CLUBREIS MIJMERINGEN LOXX AM ALEXA TEN HUIZE VAN ON30 VERSUS OE

Gazet

174 2de kwartaal 2009

35 jaar De Pijl

© Jan Coeckelbergh

MSCM **De Pijl** vzw

De Pijl MINIATUUR SPOORWEGCLUB MECHELEN

IN DIT NUMMER

2 MSCM De Pijl
3 Het woord van de voorzitter
Fotografie
4 Spoorwegen anders bekeken
Grootbedrijf
5 Oeps!!!
6 Stoomfestival Maldegem
10 De Middenstatie
Modelbouw
12 Loxx am Alexa
14 Märklinboys
16 0n30 versus 0e
18 Modeleisenbahnen in Muggendorf
22 Type 96 - 25 jaar later
Clubleven
26 5183 stilt de honger
30 Clubreis Mulhouse
36 Mijmeringen
38 Barmannen van dienst
39 Mag er gelachen worden...
40 Sprokkels
41 Interne keuken
42 Ten huize van...
Agenda
45 Clubagenda
46 Agenda

COLOFON

verantwoordelijke uitgever:
René Ceulemans - Kadodderstraat 64 - 2800 Mechelen

grafische vormgeving:
Marc Van Nieuwenhove

Gazet 175 verschijnt op 25 september 2009. Deadline inzending artikels op 4 september 2009.

Gesticht in 1974 door een groep enthousiasten die een paar jaar later met de bouw van een clubbaan begonnen. 1985 was één van de hoogtepunten in het bestaan van onze club met een bezoek van het MOROP-congres. De maquette met als thema: "Mobiliteit in Vlaanderen" op de wereldtentoonstelling in Sevilla '92 werd door de DE PIJL vervaardigd. Reeds enkele jaren zijn wij bezig met de afwerking van een digitale modulebaan op een 400 m² grote zolder. Naast een Märklinbaan en schaal 0 is hier eveneens plaats voor Spoor I en nieuwe initiatieven. Eind 2005 werd een nieuwe mijlpaal geplaatst in de club-geschiedenis en zijn we gestart met het digitaliseren van de clubbaan.

RAAD VAN BEHEER:

voorzitter:	René Ceulemans
secretaris & penningmeester:	Roland Paternoster
beheerders:	Chris Van Der Auwera & Marc Van Nieuwenhove

DAGELIJKS BESTUUR:

voorzitter:	René Ceulemans
secretaris:	Roland Paternoster
clubbaan:	Chris Van Der Auwera
modulebaan:	Hans Valkenaers
märklinbaan:	Marc Polfliet
0-baan:	Jan Coeckelbergh
1-baan:	Luc De Neuter
barverantwoordelijke:	Louis Willems
website:	Peter Embrechts, Johan Thierie & Marc Van Nieuwenhove
reizen & feesten:	Marc Van Nieuwenhove
materiaalmeester:	Chris Van Der Auwera
bibliotheek:	Marc Symons

LIDGELD:	50 euro
SECRETARIAAT:	Roland Paternoster Sleutelbaan 4 - 3130 Begijnendijk
CLUBLOKAAL:	MSCM DE PIJL Leuvensesteenweg 443 - 2812 Muizen
WEBSITE:	www.de-pijl.be
CLUBAVONDEN:	iedere dinsdag en vrijdag vanaf 20.30
GAZET:	Marc Van Nieuwenhove Hogeweg 72 - 2800 Mechelen

Heb je zelf een idee, enkele mooie foto's of een leuk weetje voor de "Gazet", aarzel dan niet om contact op te nemen met Marc Van Nieuwenhove (cmp@telenet.be). Teksten worden best aangeleverd in Word of Notepad. Foto's in jpg, psd, raw of tif.

