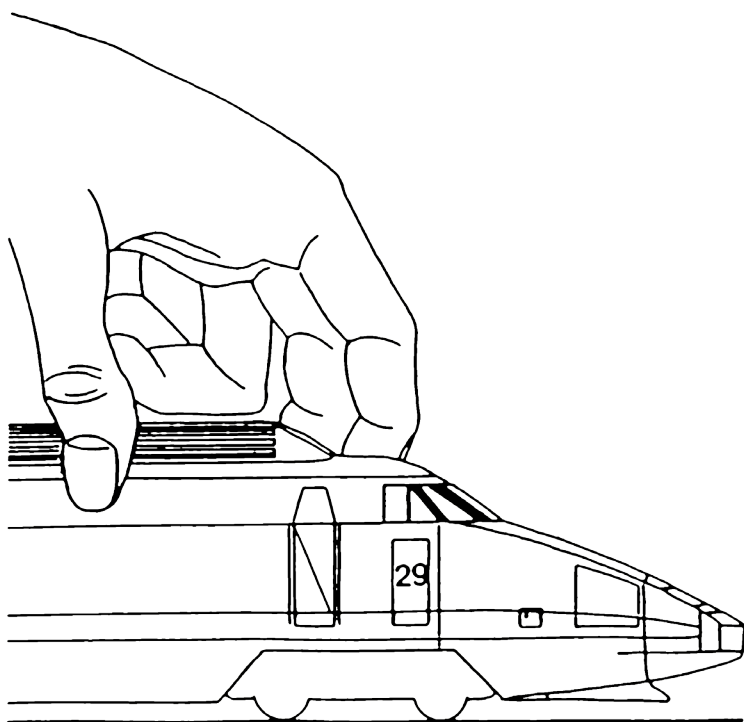
KvK: 68332335

AFM: 12044940

SAMENWERKING MET VRIJWEL ALLE GROTE VERZEKERAARS

VAMES Bulletin

Jaargang 38 nummer 2, juni 2025



Inhoudsopgave

Van het bestuur	5
Gespot door Rob Schot	6
Excursie Rotterdam	6
Ombouw Fleischmann 5031 "Shell"	10
Fremo Nederland 35 jaar	13
Deelname N-groep aan Faszination	
Modellbahn Mannheim	15
Mijn reis door India	17
De bouw van station Stugl-Stus in H0	22
Fotoimpressie Clubruimte	24
Voortgang Märklinbaan	26

Clubinformatie

VAMES Ledensite

www.vames.nl

VAMES on tour

1 november excursie Rotterdam

Neem je zelf deel aan een evenement, meldt het dan aan via:

vamesbulletin@hotmail.com

Beurzen en Evenementen

23 augustus Modelspoorbeurs Houten

20 t/m 24 augustus Stoomgenootschap tijdens Sail Amsterdam

10,11 en 12 oktober Opening nieuwe clubruimte

Sponsoren

Voor het VAMES Bulletin kunnen we nog steeds sponsors gebruiken. Mocht je wat weten dan kun je met een sponsor-formulier een contractje vastleggen.

Thema avonden

Thema avonden zullen op de eerste vrijdag van de maand worden ingepland. Op die avonden zullen ook de mededelingen van het bestuur worden gemeld. In de Dienstregeling (zowel in het Bulletin als op internet) zullen de data van de thema avonden worden vermeld.

Activiteitencommissie

De commissie organiseert activiteiten zoals dagjes op stap met de club. De activiteitencommissie bestaat uit Rob Schot en Willem de Wilde. Ze zijn via het mail adres activiteiten@vames.nl bereikbaar.

In de Dienstregeling (zowel in het Bulletin als op internet) staat vermeld welke activiteiten er worden georganiseerd.

Kopij VAMES Bulletin

Heb je een leuk onderwerp of artikel voor het VAMES Bulletin, aarzel dan niet om dit in te sturen. Dit kan per e-mail naar het adres:

vamesbulletin@hotmail.com.

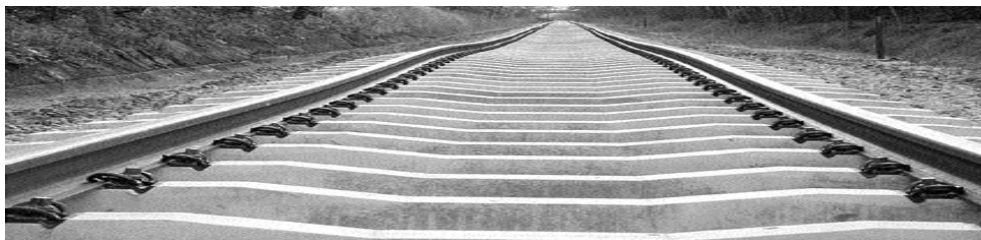
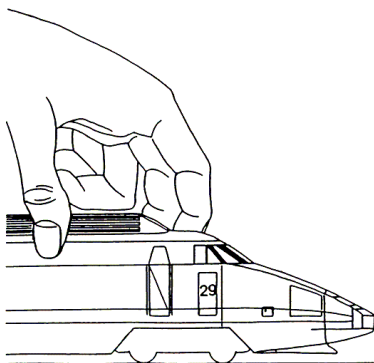
Coördinatoren spoorgroepen

Clubbaan	B. Vink (2,4)
H0 Nordhalben (=):	H. Tjalsma (1,3)
HO USA (=):	R. Schot (2, 4)
0-baan Merzebach:	W Sielias (1, 3)
N-baan:	R. Noijens (1, 3)
H0 Wisselstroom (~)	H. Stoffels a.i. (2, 4)
Activiteitencommissie:	R. Schot
	W. de Wilde

Tussen haakjes is aangegeven voor welke Bulletins een bijdrage van de spoorgroep wordt verwacht.

Vraag en aanbod

In deze rubriek kunnen leden van VAMES en lezers van het VAMES Bulletin kosteloos adverteren met betrekking tot de (model)spoorhobby.



Van het bestuur

Colofon

VAMES Bulletin

Versijnt vier maal per jaar

Officieel orgaan van de Vereniging
Apeldoornse Modelspoorders En
Spoorvrienden (VAMES)
www.vames.nl

Aangesloten bij de Nederlandse Model-
spoor Federatie (NMF)

Lidmaatschap

Rabobankrekening:
NL02 RABO 0373.4436.17
t.n.v. VAMES Apeldoorn
Contributie voor leden is € 150,00 per
jaar (jeugdleden n.n.t.b.)
Schriftelijk opzeggen voor
15 november

Voorzitter

J.C. Bruggeman
06-12997150
voorzitter@vames.nl

Secretaris

G. van Weeghel
06-51183536
secretariaat@vames.nl

Penningmeester

J. van den Berg
06-21638516
penningmeester@vames.nl

Bestuurslid

P. van Loon
06-54712813

Redactie VAMES Bulletin

W. Sielias
C. Senten
I.H. van Manen
vamesbulletin@hotmail.com

Kopij volgend Bulletin

Voor 15 augustus 2025

Advertentiekosten VAMES Bulletin

1/4 A4: € 20,- pj. 1 A4: € 80,- pj.
1/2 A4: € 40,- pj
Internet hoofdpagina: € 50,- pj
Internet pagina sponsoren: € 25,- pj

Webmaster www.vames.nl

Het zijn onrustige en turbulente tijden voor VAMES. Maar we mogen gerust stellen dat onze kleine vereniging zich daar dapper doorheen slaat. Het lijkt erop dat de transitie van het ene gebouw naar het andere ruim 10 km verder op goed gaat lukken. Treintjes zien we er helaas nog niet maar in onze dromen en fantasieën zien we ze al rijden door die mooie lokaliteiten aan de Papegaaiweg.

Van een inpandige en schimmelige puinhoop verandert het gebouw in een net en bewoonbaar clubgebouw. Een aantal ruimten zijn zo goed als klaar en in ruimte 4 is ook de bar al zo goed als bedrijfsklaar met koud en warm stromend water etc. De laatste tijd verschuift de focus ook van de ruimten 1 t/m 4 naar de grote zalen waarin de spoorgroepen straks hun banen kunnen gaan uitleggen. Opvallend is dat er zelfs in die grote vertrekken het nog passen en meten is om de geplande sporen met de nodige loop- en veiligheids-ruimten een acceptabele plaats te geven.

Op bepaalde punten moet er zelfs worden geruild maar gelukkig alles in een goede harmonie. Achter de schermen worden nieuwe baanontwerpen gemaakt en krijgen nieuwe ideeën vorm. Zo'n verhuizing biedt ook een mooie gelegenheid voor reflectie en nadenken over het toekomstige VAMES-modelspoor.

Dat we nu eindelijk een, weliswaar tijdelijke, omgevingsvergunning hebben is fijn en geruststellend. Grappig ook dat de Gemeente ons formeel (met een huisnummerbesluit aan het nieuwe verblijfsobject (!)) het nummer 35A heeft toegewezen.

We kunnen ons nu ook gaan richten op een officiële opening van het gebouw zo ongeveer in oktober. Die feestelijke opening moet, als het even kan, gepaard gaan met een mooie modelspoorshow en veel promotie en publiciteit. Dat wordt vast heel mooi allemaal.

Gelukkig zijn we nu ook zo ver dat we op de vrijdagavond als club weer met onze hobby bezig kunnen zijn. Vooral ruimte 1 nodigt uit tot bouwen, testen, ontwerpen en ander klein knutselwerk. En in ruimte 4 kunnen we, nu de bar klaar is, ook weer gezellig samen wat drinken en bijpraten. Heel fijn om te merken dat de sfeer bij VAMES dusdanig goed is dat er sinds kort weer twee nieuwe leden bij zijn gekomen. Wellicht dat onze mooie nieuwe clubruimte dermate wervend is dat ons ledental verder zal groeien. Misschien moeten we ons bij de werving van nieuwe leden nog wat meer richten op jongeren maar de ervaring ook bij zusterclubs leert dat dat nog niet zo eenvoudig is.