Het **woord** van de **voorzitter**

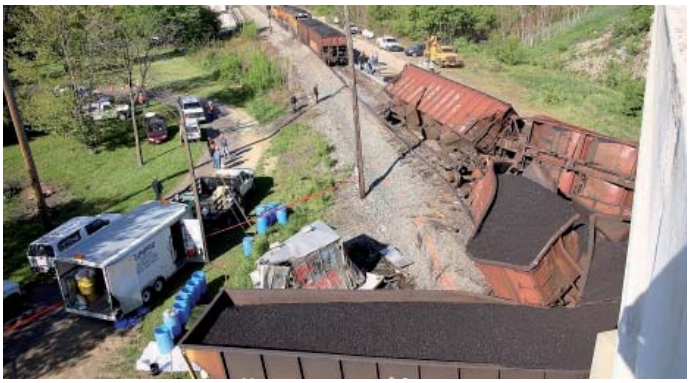
De clubuitstap is al achter de rug en verder in dit nummer kan je een uitgebreid verslag lezen van Roland. Deze meerdaagse reis kaderde in ons feestjaar, want onze club is 35 lentes jong. Reden genoeg om dit te vieren dus.
Met de clubuitstap hebben we deel één achter de rug en het volgende punt op onze feestagenda is de verjaardag zelf. Zondag 11 oktober zal het dag op dag 35 jaar geleden zijn dat "M.S.C.M De Pijl" gesticht werd.
Een paar enthousiastelingen met veel doorzettingsvermogen hebben er voor gezorgd dat we nu veel plezier aan onze hobby kunnen beleven. We hebben dit jaar geluk want onze verjaardag valt op een zondag! Dat wil zeggen dat we op de dag zelf kunnen vieren. Het programma is eenvoudig gehouden. Eerst brunchen we met de leden. Later op de dag verwachten we de partners, kinderen, oud-leden en gasten om de festiviteiten verder te zetten bij het aansnijden (en verorberen) van de verjaardagstaart.
Het spreek voor zich dat er op die dag ook met treinen mag gereden worden. In tegenstelling met vorige editie kunnen we misschien alle banen laten rijden, want met ons 25ste jubileum was enkel de clubbaan in bedrijf. Niet rijlustigen kunnen genieten van oude filmpjes en foto's. Uit ervaring weten we dat dan de verhalen van: "weet je nog toen we ..." weer zullen boven komen. Een namiddag om zeker naar uit te kijken. Dit alles moet nog wel goed besproken worden. Weet wel dat dit een extra dag expo betekent.
Waar we ook naar uit kijken is onze traditionele expo met als thema, hoe kan het ook anders, 35 jaar spoorvervoer. Deze tentoonstelling moet ongetwijfeld de kers op de taart worden tijdens ons feestjaar. Marc Van Niewenhove heeft samen met Eric Van Hemelrijck en mezelf al een paar ideeën verzameld en geordend. Het thema zal gevisualiseerd worden aan de hand van treinparen. Het is de bedoeling twee treinen te laten rijden die het zelfde onderwerp hebben. De eerste zoals we die 35 jaar geleden konden zien, de tweede in de hedendaagse versie. We beperken ons niet tot België. Alle combinaties zijn mogelijk. De eerste trein kan een Duitse samenstelling hebben en gevolgd worden een Italiaanse of een Franse. Tussen deze thematreinen kunnen vanzelfsprekend gewone treinen circuleren. We zoeken nog een mannier om deze speciale combinaties aan te kondigen en er een beetje uitleg bij te geven. We verwachten deze samenstellingen op zoveel mogelijk banen terug te vinden. Zijn er nog meer ideeën? Geeft deze gerust door aan Marc Van Nieuwenhove, welke instaat voor de coördinatie van deze expo.
Dit jaar moeten jullie uitzonderlijk geen BBQ verwachten. Deze wordt vervangen door de brunch, aangezien de BBQ duidelijk op de terugweg was. Verdere informatie volgt in de komende weken!
Rest mij nog de taak om jullie allen een prettig en deugddoend verlof toe te wensen. Voor de thuisblijvers is de club elke dinsdag en vrijdag open. We verwachten jullie daar met de strafste vakantie- en andere verhalen. Tot dan.

René

De gepubliceerde artikels verschijnen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijk het standpunt van het bestuur of van een individueel lid weer.

Spoorwegen **anders bekeken**

Oeps!!!



Stoomfestival Maldegem

Toegegeven, het was een hele rit naar Maldegem, maar het Stoomfestival loonde echt weer de moeite. Nog maar pas aangekomen in Eeklo, werden we verrast door de doortocht van Fred, met twee K3-rijtuigen aan de haak.

Nog nauwelijks bekomen van het snelle grijpen naar de camera, volgden twee 78-ers van de NMBS. Even schrikken van al dat geweld. Zulke machines op de lijn Maldegem-Eeklo! Van een verrassing gesproken. Zij zouden rangeringen doen te Eeklo. Hiervoor werd een uitwijkspoor aangelegd, net voor het station, dat nog steeds niet kan bereikt worden via het spoor.

Aangezien we vorig jaar met een trein over de brug van Balgerhoeke denderden, zonder er te stoppen, was het deze keer de bedoeling deze brug van dichtbij te gaan bewonderen en natuurlijk ook het verkeer over deze brug. Van een conducteur te Eeklo kregen we de dienstregeling van die dag. Hij vertelde ons dat er te Balgerhoeke ook rangeringen zouden gebeuren. Wij dus daar naartoe.

Blijkbaar waren we er niet alleen, want er werden meerdere talen gehoord, daar in Balgerhoeke. Verrassing alom (of toch niet?) toen we onze Hans er ontmoetten. Natuurlijk wou die er ook plaatjes schieten op de brug. Nauwelijks waren we daar ter plaatse aangekomen of de gastlocomotief uit Nederland presenteerde zich op de brug. Even alles zwart beroken terwijl de camera's werden bovengehaald en weer weg.

De ENKHUIZEN werd gebouwd te Luik in 1929 voor de stikstoffabriek te Sluiskil (bij Terneuzen). Op dit ogenblik doet zij dienst als stoomtram op de lijn Hoorn-Medemblik.

Eén van de evenementen van de dag was de komst van "Fred" met enkele goederenwagens aan de haak.

Even later meldde zich de Poolse "Generaal Maczek". Deze machine werd in 1959 gebouwd te Chrzanow. Zij reed tot 1994 voor een cementfabriek in Polen en ging daarna rijden voor de Northampton & Lamport Railway, tot ze verkocht werd aan het Stoomcentrum.

"Fred" is een loc van het Stoomcentrum die tot 1981 in een groeve te Buxton (Engeland) reed. Zij werd toen aangekocht en reed tot het stoomfestival van 2002 in Maldegem. Daarna werd zij gerestaureerd en deed nu voor 't eerst haar heroptreden op deze lijn.

Even later konden we genieten van een tweede bezoekende loc. Het was tramloc 808 van de Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées die de lijn Mariembourg-Treignes uitbaat. (Stoomfestival: 4de weekend van september!)

Zij trok een M1-rijtuig: een erg ongewoon zicht!
Loc 808 werd in 1896 door Saint-Léonard gebouwd voor de lijn Overijse-Groenendaal.

Nog enkele treinen later werd het tijd om een warme maaltijd te nuttigen op een terrasje in de omgeving van het rangeerterrein van waaruit we rustig alle activiteiten op de lijn konden bekijken. Een lekker wijntje hoorde er natuurlijk bij.

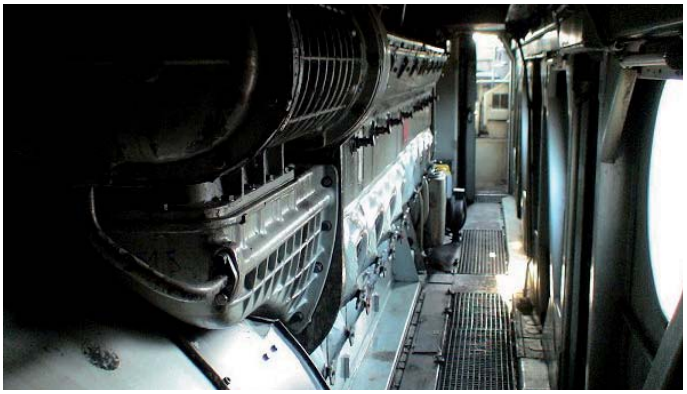
Enkele treinen later zat de goesting er echt in en besloten we naar Maldegem te rijden, om daar aan boord te gaan van een trein, getrokken door de "Enkhuizen". De terugreis vanuit Eeklo gebeurde met 2 K3-rijtuigen getrokken door de "Enkhuizen", met op kop de tramloc 808.

Terug in Maldegem restte ons nog wat tijd om enkele stellen te zien aan- en afrijden.

Een bezoek aan het museum mocht natuurlijk niet ontbreken. De restauratie van een volgende stoomloc is er volop aan de gang. Het betreft de Belgische loc LA MEUSE (°1926) "Bébert"

Door de NMBS werd een Eloc 25.5 en een dieselloc 5515 tentoongesteld. Wie fit genoeg was, mocht hem bezoeken. Daar kon ik echt niet aan weerstaan.

Ook de OL49, die vorig jaar zijn laatste rit volbracht, stond er ook afgesteld, maar kon op minder belangstelling rekenen.



Met het smalspoor kon vanuit Maldegem naar Kleine Bogaarde gereden worden. Je kon kiezen uit de "Peter Pan" (°Groot-Brittannië 1922) of de gastloc "Paddy" uit Groot-Brittannië.

Tijd om een filmpje mee te pikken in het Cinemarijtuig was er helaas niet meer. We werden op dat ogenblik overwelmd door de dorst. Een lekkere Augustijn ging na al die emoties vlotjes naar binnen.

Jammer dat het alweer voorbij is. Volgend jaar zullen we er weer bij zijn. Tot dan !

Tekst & foto's: Roeland Desaeger

De Middenstatie

We zijn nu juni 2009, en langzaam maar zeker komt de Antwerpse spoorwegkathedraal uit de stellingen gekropen. Het station staat in de wereld top 5 van de mooiste stations en de echte 'Antwaarpeneir' zal zeker beamen dat het wereldklasse is maar tevens argumenteren dat zij op de eerste plaats moeten staan,... bescheiden als ze zijn 'die van't stad'. En eerlijk gezegd ze hebben wel gelijk met hun mening over de Middenstatie. Wat men de afgelopen 2 jaar aan het gebouw heeft gerestaureerd/herbouwd is gewoon prachtig en geeft het station terug zijn ultieme grandeur.

In de loop van de vorige eeuw is het gebouw langzaam maar zeker geplukt geweest van sierornamenten, dit ten gevolge van oorlogsschade, plundering en tenslotte later, om veiligheidsreden wegens afbrokkelende stenen door foute materiaalkeuze (namelijk de poreuze Vinalmontsteen). Eind jaren 50 heeft men o.a. de hele kroonlijst (kant Keizerlei) met uurwerk en torentjes weggenomen en de waaier (kant Astridplein) vervangen door een groot glasvlak zoals we het vandaag nog kennen. Torentjes werden weggenomen alsmede de meeste sierstukken op de geveltoppen.