Dat VAMES ook een hecht sociaal verband is zien we bij onze leden die met ziekte, overlijden en andere zorgen worden geconfronteerd. Uit de recente ervaring blijkt dat VAMES ze niet vergeet en waar mogelijk tot steun is. We moeten die sociale houding en praktijk koesteren. Belangrijk in dit alles zijn de ontmoeting, het gesprek en elkaar waar nodig informeren over wel en wee van onze medeleden.

Tenslotte wil ik opmerken dat ondanks het ingewikkelde en ogenschijnlijk dure project van Papegaaiweg 35A VAMES het ook financieel goed kan redden. Dat komt vooral door de grote inzet van heel veel leden die kosteloos allerlei dingen doen en inbrengen.

Ook onze Marktplaats-inkopers doen daarbij profijtelijk werk. En niet te vergeten ook de inbreng in natura van diverse dure spullen en diensten. Uiteraard komen er nog wel een paar gepeperde rekeningen (Tribuut, Electra installatie, leverancier verwarmings-units) maar wees gerust het zal allemaal binnen de grenzen van het betaalbare blijven. En er komt zo nu en dan ook incidenteel geld bin-

nen bijvoorbeeld uit de verkoop van oud ijzer en vergaderruimte-verhuur.

Afsluitend wil ik de ijverige redacteurs en de samenstellers van mooie, leerzame en onderhoudende artikelen complimenteren met een mooi nieuw VAMES Bulletin. Ik wens jullie veel leesplezier.

Jan van den Berg

In het kader van 'Gespot in Apeldoorn':

Gedurende een aantal maanden is een drietal internationale reizigerstreinen te zien in Apeldoorn. Gebruikelijk is in een twee-uurspatroon de IC Berlijn te zien. Deze worden voorlopig nog getrokken door Vectrons van NS. Over niet al te lange tijd is het de bedoeling deze te vervangen door nieuwe ICE 3-neo treinstellen. Deze dienen als voorlopige vervanging voor de geplande inzet van Talgo-stammen, waarvan de levering vertraagd is. Vreemd is overigens dat de ICE-stellen minder zitplaatsen bieden dan de uit negen rijtuigen bestaande huidige inzet. Deze zijn namelijk geregeld overbezet. Door de langdurige sluiting of capaciteitsbeperking van het traject Emmerich - Oberhausen worden de

NightJets tussen Amsterdam en Wenen omgeleid via Bad Bentheim. Zij stoppen niet te Apeldoorn, maar een passage biedt wel een leuke afwisseling. NS en de Oostenrijkse ÖBB onderzoeken overigens of dit vanaf de dienstregeling 2026 de vaste route gaat worden. Ze komen 's avonds rond half acht richting Deventer door Apeldoorn en rond kwart voor elf 's ochtends richting westen.

Ten derde rijdt sinds enige tijd European Sleeper met nachttreinen tussen Brussel, Amsterdam, Berlijn en Praag. Deze komen ook door Apeldoorn, maar alleen tijdens de donkere uurtjes.

Rob



Excursie Rotterdam in november

Na raadpleging van de leden en het voorstellen van een aantal mogelijkheden stellen wij het volgende club-uitje voor. Zaterdag 1 NOVEMBER gaan we weer naar Rotterdam naar een tweetal adressen. Een flink aantal jaren geleden zijn we bij Miniworld aan het Weena geweest. Er is inmiddels veel veranderd en toegevoegd. Aangezien het op loopafstand van het station Rotterdam Centraal ligt gaan we per trein.

Ten tweede bezoeken we modelbouw en -spoorwinkel Meijer & Blessing aan de Westewagenstraat 27. Blijkbaar een begrip in de Maasstad, want ze claimen sinds 1813 als winkel te bestaan!

Na afloop gaan we gezamenlijk eten in het Rotterdamse.

De prijs van de excursie hangt af van het aantal deelnemers. Bij een bepaald aantal kunnen we maximaal profiteren van groepskorting bij NS. Naar verwachting zal het geheel (reis en entree) rond de € 35,- per persoon zijn. Daarnaast zijn er nog rondleidingen achter de schermen met een toelage uiteenlopend van ca. € 4,- tot € 9,-.

Een aantal weken voor de excursie volgen details over vertrek en prijzen.

Meld je aan tijdens de vrijdagavond of door middel van een mail naar robschot9@icloud.com.

Rob en Willem



Ombouw Fleischmann 5031, "SHELL"

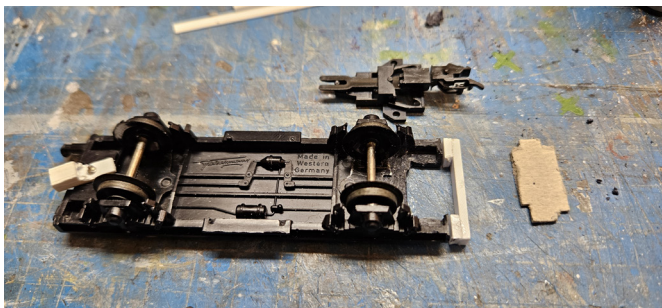
In een doos met oude wagons vond ik een gehavend ketelwagentje. Een geel Fleischmann karretje met een opbouw van blik, ontbrekende buffers, halve trapjes en een verbogen koppeling. Het reed nog wel, tenminste nadat ik de wielen op de juiste breedte op de asjes had gedrukt. Tja, wat moet je er mee? Hier volgt een ombouw-verslag in 22 foto's.



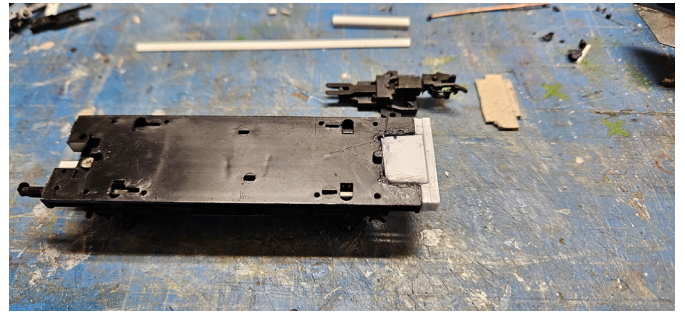
1. Mijn karretje (Fleischmann 5031) zag er heel wat minder fraai uit dan de wagon op deze Marktplaats-foto.



2. Mijn eerste idee was: Probeer eens een andere kleur. Ik vond nog een potje Vallejo 70.905, en dit blauw-grijs werd met een kwastje opgebracht. Nog niet meteen in de roos vond ik.



3. Het karretje heeft een koppelingsprobleem, en er is ook geen bordes aan de klimzijde van de ketel. Dus aan die zijde wordt het chassis verlengd met een dubbele 2x4 mm Evergreen strip. Dat levert ook ruimte op voor een Roco-kortkoppelmechanisme. De andere kant krijgt een zelfbouw NEM-schacht.



4. Het kortkoppelingsmechanisme vraagt zoveel ruimte, dat er flink moet worden gesneden in het chassis, en daarna moet het gat aan de bovenzijde ook weer dicht worden gemaakt.



5. Laat ik nu toch een paar spijkertjes vinden met een kopmaat van 4mm! En ook een restje laminaatparket van 8 mm dikte. Precies geschikt als mal voor het afdremelen van de spijkers.



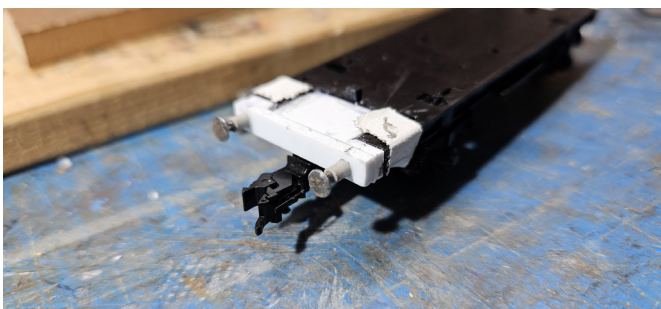
6. Een stukje MDF van 4 mm dik bleek zeer geschikt als mal voor het snijden van de krimpkous.



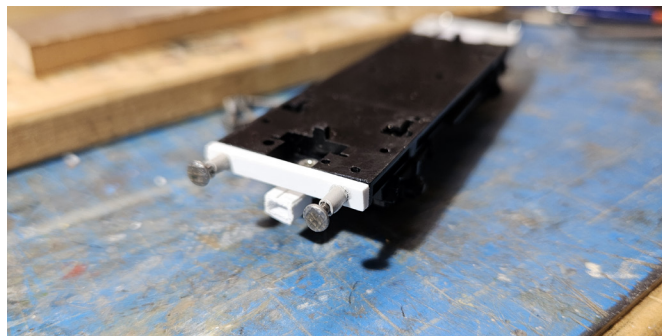
7. Hier een proefopstelling van de nieuwe buffers op de nieuwe bufferbalk.



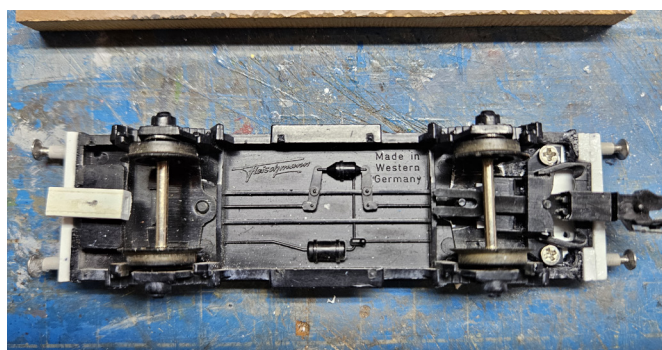
8. De decoupagelijm (of Modpodge) wordt gebruikt als vulmiddel voor de bovenkant van de buffers. Na droging kun je er eentje vlakschuren, en de andere een beetje bol laten.



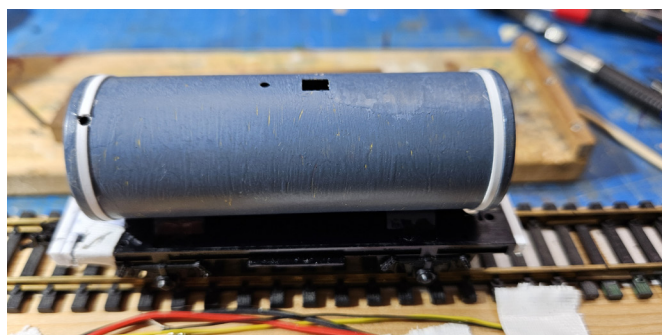
9. Voorlopig nog vastgehouden door een plakbandje wordt het kortkoppelmechanisme getest.



10. En aan de andere kant wordt de positie van de NEM-schacht gecontroleerd. Het is een beetje zoeken naar het juiste draaipunt en de juiste hoogte van de schacht, zodat de afstand tussen de wagons zo kort mogelijk blijft.



11. Dankzij de extra bufferbalken is er voldoende ruimte voor de NEM-schacht aan de ene kant en het kortkoppelmechanisme aan de andere kant.



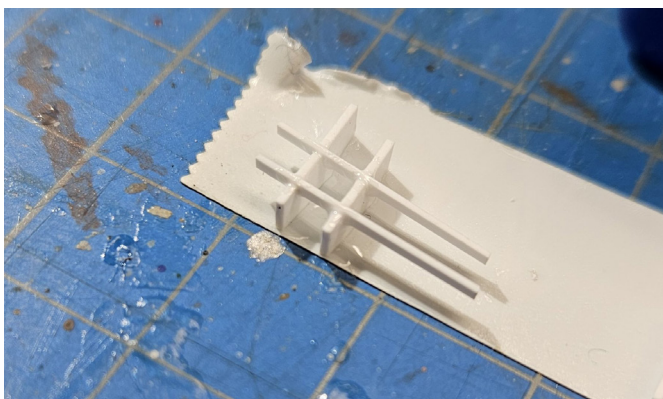
12. De kierende dekseltjes van blik worden min of meer gemaskeerd door een extra bandje van Evergreen strip.



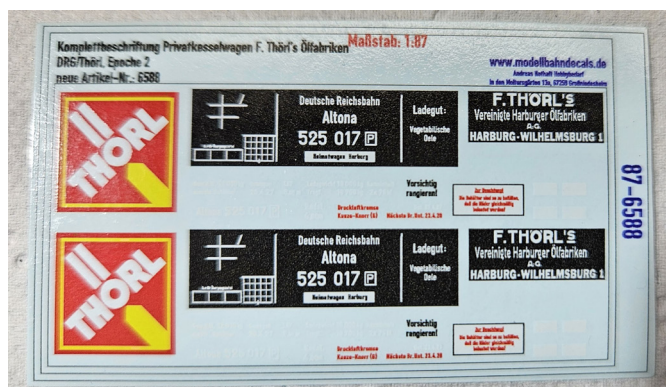
13. En daarna wordt al het blik opnieuw in de grondverf (Tamiya) gespoten, en na droging met de airbrush in Vallejo 70.836 (London Grey) afgelakt.



14. Een vleugje Acryl vernis erover, en klaar!



15. De opstapjes voor het bordes worden ook van Evergreen strip gemaakt. Dubbelzijdig klevend plakband helpt bij het positioneren van de onderdelen.



16. Er wordt een mooi setje decals besteld bij www.decals.de.



17. Inmiddels is er een hekje van bloembinddraad op het bordes geplaatst, en is er wat schilder- en poederwerk verricht. De eerste decals zitten op hun plek.



18. De identificatieborden worden uit Evergreenplaat gesneden, en beplakt met de decals. Dat ziet er al professioneel uit nietwaar? Ondertussen ook nog even een nieuw snijplankje gemaakt.



19. Dan komt de boosdoener: Het oplosmiddel in de Revell lijm tast de decals aan! Tja, dat was balen. Het kwaad was geschied, dus met een beetje zwarte verf (Vallejo 70.862 Black Grey) gecamoufléerd.



20. De identificatieborden worden vastgezet met een klein druppeltje 10 secondelijm, en het bordes krijgt nog een looprooster van nylon verpakingslint.



21. Afwerking met nog wat extra poeders (Vallejo 73.109 en 73.120) en ultra matte vernis van AK om de decals dof te maken.

22. Tenslotte een eindplaatje. Het verschil is goed te zien!

Bert Vink



Douwe Huisman in gesprek met René Terlage

Kun je iets over jezelf vertellen?

Ik ben René Terlage. Ik ben 63 jaar oud. Ik heb drie jaar in de bouw gewerkt en 44 jaar als machinist bij de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Bij de NS heb ik allerlei treinen gereden. Van posttreinen, sproeitreinen getrokken door een 2400, het paarse model van de Veluwe Stoomtrein Maatschappij tot goederen- en passagierstreinen.

Ik heb twee standplaatsen gehad Arnhem gedurende 29 jaar en Zutphen 15 jaar. Tussen deze twee standplaatsen is een duidelijk verschil: Arnhem heeft vooral doorgaande treinen.

Zutphen heb je meer treinen die vanuit Zutphen starten. Vanuit Zutphen kom je door het hele land. Verder is de sfeer in Zutphen een stuk gemoedelijker dan in Arnhem.



Hoe werd je dan machinist?

Ik volgde een interne opleiding van negen maanden en mocht vervolgens als machinist op rangeertreinen werken. Door extra opleidingen ging ik rijden op dieseltrajecten en ook op trajecten met elektrische locomotieven (ELT-trajecten).

Tegenwoordig word je op een heel andere manier machinist. Je moet je de leerstof eigen maken vanaf het internet. Examen doen valt dan niet mee, het slagingspercentage hiervan is in tegenstelling tot de opleiding die ik volgde erg laag.

Het aantrekkelijke van machinist zijn is de onafhankelijkheid. Je berijdt trajecten door het hele land. Rondjes om de kerk heb ik niet gehad. Ik reed een

breed scala aan treinen, goederen- en passagierstreinen. Na de opsplitsing in een NS-goederendeel en een NS-passagiersdeel werd dit laatste minder.



Hoe ben je lid van Vames geworden? Wat eraan voorafging.

Ik ben op een heel bijzondere wijze lid van Vames geworden, nl. via de Grote Treinencompetitie. Daar deden we in familieverband aan mee. Het was een heel veel tijd vergende en inspannende tijd. Het idee dat een tv-kijker krijgt, is dat het in een beperkte tijd voor elkaar komt, is een verkeerd idee. Achter de schermen, als de camera's uit zijn moest er hard aan de banen worden doorgewerkt.

Vames heeft ook ooit overwogen mee te doen. Er werd van afgezien omdat de tijdsinvestering te groot was. Ik ontdekte tijdens dit traject dat er meer was dan alleen maar schaal N (Fleischmann). Met name Märklin viel ik voor. De grootte van de schaal geeft wat de bouw van landschap betreft veel meer mogelijkheden.



Hoe ben je uiteindelijk lid van Vames geworden?

Na deze ontdekking schakelde ik dus over op Märklin. Ik schafte me een Centraal Station 3 (CS 3) aan en wilde digitaal gaan rijden. Dat viel nog niet mee. Ik heb met de handleiding erbij geprobeerd me het werken met de CS 3 eigen te maken. Ik heb ook geprobeerd om met andere gebruikers ervan op het internet daarover in contact te treden. Het gaf veel gedoe in zgn. fora, maar geen verlangd resultaat. Ik ben bij spoorclubs gaan kijken. Bijvoorbeeld Zutphen.

Hun jaarlijkse evenement vind ik leuk, maar wat de insteek van de vereniging betreft is wat mij betreft wat minder.

Arnhem heb ik ook kennis meegemaakt. Die vereniging, die aan een grote baan werkt, beviel me niet en al helemaal de ontvangst niet, zo in de trant van 'kijk maar eens rond'.

Dat vond ik niet echt gastvrij. Bij Vames dacht ik ervaring te kunnen uitwisselen wat Märklin en de CS 3 betreft, maar dat viel wat tegen. De vrijheid aan keuze die er echter bij Vames is bevalt me zeker.

Ik vind het erg jammer dat Vames moest verhuizen. Het werken aan de clubbaan bevalt me uitstekend en de vrijheid om te experimenteren op welk gebied dan ook als dit zich voordoet.

Uiteindelijk heb ik het zo ver gekregen dat de treinbesturing met de CS 3 lukt. Ik kan meerdere treinen laten rijden door ze wat snelheid betreft op elkaar af te stemmen.

Ik vind Märklin geweldig om mee te rijden. Gezien mijn bergachtige baan en extra grote klimspiraal kunnen de nog steeds vrij zware locomotieven van Märklin vrij lange treinen trekken.

Die kan ik laten rijden op mijn 130 meter rails. Ik hoor van andere hobbyisten vaak dat het hen niet lukt om langere treinen van (nog maar) vier, vijf of zes wagons hun spiraal te kunnen laten nemen. Grotere spiralen (met een grote radius) kunnen daarbij meehelpen. Verder heb ik ervoor gezorgd dat mijn seinen werken.

Op mijn baan ligt vooral de infrastructuur. Ik wil dat deze goed functioneert voordat ik met de scenery aan de gang ga.

René heeft een grote brug gemaakt in een van zijn trajecten, hij zweeft dus nog in de lucht. De scenery die erbij hoort moet nog worden gemaakt.



In hoeverre is grootspoor belangrijk voor je?

Groot spoor is voor mij helemaal niet belangrijk. Een goederentrein die met een enorme sleep goederenwagons voorbij dendert mag ik graag zien en beleven.