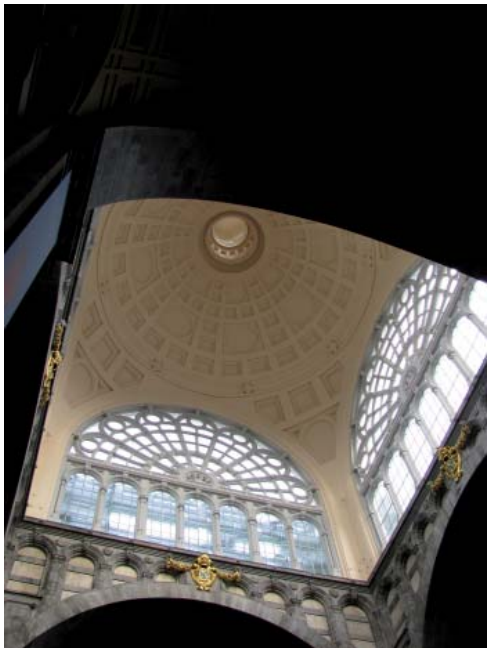
In de jaren 60 is er zelfs sprake geweest om het station af te breken en te vervangen door een eigentijds en functioneel klantvriendelijk gebouw. Gelukkig heeft men die stommiteit nooit uitgevoerd.

Midden jaren tachtig is men begonnen met een grondige restauratie van de metalen overkapping. Daarna zijn de werken gekomen voor de Noord-Zuidverbinding en de volledige verbouwing van het station tot een modern knooppunt voor nationaal en internationaal treinverkeer met als krachttoer het graven van een volledig ondergronds station en tunnel dwars onder ''t Stad' van Berchem tot aan 'den Dam', met in het midden de 'Middenstatie' waarbij men vanop het diepste perron, niveau -2 tot in nok van de kap kan kijken. Voorwaar een krachttoer. Tegelijkertijd met deze grondige verbouwing van het station heeft men de gelegenheid te baat genomen om het stationsgebouw dat in dienst is van 1905 een grondige facelift te geven en het een deel van zijn vroegere pracht terug te geven.

Zo heeft men de koepel een volledig nieuwe dakbedekking gegeven in koper, zoals deze oorspronkelijk voorzien was maar schijnbaar reeds tijdens de eerste wereldoorlog door de toenmalige Duitse bezetter weggenomen, koper was tenslotte een strategische grondstof. Aan de kant van de Keyzerlei heeft men het volledig ornament met torentjes en uurwerk terug heropgebouwd. Een weetje, de leeuwen die het uurwerk flankeren hebben jaar en dag aan de ingang van Planckendael gestaan waarbij zij het wapenschild van de dierentuin flankeerden. Daarvoor stonden zij ook op de Middenstatie maar dan kant Astridplein.

Verder heeft men metalen en vergulde sierstukken teruggeplaatst op torentjes en sierlijsten. Het gehele gebouw is schoongemaakt zodat de verschillende kleuren van de stenen terug zichtbaar geworden zijn. Aan de binnenzijde heeft men het veiligheidsplafond onder de koepel, geplaatst voor de duur van de Noord-Zuidwerken, weggenomen waardoor men terug de natuurlijke lichtinval krijgt in de loket-tenhal. De volledige vloer is helemaal vervangen door nieuwe vloer in marmer naar het oorspronkelijk plan.

De voorbouw in de ontvangsthal waar men de loketten had ondergebracht is weggenomen waardoor men terug de volledige ruimte kreeg zoals in de originele plannen was voorzien. Onder de spoorwegoverkapping heeft men onder de koepel rails aangebracht waar men een in vier delen apart beweegbare rolbrug heeft aangebracht. Hierdoor worden onderhoud of hestellingen aan de stationsoverkapping aanzienlijk vergemakkelijkt en dit zowel aan de buitenzijde, waar men reeds een aantal jaren terug een rolbrug heeft geïnstalleerd, als nu ook aan de binnenzijde.



Het is nog niet allemaal af maar de finish is in zicht, eind dit jaar moet het afgewerkt zijn, maar wat er nu al te zien is loont al de moeite, kijk maar naar de foto's, zij zijn op 17/6/09 genomen.

Tekst & foto's: Luc Peeters

Loxx am Alexa

Tijdens mijn laatste bezoek aan Berlijn bezocht ik Minaturwelten. Miniaturwelten is een permanente modelbouwtentoonstelling waar de miniatuurtreinen een belangrijke plaats opeisen.

Na de val van de Berlijnse muur werd er volop gebouwd en gerenoveerd in de nieuwe hoofdstad en dit vooral in het voormalige oosten. De expositie werd opgebouwd in het nieuwe Kaufhof Alexa op wandelafstand van de Alexanderplatz. Deze plaats is het centrum van het voormalige Oost-Berlijn en goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Op de Alexanderplatz vind je eveneens de wereldberoemde televisietoren.

De expositie is gelegen op de derde verdieping waar je je meteen aanmeld aan de balie. De toegangsprijs bedraagt 9 euro, maar indien je in het bezit bent van een Berlin Welcome Card betaal je slechts 6 euro.

Naast een grote modelspoorbaan op schaal HO vindt je er nog enkele kleinere baantjes en een luchthaven op schaal. De publiekstrekker is echter de HO-baan.

Loxx am Alex beweert van zichzelf de grootste baan te zijn in Europa. Waar of niet, het staat vast dat ze enkele malen groter is dan de modelspoorbaan in Eurotechnica, die evenmin een kleine baan kan worden genoemd.