De veronderstelling dat de hobby vanzelfsprekend uit mijn beroep voortvloeit is niet juist.

Werken bij de spoorwegen geeft verplichtingen of anders gezegd bevat mijn werkpakket dingen die mij uitkomen of niet. Bij de spoorliefhebberij doe ik het zoals het mij uitkomt.



Hoe ziet jouw ideale modelbaan eruit?

Mijn ideale modelbaan ziet er in elk geval Alpenachtig/bergachtig uit. Bergtrajecten als landschap vind ik erg aantrekkelijk om te maken. Bij Henri ten Hove werk ik twee keer een halve dag aan scenery op de door hem gemaakte raamwerken van modelbanen.



Hoeveel tijd steek je in je hobby?

Naast het werken bij Henri ten Hove werk ik thuis vijf tot zes uur per week aan mijn baan. Naast de modelspoorhobby heb ik ook nog paarden en honden. Met de paarden doe ik mee aan wedstrijden. Ik doe ook mee aan demonstraties met paard en hond. Cowboys bedachten tijdens hun werk en vrije tijd allerlei toeren om met hun paarden uit te voeren. Zo berijd ik een paard niet met een hoofdstel, maar alleen met een touw om de nek. Daarbij kun je het paard berijden en de hond daarnaast zo dressereren dat hij ook meewerkt aan wat je doet. Of bijvoorbeeld dat hij moet leren juist pas op de plaats te maken en op teken na een uitvoering van het paard weer van zijn plaats te komen.



Welke rol speelt VAMES in je hobby?

Vames brengt voor mij afleiding, gezelligheid en wat sfeer betreft is het een mooie club. Je kunt dat ook zien aan hoe de schouders worden gezet on-

der het opknappen en de inrichting van de nieuwe clubruimte. Vames is een gezonde club. Het was en is toch nog wel een uitdaging om wat optreden en sfeer betreft als één club te functioneren.

Wat vind je van de thema-avonden?

Ik heb zelf het genoeg gehad verschillende avonden met groepjes van Vames te werken aan het vervuilen van locomotieven en ander railmaterieel. Ook heb ik laten zien dat dat bij gebouwen kan. Thuis doe ik dit laatste zelfs al, als de onderdelen van een gebouw nog aan het gietraam vastzitten.

Wat vind je van het VAMES-bulletin/web-site?

Sinds dat het Vamesbulletin online is, heb ik het eerlijk gezegd nog niet gelezen. Ik heb het wel eens op papier gehad, maar dat was eens en niet weer? De inhoud is goed.

Wat vinden je huisgenoten van je hobby?

Mijn vrouw vindt het prima dat ik me met mijn hobby bezighoud. Zij werkt in het onderwijs en is directeur van twee scholen. Ze maakt dus nogal wat uren. Voor onze gezamenlijke vrije uren maken we tijd voor elkaar.

Zijn er nog verbeterpunten voor Vames als hobbyclub?

Vames bestaat uit zes werkgroepen. Deze groepen zijn naar mijn idee aparte onderdelen binnen de vereniging. Meer interesse en interactie kan het verenigingsgevoel verhogen. In principe bezoek ik op een avond elke spoorgroep en toon mijn belangstelling. In de clubruimte aan de Kayersdijk vertoefden we in een grote ruimte en was het overgaan tot interactie gemakkelijk. Nu aan de Papegaaiweg worden werkgroepen twee aan twee in drie ruimtes ingedeeld. Gelukkig blijven de openingen onderling tussen de ruimtes bestaan en blijft binnenlopen bij andere groepen mogelijk. Daarnaast hebben we nu een heel mooie restauratieruimte.

René bedankt voor je bijdrage aan het interview. Gezien enkele foto's die je toestuurd zou er nog wel meer avontuurlijks te vertellen zijn geweest.



Fremo Nederland 35 jaar

Van 1 tot en met 4 mei vond in de Hamalandhal te Lichtenvoorde het Nederlandse Fremo-jubileum plaats. In twee sporthallen stonden diverse banen opgesteld. Deelnemende groepen waren H0-Europa, puko, 0/0m, TT, fiNescale, H0-USA en FREMO:87.



overzicht



de Freds liggen klaar

FREMO is in 1981 in Duitsland opgericht. De Nederlanders Willem Damhaar, Dick Vermeer, Jan Verhagen en Piet Felix waren het in 1990 die Fremo in Nederland introduceerden. VAMES heeft in dat jaar ook een rol gespeeld. We hadden niet de eerste bijeenkomst, maar in de kelder van Avondzon werd wel voor het eerst met een dienstregeling gereden.

Inmiddels zijn er zo'n 150 Nederlandse leden op een totaal van circa 2.500.



grote stations, lange baanvakken



groen licht; de klok loopt

Het is geweldig om eens in alle rust tussen grote banen te lopen. In tegenstelling tot On TraXS hier voornamelijk lange trajecten met vaak grote stations. Een en ander wordt gekarakteriseerd door een spaarzaam treinverkeer, geheel in overeenstemming met hoe het er aan het grote spoor aan toe gaat. Niet elke dertig seconden raast een trein voorbij. Ik had de indruk dat het bij sommige clubs ook enigszins te wijten viel aan nodeloze discussies over rij-volgordes.



Nederlands straatspoor

De club uit Drachten was met hun Amerikaanse baan aanwezig. Wij hadden vorig jaar al kennis met hun gemaakt in het Friese. Met de gebruikelijke gastvrijheid maakten ze ons deel van hun rij-weekend. Gino Damen had Carel op de vrijdag al als machinist aangesteld op de baan met een Rail Diesel Car.



briefing bij de club Drachten



Tams B-4 booster met handig koffertje



downtown Depot



smalspoorbaan Wedehagen met rolbokvervoer



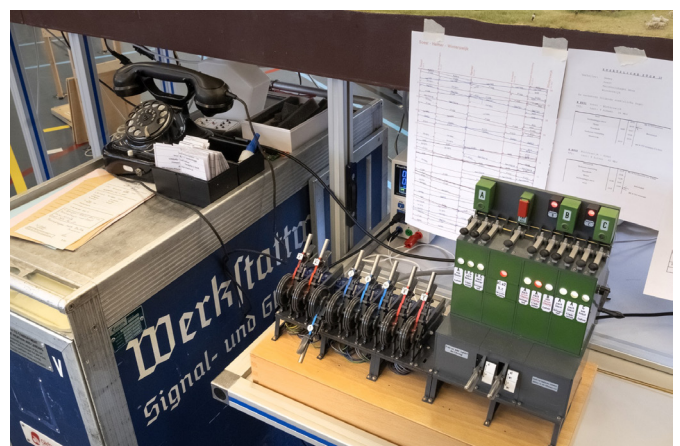
treinnummer 35 staat gereed voor de volgende rit



station Loenen



East River Transfer Terminal



terug in de tijd

Carel mocht op de zaterdag het serieuze werk met een goederentrein doen. Ik was die dag machinist op de motorwagen. Het was mijn eerste ervaring met rijden op de 'fast-clock'. Voordat er gereden werd hield Gino een 'briefing', waardoor iedereen wist waar hij/zij aan toe was. Direct was duidelijk waarom Fremo zo leuk is. Je rijdt met een doel en behoort met je collega's rekening te houden. De rijweg moet ingesteld staan, je hebt met seinbeelden te maken, je moet de vertrek- en aankomsttijden in de gaten houden en mensen om je heen houden je af en toe van het 'werk'.

Met name het rijden met goederentreinen is boeiend omdat je hier veel tijd kwijt bent aan onderweg rangeren. Dit uiteraard afhankelijk van de samenstelling van je trein en hoe de baan in elkaar steekt. Alles functioneerde goed en dat valt bij veel Fremo-banen op. Het niveau ligt redelijk hoog. Ook letterlijk ligt het hoog, omdat de baanhoogte volgens Fremo-norm op 130 cm ligt.

Met voldoende inspiratie keerden we huiswaarts.

Rob

N groep on tour: Faszination Modellbahn, 6 t/m 10 maart 2025 te Mannheim



In het najaar van 2024 werden we door Ronald Heijne gewezen op een op handen zijnde modelspoorshow in maart 2025 te Mannheim. Het betrof Faszination Modellbahn 2025. Tijdens een intern overleg binnen de N groep besloten we unaniem dat we ons zouden inschrijven en aldus geschiedde. Michel nam de coördinatie op zich en startte het contact met de organisatie. In de daaropvolgende maanden hebben we, ondanks de voorbereidingen op de verhuizing van VAMES, onze baan elementen die nog de nodige zorg nodig hadden aangepakt en gereed gemaakt voor de show. Ook werd in die tijd ons bovendeck met koof gecompleteerd, zodat ook de verlichting goed uitkwam.

Toen in januari 2025 duidelijk werd dat onze inschrijving werd omgezet in een uitnodiging voor deelname, werden de laatste voorbereidingen gepleegd. Op 5 maart hebben we aan de Kayersdijk de modules en toebehoren geladen en stonden we gepakt en gezakt voor onze trip naar Mannheim gereed. Op donderdag 6 maart vertrokken we met een bakwagen met laadklep en 2 personenauto's met 8 man sterk om 07.00 uur richting Mannheim. Onze kwartiermakers groep was reeds de dag ervoor, na het beladen van de bakwagen, vertrokken. De vroegtijdige aanwezigheid van Michel en Martijn in Mannheim leidde tot een soepel verlopende aankomst en start van de werkzaamheden in Mannheim. Om 14.00 uur waren we allen aanwezig en begonnen we aan de opbouw van onze baan.