De scenery bevat een aantal wijken van Berlijn op schaal, aangevuld met fictieve landschappen. Op bepaalde plaatsen zijn inhammen zodat je soms werkelijk tussen de treinen staat. Het achterste gedeelte is opgebouwd rond het middengebergte en daaronder bevindt zich een reusachtig schaduwstation.

Het is een gelijkstroombaan die digitaal bestuurd wordt door 3 computers aan de hand van een DCC protocol.

Een klank- en lichtspel vervolledigt de waarheidsgetrouwheid en imiteert dag-nacht en wisselende weersomstandigheden zoals onweer en regen.

Leuk om weten is dat Miniaturwelten kadert in een sociaal project waarbij langdurige werklozen tewerkgesteld worden voor het onderhoud en de uitbreiding van de baan.

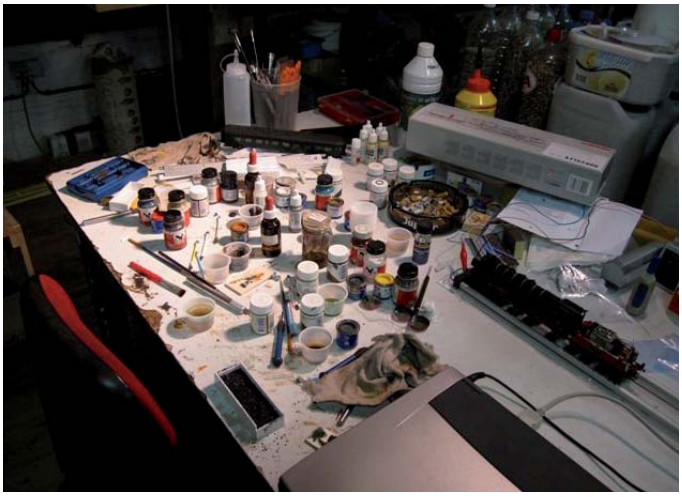
Het complex bevat verder nog een cafetaria en een shop waarin vooral lokale modelspoorhandelaars hun waar aanbieden.

Bij een bezoek aan Berlijn is deze modelspoorbaan zeker een aanrader voor elke liefhebber.

Tekst & foto's: Chris De Bruyn.

1 2 3

Märklin**boys**



Dat plaatsje kennen we. Da's de werf van onze Gert. Schilderen en weatheren, da's zijn ding. Neem geen potje weg, want ge zijt gezien! Haja, voor we weggaan wordt er een foto genomen voor de inventaris.

1 De "Schoen" riskeert het weatheren van wagonnetjes met de "airbrush" zomaar vanuit de hand. De dokter keek 's anderendaags verwonderd toen hij de verouderde handen van Marc zag! Overwerkt was de diagnose! Amaai.

2 We spraken eens af om de M1 en K rijtuigen van "de pompier" in mekaar te steken. Hij heeft het altijd zo druk en de collega's Märklinisten konden het niet meer aanzien en wilden helpen. Ja kroket! Weet er iemand hoeveel piepkleine onderdelen er in zo een zakske zitten? Ik wel want één voor één zijn ze weggeschoten in de bar op de vloer! Plezant jong!

3 Onze Marc, (let op als ge Marc roept in de club, zeker als ge iets wil betalen, want de helft van de club stormt op je af) trekt zijn bekend oog! Ze hebben hem gespot in een hoekje van het atelier. Was hij al thuis geweest of zit hij daar nog van vorige week?

Dat de koppen eens bij mekaar moesten gestoken worden wisten we al lang. Waarvan akte, iedereen bij mekaar geroepen en alle ideeën op tafel. Tussen pot en pint. Ook de "wafelkes" van de Schoen worden niet vergeten. Alleen voor de "Marklinisten".

Het moest er eens van komen! Gert drinkt van een potteke verf en steekt zijn penseel in zijne blonde Leffe. Aan zijn gezicht te zien is het resultaat niet slecht! Blijft wel onder ons! Voor sommigen "'t Is een grapje"!

Interludium

On30 versus Oe

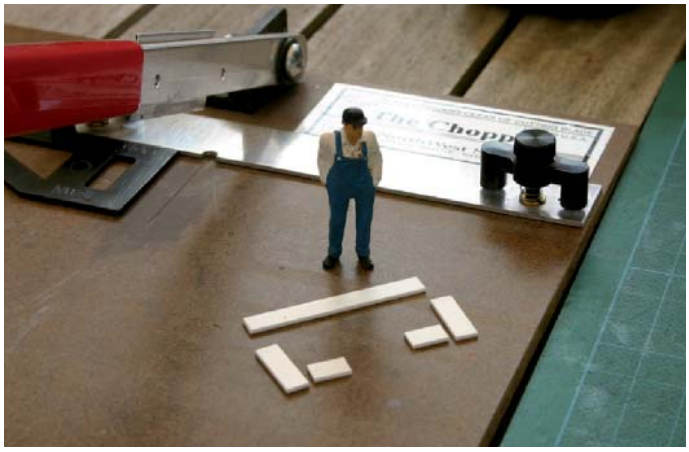
Ik ben de fiere bezitter van een Bachmann On30 0-4-0 Side Rod Gas-Mechanical daar ga ik nu enkele foto's van maken.

Ik heb de instructies van de programma-avond door Peter goed opgevolgd. Eerst zet je vrouw en kinderen aan de deur. Als dat niet echt helpt kan je ze ergens op een verloren plaats aan een boom vastbinden. Zorg er wel voor dat niemand je dit ziet doen. Hij of zij zou ze voortijdig kunnen verlossen en dan is alle moeite voor niets geweest.

Nu aan de slag. Ik ga die programma-avond in de praktijk brengen. Het is een mooie dag en welk licht is er nu mooier dan zonlicht. Ik sleur dus mijn Workmate naar buiten en plaats daarop mijn model mooi op een witte achtergrond. Om dit zwarte lokje een beetje op te fleuren zet ik er een werkman bij. Op het eerste zicht is er niets aan de hand maar als we even de hoogte van de werkman gaan vergelijken met de hoogte van de stuurpost, zien we dat hij er helemaal niet in past. Ik weet wel dat in de 0-schaal niet alles even groot is, maar als we de zaken gaan mixen dan zie je pas hoeveel ze verschillen. Ze gaan geen stuurhut bouwen waar de werkman enkel gehurkt in kan. Hier is duidelijk iets fout. Het antwoordt is terug te vinden in het verschil van schaal.

De loctractor is een Amerikaan en gebouwd volgens de schaal On30. De NMRA schrijft voor de 0-schaal een verhouding voor van 1/48. Wij hier hanteren de NEM en hier schrijft de norm voor dat er gebouwd wordt op 1/45 in de 0-schaal. Dit wil zeggen dat een On30 lokje kleiner zal zijn dan een Oe.

Nemen we nu een meter als voorbeeld: volgens de NMRA zal die in 0-schaal 2,08 mm lang zijn, bij de NEM zal die zelfde meter 2,22 mm lang zijn. Op het eerste zicht niet zo een groot verschil zal u zeggen 0,14



mm. Niets om zich zorgen over te maken. Maar niet vergeten dat de bouwer ook wel een loopje durft te nemen met de maten van het model vergeleken met het voorbeeld.

Ik wil graag deze werkman in dit lokje plaatsen omdat rijden zonder machinist niet kan in deze schaal. Daarom ga ik de stuurhut verhogen. Ik heb alles opgemeten en ga 4 mm. verhogen. Hiervoor snij ik stripjes van een styreenplaat die ik onder de hut lijm. Zo krijgt de werkman een beetje meer ruimte. Jullie hebben ook al gezien dat ik hier en daar messingen geëtste stukjes heb geplaatst. Dit is een opwaardering set van de firma Backwoods Minatures (ik ken die naam van ergens??), speciaal ontwikkeld voor de Bachmann 0n30 lokjes. Op dit ogenblik zijn nog niet alle onderdelen geplaatst.

De messingen detailstukjes worden met secondelijm geplaatst. Ik gebruik de secondelijm in gel vorm. Dat laat nog een beetje correctie toe. Natuurlijk moet ik het geheel nog een kleur geven. Zwart is wat donker op mijn baantje. Maar wordt het nu geel, groen of oranje? Ik weet het nog niet. Het ziet er nu al behoorlijk uit. Vinden jullie ook niet?

Zo mijn foto's zijn genomen en het is nu tijd om de familie terug binnen te laten, denk ik. Als ze er nog zitten.

Tekst & foto's: René Ceulemans

Modeleisenbahnmuseum Muggendorf

Het was even stil rond de spoorwegmusea. Een tweetal artikels die klaar waren voor publicatie gingen verloren. Hierdoor moet ik alle informatie opnieuw opzoeken en herschrijven. Maar geen nood over enkele maanden ben ik ambtenaar af. Er is dus nog hoop.