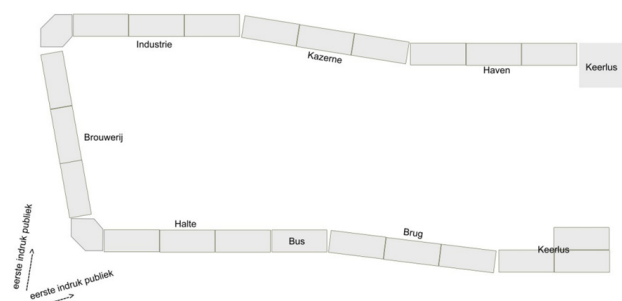
Uiteindelijk stond onze baan om 17.00 geheel opgebouwd in de hal van het Maimarktgelände complex.

Op basis van de aanwijzingen en toewijzingen van de organisatie werd de baan opgebouwd in een

U-vorm met het publiek aan de buitenzijde van de U. De beschikbare ruimte maakte dat de gehele N baan kon worden opgebouwd. De totale lengte van de baan bedroeg uiteindelijk circa 25 meter met twee "armen" van elk bijna 11 meter en een basis van 5 meter. In onderstaand schema is de baanopbouw geschetst.

Het open gedeelte van de U hebben we opgevuld met kasten met daarop het diorama van het strandtafereel op het eiland Sylt met de pendelende Wartburg.

De naam van VAMES prijkte over een lengte van circa 4 meter op de lange armen van de opstelling. De ooit gesponsorde gele banieren kwamen goed tot hun recht op de bruine bekleding van de baan.



De opstelling van de VAMES N baan te Mannheim

De opstellingen van de banen, verkoopstands en presentaties van diverse fabrikanten waren zodanig dat voor het publiek ruime gangpaden van 3 meter breed beschikbaar waren.

Vrijdag 7, zaterdag 8 en zondag 9 maart was de show voor publiek open van 10.00 tot 17.00 uur.



Al vroeg op de vrijdagmorgen waren we allen aanwezig om de baan te controleren en de eerste treinen op de baan te laten rijden.

Kort na de opening om 10 uur deed zich echter een grote storing voor. De WIFI werkte niet meer. Nadat bleek dat alle deelnemers daar problemen mee hadden, was duidelijk dat het niet aan onze installatie lag. Door de veelheid van WIFI-signalen in de loods stoorden we elkaar.

De oplossing voor ons was snel gevonden: geen gebruik maken van de ROCO LAN muizen, maar met onze GSMs en de Z21 app het geheel aansturen via een andere frequentie.

Als alternatief hebben we ook nog de bekabeling voor de bekabelde Multimuisen op orde gebracht. Uiteindelijk hebben we vervolgens drie dagen storingsvrij kunnen rijden.



We hebben veel reacties van de bezoekers en overige deelnemers gekregen.

De variatie in de tafereeltjes op de diverse modules, de detaillering van de scenery en het voortdurende treinverkeer op realistische snelheden waren de meest genoemde complimenten.

Daarnaast bleek de Hollandse uitstraling van de stand een succes: de door ons aan het publiek aangeboden stroopwafels en Haagse hopjes vonden gretig aftrek.

De oer-Hollandse klompen (weliswaar van kunststof) waren goed voor even zo leuke reacties en fotomomenten.

Onze gele hoedjes waren voor zowel publiek als voor onszelf belangrijke herkenningspunten.

Het publiek wist duidelijk bij wie ze moesten zijn voor informatie betreffende de baan en wij wisten bij voortdurend waar een trein reed en of er een goede verdeling over de baan was.

Achteraf kijken we terug op veel leuke momenten en commentaren.

Er zijn de nodige foto en filmopnames gemaakt. Op You Tube worden uitgebreid filmpjes vertoond waarin onze baan ruimschoots in beeld wordt gebracht met leuke commentaren.

Zie onder andere de volgende link vanaf ongeveer minuut 12: <https://www.youtube.com/watch?v=l4BNM47shFc&t=1342s>.



De VAMES N groep voor de baan.

Al met al hebben we lange dagen gemaakt. We kijken vooral terug op een geslaagd evenement met veel gezelligheid, kameraadschap en hobby plezier. Als bijkomende bate hebben we ook de verhuizing van de N baan gerealiseerd.

Bij terugkeer in Apeldoorn werd uitgeladen aan de Papegaaiweg te Wenum Wiesel en niet aan de Kayersdijk.



Rest nu nog een hartenkreet van ons allen: Ronald bedankt voor de tip en de ondersteuning in de voorbereiding en voor nu vooral veel sterkte met jouw herstel.

René Noijens

Mijn reis door India

India!

Op 26 januari van dit jaar vertrok ik met vriend Fenno voor vier weken naar het land met de grootste populatie inwoners ter wereld, India. Dit stond al lang op mijn verlanglijstje en moest er maar een keer van komen. Een gepassioneerd volk, levendige steden, de kleuren, geschiedenis en een interessant spoorwegennetwerk deden ons besluiten dit avontuur aan te gaan.

Er werd en wordt veel geschreven en geroepen over India, vaak in negatieve zin. Dat er waarheden in zitten, klopt ongetwijfeld. Schrijnende armoede en een grote mate van vervuiling. Daartegenover staat de grootste democratie ter wereld met een ijverige en zeer vriendelijke bevolking en een rijke geschiedenis. Veel van de waarschuwingen konden direct richting prullenbak. Zoals op veel plekken moet je als toerist altijd bedacht zijn op onveilige situaties en dat geldt bijvoorbeeld ook voor een dagje Amsterdam.

Gereisd werd uiteraard per trein. Alvorens ik vertel over onze ervaringen eerst een beknopte geschiedenis van de spoorwegen in India.



Onze route startte in New Delhi

1832–1852: Industriële Spoorwegen

De eerste voorstellen voor spoorwegen in India werden gedaan in Madras in 1832. De eerste trein in India reed in 1837 van Red Hills naar de Chintadripet-brug in Madras, de Red Hill Railway. Het werd getrokken door een stoomlocomotief ontworpen door William Avery en werd gebouwd door Sir Arthur Cotton. Doel was voornamelijk het vervoeren van granieten stenen voor wegenbouwwerkzaamheden in Madras. In 1845 werd een spoorweg gebouwd in Dowleswaram in Rajahmundry, de Godavari Dam Construction Railway.

Het werd gebruikt om stenen te leveren voor de bouw van een dam boven Godavari.

Op 8 mei 1845 werd de Madras Railway opgericht. In hetzelfde jaar werd de East India Railway Company opgericht, gevolgd in augustus 1849 door de Great Indian Peninsular Railway (GIPR). Het "Garantiesysteem" dat gratis land en gegarandeerde rendementspercentages (5%) biedt aan de particuliere Engelse bedrijven die bereid waren te werken aan de aanleg van spoorwegen, werd in 1849 afgerond. In 1851 werd in Roorkee een spoorlijn gebouwd. Het heette Solani Aqueduct Railway. Hier reed stoomlocomotief Thomason, vernoemd naar een Britse officier met dezelfde naam. Hier werden bouwmaterialen vervoerd voor de aanleg van een aquaduct over de rivier de Solani.



Locomotief type WAP-7 met slaaptrein

1853-1924: Passagiersspoorwegen en uitbreiding

De eerste passagierstrein in India reed tussen Bombay (Bori Bunder) en Thane op 16 april 1853. De trein van 14 wagons werd getrokken door drie stoomlocomotieven: Sahib, Sindh en Sultan. Het betrof een afstand van 34 kilometer. De lijn werd gebouwd en geëxploiteerd door GIPR. Deze spoorlijn werd gebouwd in 1.676 mm (5 ft 6 in) spoorbreedte, die de standaard werd voor de spoorwegen in het land. De eerste passagierstrein in Oost-India reed op 15 augustus 1854 van Howrah, in de buurt van Calcutta naar Hoogly, voor een afstand van 24 mijl. De lijn werd gebouwd en geëxploiteerd door de East India Railway Company (EIR).

In mei 1854 werd de Bombay-Thane-lijn verlengd tot Kalyan door de bouw van het "Dapoorie-viaduct" over de rivier de Ulhas. Dit was ook de eerste spoorwegbrug in India. In hetzelfde jaar begon GIPR zijn eerste werkplaats in Byculla. In 1855 werd Bombay Baroda & Central India Railway (BB&CI) opgericht. De East India Railway begon

vanaf dat jaar de Fairy Queen en -Express te rijden. De eerste passagierstrein in Zuid-India reed op 1 juli 1856 van Royapuram/ Veyasarapady (Madras) naar Wallajah Road (Arcot), over een afstand van 60 mijl. Het werd gebouwd en geëxploiteerd door Madras Railway. In hetzelfde jaar werd de eerste werkplaats opgezet door de Madras Railway in Perambur, in de buurt van Madras. De Bombay-Thane-lijn werd in hetzelfde jaar uitgebreid naar Khopoli. In 1858 werd de Eastern Bengal Railway opgenomen. Op 24 februari 1873 werd de eerste tram (door paarden getrokken) geopend in Calcutta tussen Sealdah en Armenian Ghat Street, een afstand van 3,8 km. Nog steeds rijden er (zeer verval- len) trams door de straten van Calcutta.



Uit een serie van 16 locs werd deze 4-8-0+0-8-4 Garratt machine in 1930 gebouwd voor de Bengal Nagpur Railway (BNR)

1925-1950: Elektrificatie en verdere uitbreiding

Op 3 februari 1925 reed de eerste elektrische passagierstrein in India tussen het eindpunt Victoria en Kurla. Het liep op 1500V DC bovengrondse tractie. De bedrijven Cammell Laird en Uerdingen Wagonfabrik leverden de locomotieven. Het eerste spoorwegbudget werd ook gepresenteerd in 1925.

East Indian Railway Company en Great Indian Peninsular Railway werden in hetzelfde jaar overgenomen door de staat. In 1926 werd het Kurla-Kalyan-gedeelte geëlektrificeerd met 1500 V DC. In deze periode werden ook lichtseinen geïntroduceerd.