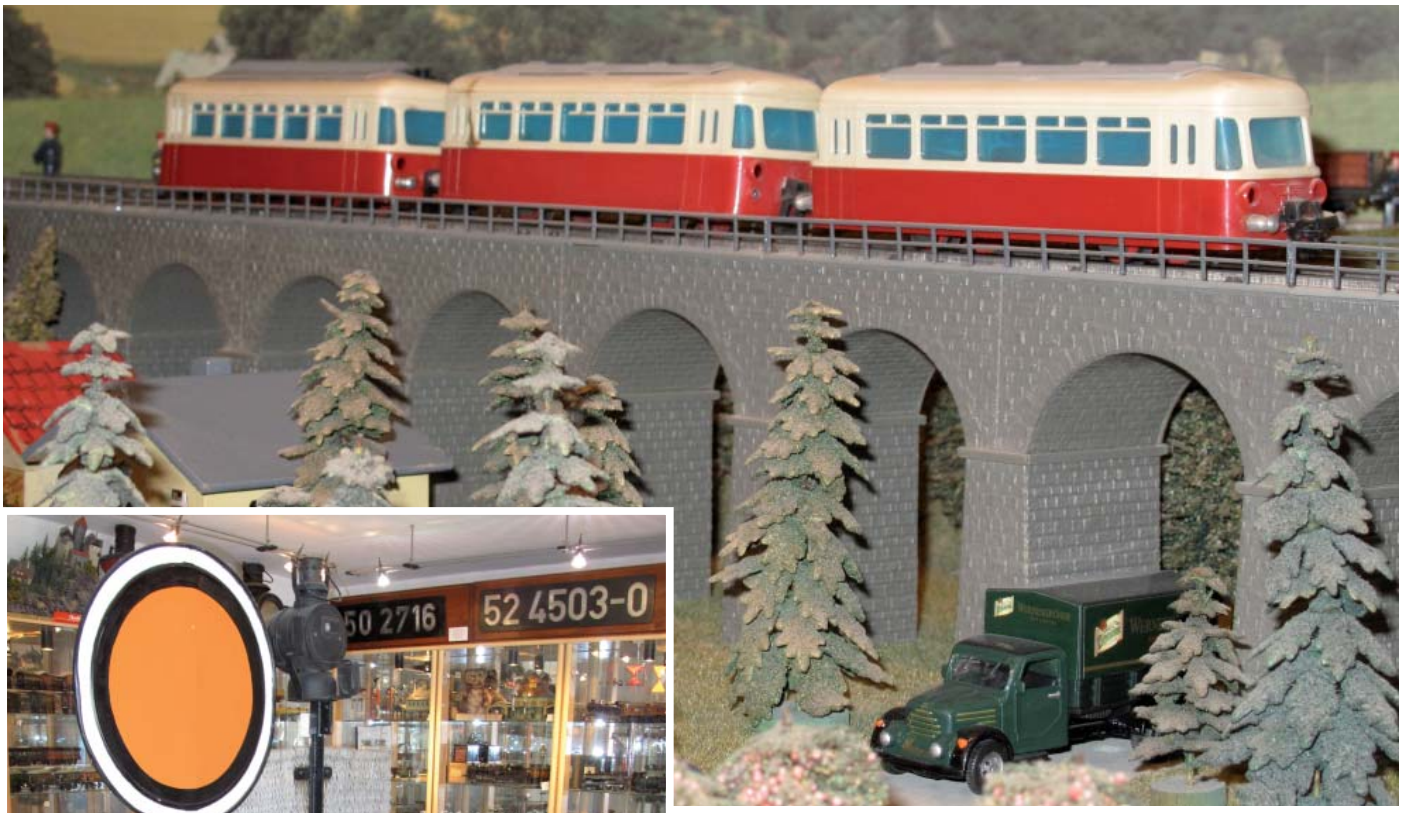
In een vorig artikel over de spoorwegen in de Fränkische Schweiz vernoemde ik al het 'Modelleisenbahnmuseum' van Muggendorf. Niet bang zijn voor muggen, er zijn er hier niet meer dan op een ander. De oorspong van de naam van het stadje kon ik nog niet achterhalen. Voorbije jaren had ik al geprobeerd het museumpje te bezoeken. Maar omdat het alleen op zondag open is was dit tot nu toe niet gelukt. Einde maart dit jaar was het dan zover.

Uit de richting verlaat je de hoofdweg en rijdt het dorpje helemaal door. Het museum is het laatste huis links, gemakkelijk te herkennen aan het oude armsein bij de ingang. Naast de kleine parkeerplaats voor het gebouw valt eerst en vooral een Lichtbaan op.

Langs een klein trapje bereik je de ingang. Om in het museum zelf te geraken moet je eerst door een winkeltje. Graag en spontaan gaf de eigenaar, de heer Titer Häntzschel ons een privérondleiding. Enthousiast vertelt hij tot honderd uit over de geschiedenis van het uitgestalde materieel en de verschillende merken.

Het museum is uitsluitend gewijd aan 'Tinplate' miniatuurtreinen en accessoires gefabriceerd door firma's in en rond Nürnberg. Nürnberg was tot in de vijftiger jaren het centrum voor "Tinplate". De bedoeling van Herr Häntzschel is alles bij elkaar brengen wat er op gebied van 'tin-plate-miniatuurtreinen gebouwd was in Nürnberg en omgeving. Enkele van de tentoongestelde stukken zijn topstukken en heel zeldzaam. BUB en BING horen wel bij de meest bekende merken en zijn dan ook zeer sterk vertegenwoordigd in de vitrines. BUB lanceerde na de tweede wereldoorlog de

schaal 'S', verdween van het toneel en is enkele jaren geleden terug op de markt verschenen. Van beide merken bezit het museum bijna het volledige assortiment.



In één van de twee zaaltjes op de eerste verdieping staat een volledig functionele baan in schaal 'S' opgesteld. Pure nostalgie! Volledig in de stijl van onze jeugdjaren. Welwillend laat de heer Häntzschel enkele treinen even rijden, uiteraard maar een paar rondjes, om het materieel te sparen. Het moet nog lang mee. Maar het is genoeg om je enkele tientallen jaren jonger te voelen. Het geratel van de rondtoerende treinen alleen al roept herinneringen op.

Naast de modeltreinen bevinden er zich in het museum een aantal voorwerpen afkomstig van de DR. Hieronder een paar merkwaardige zaken. Ik laat jullie zelf ontdekken welke.