In 1929 begon de Grand Trunk Express te rijden tussen Peshawar en Mangalore, Punjab Limited Express begon te rijden tussen Mumbai en Lahore. Op 1 juni 1930 begon de Deccan Queen te rijden, getrokken door een WCP-1 en met 7 rijkstrijken, op de geëlektrificeerde route van de GIPR van Bombay VT naar Poona (Pune). Deze luxetrein rijdt vandaag de dag nog steeds.

Vanaf 1950 vond in India eigen productie van locomotieven plaats; Chittaranjan Locomotive Works.

Hier komt vandaag de dag nog steeds de grootste hoeveelheid tractiematerieel vandaan. Ook productie van rijkstrijken namen ze zelf ter hand.



Deze in 1907 door North British Locomotive Works gebouwde EM-922 heeft asindeling 4-4-2. Hij reed aanvankelijk voor de Great Indian Peninsula Railway, later voor de North Western Railway.

1951-1983: Zonale reorganisatie en verdere ontwikkelingen

De reorganisatie van spoorwegen in India in zones begon in 1951. Toen werd Indian Railways opgericht door het samensmelten van 42 spoorwegmaatschappijen in het land. Onderverdeling vond om administratieve redenen plaats in zes regionale bedrijfsonderdelen. In later jaren is dit uitgebreid naar 18 zones.

Na succesvolle proeven in Frankrijk in 1957, stelde dat land voor elektrificatie met 25 kV wisselspanning te introduceren. Dit werd door India overgenomen en koos SNCF als technisch adviseur. Dit leidde tot de oprichting van het Main Line Electrification Project. De eerste geregelde trein met 25kV AC-tractie reed op 11 augustus 1960 op het traject Raj Kharswan - Dongoposi.

In 1958 splitste de North-Eastern Railway zich af tot een nieuwe Northeast Frontier Railway. In 1966 werden de eerste containerdiensten gestart, tussen Bombay en Ahmedabad.



WCP/1 (sir Roger Lumley) werd in 1930 gebouwd voor de eerste sneltreinen tussen Bombay en Poona. 1500 V gelijkspanning.

1984-Heden: Latere Ontwikkelingen

In 1986 werd voor het eerst in New Delhi geautomatiseerde ticketing en reservering toegepast. In 1988 werd de Shatabdi Express geïntroduceerd in het land tussen New Delhi en Jhansi (later uitgebreid naar Bhopal), en werd destijds ook de snelste trein. Dit werden de snelle dagtreinen. 's Nachts werden dat de Rajdhani Express. In de jaren '80 en '90 ontstonden diverse klassen van slaaptreinen die qua namen nogal verwarrend overkomen. Momenteel zijn er de volgende mogelijkheden:

- AC first class; 2- en 4-persoonscompartimenten
- AC 2-tier; 2 bedden boven elkaar zonder compartimentering
- AC-3 tier; 3 bedden boven elkaar zonder compartimentering
- AC-3 tier economy; extra bedden in langs-opstelling aan de andere kant van de gang
- Chair Car; vergelijkbaar met 2e klas in Europa
- Executive Chair Car; vergelijkbaar met 1e klas in Europa
- Sleeper Class; 3 bedden boven elkaar, zonder air-conditioning, zonder beddengoed
- 2nd class reserved; zonder compartimenten op plastic of houten zittingen
- 2nd class unreserved; idem, zonder reservering



WCG/1 (sir Leslie Wilson) komt uit een serie van 41 machines en is in 1928 gebouwd door het Britse Metropolitan Vickers. 1500 V gelijkspanning

In 1992 startte de spoorwegen het Unigauge-project. Doel was het meterspoornet om te bouwen naar de standaard van 1.676 mm breedspoor. Vandaag de dag zijn er nog slechts enige bergspoorlijnen met het klassieke smalspoor.

In januari 1995 werd het tractiesysteem volgens 2 x 25 kV in dienst gesteld op het traject Bina - Katni. Voordeel hiervan is het reduceren van spanningsverlies op druk bereden lijnen.

In september 1996 werd het CONCERT-systeem van geautomatiseerde reserveringen volledig ingezet in New Delhi, Mumbai en Chennai. Het volledige genetwerkte landelijke CONCERT-systeem werd operationeel op 18 april 1999. Ten behoeve van mensen die kort van te voren willen boeken werd in 1997 het Tatkal-systeem geïntroduceerd. Hiermee

kan één dag voor de reisdag worden geboekt. In hetzelfde jaar werd South East Central opgericht. Creditcards werden ook in 1999 geaccepteerd voor het boeken van tickets en reserveringen op sommige stations.

Op 6 juli 2002 werden de zones East Coast, South Western, South East Central, North Central en West Central gecreëerd. Op 3 augustus 2002 begon Indian Railways met online treinreserveringen en ticketing via internet. Op 1 december 2002 werd de boeking van internettickets uitgebreid naar veel stadsvervoersbedrijven. Op 5 februari 2012 schakelde WR volledig over op 25kV AC-tractie, waardoor het gebruik van 1,5kV DC-tractie werd beëindigd. Op 5 april 2016 maakte Gatiman Express, India's snelste trein met een maximumsnelheid van 160 km/u, zijn eerste reis van Delhi naar Agra. Op 11 april 2016 schakelde CR volledig over op 25 kV AC-tractie, waardoor het gebruik van DC-tractie volledig werd beëindigd in het Mumbai-gebied en op het hele hoofdspoorwegnet in het land. Op 31 maart 2017 kondigde IR aan dat het hele spoorwegnet in het land in 2022 zal worden geëlektrificeerd. Momenteel is circa 97% van het net onder de draad.

Om nog even bij de cijfers te blijven; de totale lengte aan spoor bedraagt ruim 135.000 kilometer en Indian Railways is de op een na grootste werkgever van het land met 1,3 miljoen werknemers.

De planning van onze reis

Treinreizen in India is een enerverende ervaring. Voordat het zo ver is, is het raadzaam je treinen te boeken. Dit is een goed doordacht systeem, mits je door het proces van het aanmaken van een account heen bent. Als buitenlander is dit doolhof een uitdaging. Het wordt beheerd door IRCTC, voluit Indian Railways Catering and Tourism Corporation. Je telefoonnummer moet hier namelijk in opgenomen worden en het landnummer staat vast op 0091, India dus. Aangezien dat onwichtigbaar leek, ben ik op zoek gegaan naar een oplossing. Tussen alle reclamevelden met aantrekkelijk gekleurde 'confirm here'-knoppen door moest ik een weg vinden. Dit heeft me een paar how-to-sessies gekost, maar hoe ik het uiteindelijk voor elkaar heb gekregen weet ik niet meer, maar ik kon aan de slag met m'n vers gecreëerde account.

We hadden een route uitgestippeld die binnen vier weken zou kunnen worden afgelegd. Bij de keuze van je trein zijn er legio mogelijkheden. Naast een tiental klassen zijn er diverse typen treinen en iedere grotere stad heeft meerdere stations. Als je je keuze hebt bepaald, volgt een aantal velden die bij elke boeking moeten worden ingevuld, waaronder je paspoortnummer en leeftijd. Ook kan je aangeven of je wel of niet vegetarisch wilt eten. Indien er

geen maaltijden worden geserveerd in de trein is er een prachtig systeem dat een functie bevat die het laten aanleveren van maaltijden tijdens de reis mogelijk maakt. Men krijgt een lijst van restaurants in de plaatsen waar de trein stopt. Daaruit kan een menu worden gekozen. In het betreffende station staat een koerier van het gekozen restaurant met je maaltijd bij je rijtuig. Ongeveer een dag voor aanvang van de reis volgt er een app met een herinnering voor de restaurant-keuzes.

De trein is een razend populair vervoermiddel in India. Op drukke routes en periodes moet je er vroeg bij zijn om de gewenste trein en klasse te kunnen boeken. Dit kan vanaf twee maanden van tevoren. Een gemiddelde lange-afstandstrein heeft zo'n 23 rijtuigen waarvan één eerste klas slaaprijtuig. Deze is dan ook altijd snel volgeboekt. Onze bedoeling was bijvoorbeeld om vanaf Varanasi naar het noordoosten te reizen om de Darjeeling-spoorlijn te bezoeken. Mede door het religieuze feest Maha Kumb waren alle 'sleeperclasses' direct volgeboekt. Men komt dan op status 'Waitlist'. Dat risico was voor ons doel te groot, omdat het de rest van de reis in de war had kunnen sturen.

Eenmaal geboekt en bevestigd, komt je ticket in de mail en vanaf dat moment heb je een zogenaamd PNR, Personal Name Record. Hiermee kan je de status van je boeking volgen, de samenstelling van de trein bekijken, maaltijden bestellen, etc.

Op reis

Bij aankomst in het centrum van Delhi volgde de sprong in het diepe; de cultuurschok! Zo veel verhalen die met een korreltje zout moeten worden genomen; dit verhaal niet. Deze mensen zijn druk en willen maar één ding: vooruit! Dat gaat met veel gedrang, snelheid, lawaai en gekronkel gepaard. Echter, zonder dat we ons onveilig voelden. Het heeft iets weg van een wild-water-rivier. Men toetert zich een weg door de ogenschijnlijke chaos, waar hier en daar een slenterende koe moet worden ontwaken. Eigenlijk een heel komisch schouwspel.

In zo'n grote stad wilden we veel dingen zien. Eén van die dingen was een spoorwegmuseum. Duizenden tuk-tuk's vlogen ons om de oren. Een van de chauffeurs wist ons te strikken om in te stappen. Nadat het ons gelukt was hem te overtuigen van hetgeen wij wilden zien en een prijs overeen gekomen begon de wilde rit langs allerlei bezienswaardigheden in Delhi. Het spoorwegmuseum bevindt zich ver buiten het centrum, maar biedt een redelijk grote verscheidenheid aan materieel. Bijna alles staat buiten opgesteld en heeft duidelijke tekstborden waarmee de oorsprong wordt uiteengezet. Uiteraard valt de Britse geschiedenis op. Net als in de rest van het land bevindt veel van hetgeen we zagen in behoorlijk deplorabele staat.

Vanuit Delhi maakten we een reis naar de stad Agra. Hier staat het mausoleum van sjah Jahan voor een van zijn vrouwen. De Taj Mahal (afbeelding 7) mocht niet in de reis ontbreken en alle superlatieven doen onder voor de verpletterende schoonheid van dit complex, met name tijdens de zonsopkomst rond half zeven op deze schitterende dag.



Taj Mahal

Onze eerste treinreis was de Shatabdi Express van New Delhi naar Kalka. Nadat we ons door de mierehoop rond het station hadden gewurmd, moesten we eerst met de koffers door de scanner zoals je ze op luchthavens vindt.



WAP-4 locomotief wordt in Chandigarh achterop onze trein geplaatst om een makkelijker kering te hebben in Kalka.



ruime zitplaatsen in eerste klasse

Vrij snel vonden we ons vertrekspoor. Naast duidelijke vertrekstaten klonk continu de (digitale) uitermate vriendelijke stem van een Indiase dame die alle treinen aankondigde, zowel de vast ingelegde als de wijzigingen. In het geval je geen gereserveerde plaatsen hebt, moet je goed uitkijken waar je gaat zitten. Er zijn namelijk rijtuigen of rijtuigsecties speciaal gereserveerd voor dames. Ook in de metro is dit het geval.

Voor deze drie-en-een-half uur durende rit hadden we plaatsen in Executive Chair Class gereserveerd. Precies op tijd vertrok onze uit 20 rijtuigen bestaande trein en we genoten van buitengewoon ruime zitplaatsen. Er wordt goed voor de gasten gezorgd. Er lagen kranten bij de stoel en kort na vertrek kregen we koffie of thee aangeboden in echt porseleinen servies.

Rond lunchtijd werd een maaltijd bezorgd zodat de reeds aangeschafte versnaperingen in de tas konden blijven.



krantje en maaltijden op de zitplaats

New Delhi is de hoofdstad, daarmee ook de grootste stad van India met ruim 30 miljoen inwoners. Voordat we de bebouwing achter ons hadden gelaten, waren we een half uur onderweg. Veel huizen staan dicht bij het spoor en van enige afscheiding is geen sprake. Spoorlijnen zijn vaak looproutes.



rijtuig Sleeper Class



forensentrein in Delhi

Tijdens de reis worden de deuren ook niet vergrendeld. Bij de forensentreinen blijven ze zelfs altijd open staan, wat bizarre rituelen oplevert.



aankomst in Kalka; hier nog klassieke seinen

In Kalka was ons doel bereikt; de Kalka-Shimla Railway. Deze op 76 cm spoor aangelegde lijn is een van de laatst overgebleven smalspoor-eilanden van India.

Vervolg van onze reis lees je in de volgende uitgave van het VAMES-bulletin.

Rob

<https://www.flickr.com/photos/202369809@N02>

De bouw van station Stugl-Stuls in H0

Tijdens de aanleg van het Bemo pendelspoortje op de VAMES vaste baan kreeg ik het idee om zelf een klein Rhätische Bahn station te bouwen. Ook tijdens onze treinreis met de Rhätische Bahn in september 2024 kreeg dit idee vaste vorm.



Dit is de enige foto die ik zelf uit de trein heb kunnen maken van het station.

Via Martijn van Meerwijk kreeg ik een paar vage tekeningetjes van station Stugl Stuls. Het station aan de Albulabahn ligt vlak voor het meer bekende Bergün waar ook het Bahnmuseum Albula staat. In feite is dit stationnetje sinds enige tijd buiten dienst. Hooguit stoppen er treinen om elkaar hier te kunnen passeren. De schaal van de kleine tekeningen werd helaas niet vermeld maar met een loep kon ik er wat maten (in decimeters!) in ontdekken. Die heb ik omgerekend naar schaal H0 en per gevel uitgetekend op A-viertjes.

Meteen maar wat uitproberen besloot ik. In een eerder artikel in VAMES-bulletin heb ik al eens mijn gebruikelijke werkwijze uiteengezet. Niet systematisch, geen gedegen volgtijdige schema's, van de hak op de tak, trial-and-error maar tegelijkertijd toch ook wel eind-doelgericht.

Het materiaal dat ik voor de gevels heb gebruikt: 2 mm dik karton en balsahout.

De balsahouten planken heb ik met een scherp mesje uit balsahout plaat gesneden.

Die planken heb ik op het karton gelijmd met gewone witte houtlijm. Voordat de planken op het karton werden geplakt heb ik eerst alle deur- en raamopeningen in het karton gesneden.

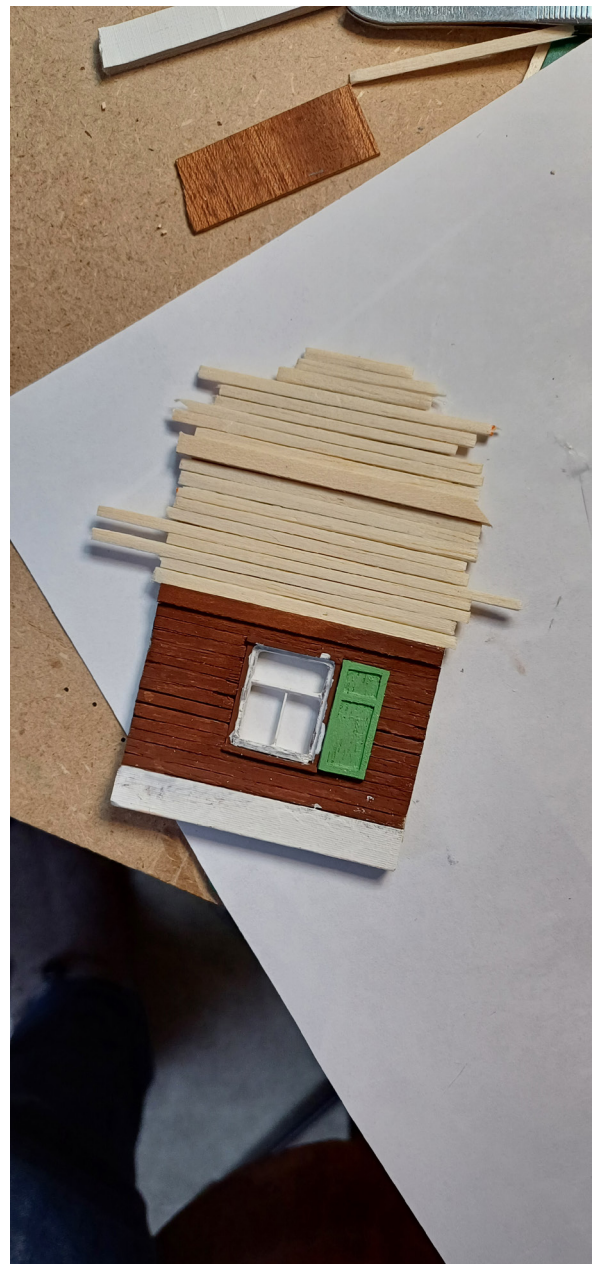


Eerst heb ik de planken over de raamopeningen heen gelijmd en na drogen de raam en deuropeningen ingesneden.

Balsahout laat zich makkelijk snijden en bijschuren met fijn schuurpapier. Wel voorzichtig te werk gaan met het balsahout want voor je er erg in hebt worden de planken beschadigd of misvormd, het is erg zacht

De buiten-kozijnen zijn van stripjes hout (vaak uit koffie roerhoutjes gesneden)

Raampjes uit Auhagen pakketjes op maat bijgesneden en passend gevijld. Luiken van dun fineer en heel dunne reepjes hout.



Proef van de zuidgevel

Bij de hoekdelen van het gebouw doet zich een modelbouw-complicatie voor.

In de grote praktijk liggen die planken of balken in een hoek van 90 graden om en om over elkaar heen.

Dit is een beproefde, hechte en stevige constructie op grote schaal toegepast bij houtbouw.

In een modelbouwconstructie is dit bijna ondoenlijk of praktisch onuitvoerbaar.

Hier en daar heb ik dus bij die uitstekende hoekplanken een verticaal balkje gelijmd en vervolgens met een dun zaagje ingekerfd waardoor de horizontaal op elkaar geplaatste planken worden gesimuleerd. Nepplanken dus.

De deuren zijn uit 2mm triplex vervaardigd.

Het pannendak uit Faller polystyreenplaat gesneden. Schoorsteen met messing pijp en strookjes en met Faller steentjesplaat gemaakt.

De dakgoten zijn Evergreen u-profielen en de regenpijpen zijn deels uit een pakketje gebruikt en deels uit messing staf vervaardigd (1,5 mm)

De regenpijp ankers heb ik m.b.v. 0,5 messingdraad in de juiste vorm gebogen en gesoldeerd.



Constructie van dakgoot, regenpijp en dak-lawine-balken.

De regenpijpen zijn met zelfgemaakte messing beugels aan de muren bevestigd.

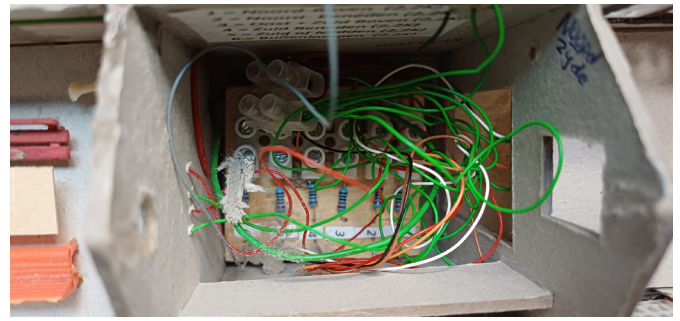
Een regenpijpbeugel maak ik van messingdraad 0,5 mm dat ik om een klein boortje wikkel en vast soldeer.



Overstekende dakbalken boven het laadbordes

Zowel de binnen- als buiten verlichting is gemaakt met smd-ledjes uit een strip geknipt en van dun elektrodraad voorzien.

Elk vertrek heeft zijn eigen 'lamp' met voorschakelweerstand van 1,8 K ohm.



De voorschakelweerstandjes aan een kroonsteenstrip

Voorlopig zijn alle lampen nog aan elkaar gekoppeld maar later wil ik voor elk vertrek het licht uit en aan kunnen schakelen.

Voor het schilderwerk heb ik diverse soorten verfjes gebruikt. Ook hier, gewoon uitproberen en goed naar foto's kijken voor de juiste kleurstelling.

Uiteraard ook wat drybrushen en weatheren zodat het net echt lijkt.

Rond het gebouw op de grond: gezeefd vogelzand en groen-scenery.

Hoewel het station Stugl-Stuls niet meer als instap en uitstap station wordt gebruikt

wordt het nog wel bewoond. De bewoners hebben een grote TV antenne op het dak geplaatst. Die staat ook op mijn model.



Een van het internet geplukte foto uit de tijd dat het gebouw nog als station fungeerde. Toen ook met rode luiken, nu groen zoals ook in mijn model.



Het model, bijna klaar.

De opschriften Stugl-Stuls zijn in Word op de laptop gemaakt in bruine arcering en met lettertype Agency FB Bold in witte letters formaat 14.



Achter het echte station is een waslijn. Ook in mijn model is die waslijn met een Preiser mevrouw die de was ophangt

Aan de noordzijde staat een waterbak. In mijn model wordt de bak gebruikt als buiten-wasbak. De zuil is deels uit bestaand model (Tilly geloof ik) omgebouwd en de betonnen bak heb ik van karton nabgebouwd.

Het totaal plaatje van het station op een mini-module geplaatst. De lantaarnpaal is een eigen fabricaat met een smd-ledje er in. Het hek is van Evergreen-t-profiel plus messingdraad 0,5 mm gemaakt. En de steenwand heb ik in polystyreenplaat ingekrast en



Het model zo goed als klaar op de minimodule

geschilderd. Ook de rails heb ik een beetje bruin geschilderd en voorzien van een soort oliespoor midden op de bielzen.

Jan van den Berg

Fotoimpressie Clubruimte



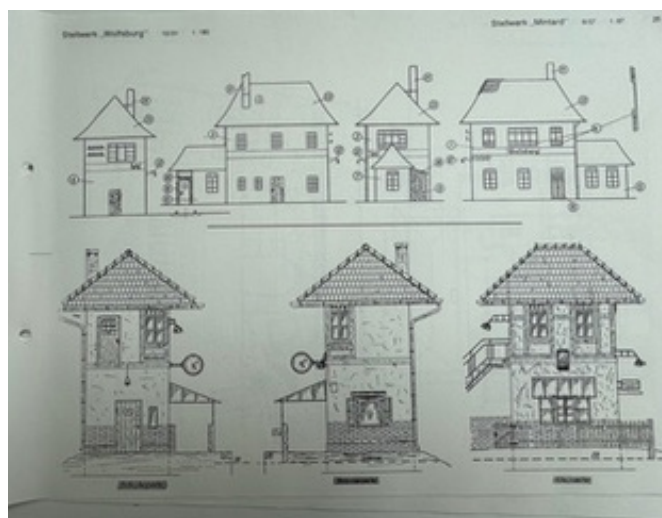


Voortgang Märklinbaan

Over het algemeen zou, zoals het gezegde luidt geen nieuws goed nieuws moeten zijn. Over de kwaliteit van het nieuws over de voortgang van onze baan is weinig te verwachten. Er valt eigenlijk over de m.n. de fysieke voortgang van de baan niets te melden. Waar wel voortgang is geboekt, is de renovatie van ons nieuwe clubhuis en die verloopt voorspoedig. Niettemin kunnen echter de banen na de verhuizing begin januari dit jaar nog niet worden opgesteld. Toch is goed nieuws te melden, nl dat onze modules het transport hebben overleefd en wachten nu geduldig op betere tijden van de "wederopbouw". De plannen daarvoor liggen al enige tijd vast en zijn onlangs door ons nog eens tegen het licht gehouden. We willen in de periode voordat de ruimtes gereed zijn en de modules opgesteld kunnen worden, op de clubavonden m.n. de scenery voorbereiden. We kiezen voor de scenery, omdat daaraan gewerkt kan worden zonder dat de modules zijn opgesteld. Was aanvankelijk het idee om de landschappelijke invulling van de verschillende baansegmenten te verdelen over de groepsleden, is nu gekozen om twee aaneengesloten modules (de bakken K en L) gezamenlijk aan te pakken. Het gaat om het eindstation van het dorp in de "bergen" waarvoor een invulling moet worden gezocht. Het is een klein dorpje waar de inwoners d.m.v. van land- en bosbouw in hun dagelijks onderhoud voorzien. Allereerst hebben we een inventarisatie gemaakt van de elementen die een plek op deze modules zouden moeten krijgen. Uiteraard een klein kopstation, een locloods, een seinhuis, een waterkolom met kolenvoorraad, een watertoren, een goederenloods/-perron en natuurlijk wat huisjes om het dorpsgezicht vorm te geven.



Mijn (hcs) boekenkast thuis bevat een keur aan boeken over het spoor en daar vind ik onverwacht een boekwerk met de titel MIBA-reprint 2. Geen idee hoe ik eraan kom, maar voor ons doel zeer geschikt. Het boek bevat op schaal bouwtekeningen van diverse gebouwen en faciliteiten die bij het Duitse spoor in de periode 1948-1959 in gebruik



zijn. Een ware goudmijn. Aan de hand van voorbeelden uit dat boek gaan we, nadat we een keuze hebben gemaakt, eerst mockups maken. Die zetten we uit op een plattegrond op ware grootte, wat ons helpt bij de definitieve keuze en plaatsing van de gewenste elementen. Daarna gaan we op de clubavonden aan de slag met de bouw van de gekozen onderdelen. Omdat de baan technisch gezien gereed is en geen uitgaven meer zijn te verwachten, denken we dat het budget voor dit jaar (€200) voldoende zal zijn.

Harry Stoffels



ELWIPRESS
DRUKWERK

info@elwipress.nl

VAMES ZOEKT SPONSOREN

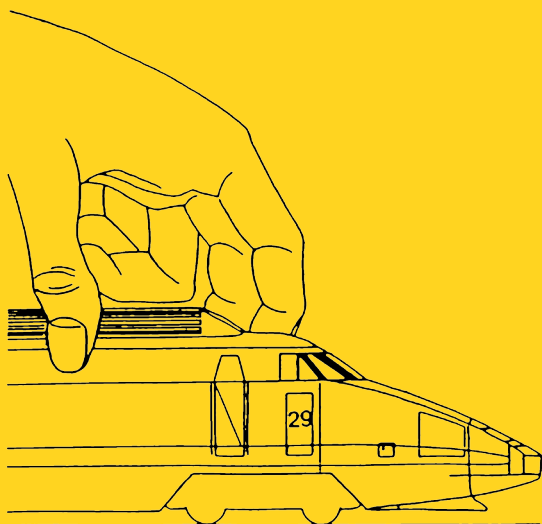
**VAMES zoekt sponsoren voor het
VAMES Bulletin.**

**Het VAMES Bulletin verschijnt 4 keer per jaar.
Het VAMES Bulletin heeft een oplage van
50 exemplaren.**

**Voor €80,- per jaar staat uw advertentie op een
volledige pagina.**

(1/4 pagina €20,- per jaar)

(1/2 pagina €40,- per jaar)



BENTINK MODELSPOOR

PASSIE VOOR MODELSPOOR!

DE WINKEL

Modelspoor, de meest veelzijdige hobby ter wereld! Voor zowel beginners als gevorderden vormen wij in Apeldoorn de basis voor een eindeloos treinavontuur.



TECHNISCHE DIENST

Bij ons is goede nazorg en technische ondersteuning een onmisbare schakel. Onze kennis en ervaring met het repareren, onderhouden en digitaliseren van modeltreinen gaat al ver terug in de vorige eeuw.



NIEUW: JE TREINEN AANSTUREN MET EEN APP OP JE SMART-PHONE OF TABLET

Maar liefst 2,8 miljoen Nederlanders zijn al reeds in het bezit van een Tablet. Daarbij zijn er al ruim 6 miljoen Smartphone gebruikers.

Oftewel 40% van de Nederlandse bevolking is al voorbereid om te starten met de nieuwste vorm van modelbaan aansturing. Maak kennis met dit revolutionaire systeem bij ons in de winkel en bestuur de treinen met uw eigen mobiel!



VANAF 18 MAANDEN PLEZIER VAN MODELSPOOR

In onze speciale Kidscorner vind je onder andere de merken Brio, Chuggington, Thomas de trein en het Märklin My World systeem. Kom je ook spelen met de treintafel?



DE WEBSHOP: www.bentinkmodelspoor.nl

Het epicentrum van een eindeloos treinavontuur ligt in Apeldoorn. Maar ook via onze aantrekkelijke en overzichtelijke webshop bieden wij u een zeer groot HO schaal assortiment aan.

VOLG ONZE SPOREN!



[youtube.com/bentinkmodelspoor](https://www.youtube.com/bentinkmodelspoor)



twitter.com/bentinkmodel



facebook.com/modelspoor

Bentink Modelspoor (voorheen Wentink Modelbouw)

Loseweg 39
7315 BB Apeldoorn
T 055 - 521 22 70
info@bentinkmodelspoor.nl
www.bentinkmodelspoor.nl

**ONS MOTTO; EEN MODELTRAIN KOPEN KAN OP MEERDERE PLAATSEN MAAR
TERUG KUNNEN VALLEN OP VAKBEKWAME MENSEN MAAKT ONS UNIEK!**