In het museumwinkeltje kan je modeltreinen, toebehoren en souvenirs kopen. Je vindt er materieel van verschillende merken zoals Brawa, LGB, Piko, Auhagen en vele andere. Er is

ook een zithoekje waar je kan uitrusten met een drankje.

Zo dat was het. Een heel beknopte kennismaking weliswaar, maar zoiets moet je zien. Het heeft geen zin hierover een hele roman te schrijven. De rest laat ik over aan de beelden. Het beste blijft echter een bezoek.

Het adres: Bayreuther Strasse 23 – 91346 Muggendorf.

Tekst & foto's: Marc Symons

Type 96 - 25 jaar later

Roco heeft afgelopen maand mei het model van de stoomloc type 96 na 25 jaar opnieuw uitgebracht. Wat is er veranderd in die tussentijd? Een overzicht.

Uiterlijk

De schildering en het locomotiefnummer:

- Het nieuwe model heeft een duidelijk lichtere kleur, fijne gele biesjes op de waterkasten en machinisten huis, geschilderde ketelringen en draagt het nr 96030. De loopvlakken van de wielen zijn gezwart.
- Het model van 25jaar terug heeft een minder heldere kleur, geen biesjes of ketelringen, m.a.w. een duidelijk eenvoudiger schildering en draagt het nr 96025. De loopvlakken van de wielen zijn blank.

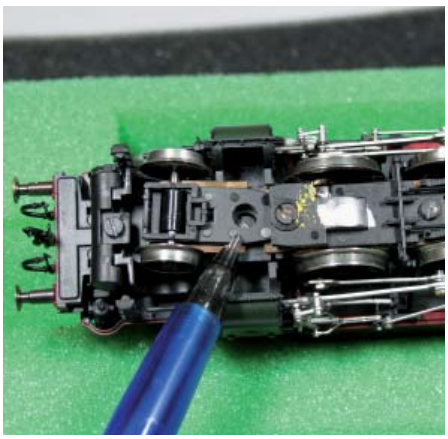
Ik ben ook even in de fotoboeken van Max Delie gaan vlooien en heb daar enkele foto's aangetroffen van het type 96 in de jaren 40 begin jaren 50 waarop locs staan met zowel de schildering met als zonder sierstrepen. Vermits beiden een locnummer met 5 cijfers hebben kunnen deze dus samen ingezet worden zonder de werkelijkheid geweld aan te doen.

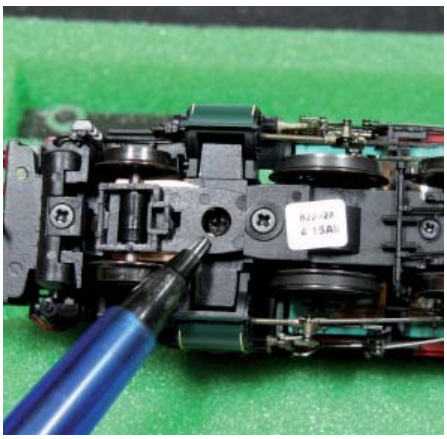
De lockast:

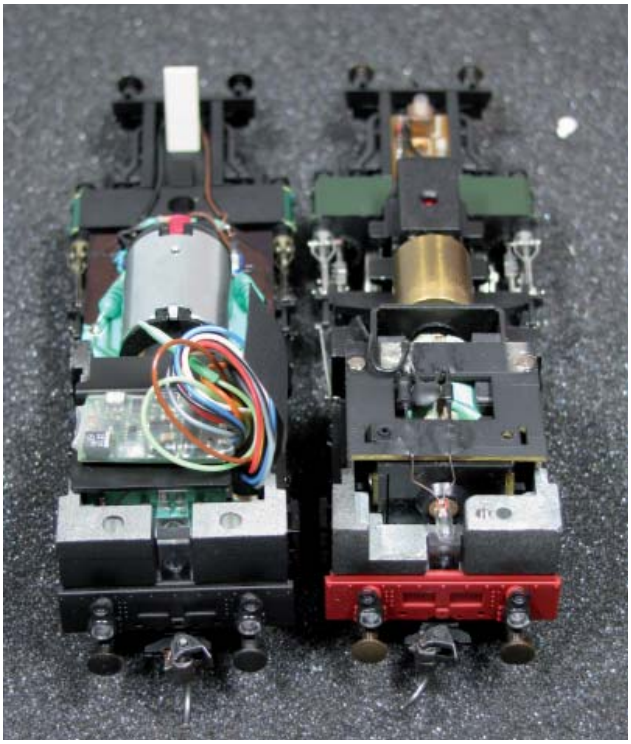
Daar kunnen we heel kort over zijn: geen verschillen. Beide hebben dezelfde details. Men heeft bij de productie van de 96025 destijds de moeite gedaan om een Belgische modelloc te maken met aangepaste onderdelen zoals o.a. een Belgische schoorsteen. Men is toen verder gegaan dan de verfborstel. Met het 'nieuwe' model heeft teruggegrepen naar de kast van destijds, het een nieuwe nr. en andere schildering gegeven maar verder geen verschillen aangebracht. Dit neemt echter niet weg dat het een mooie loc is naar Belgische voorbeeld zowel de 'oude' als 'nieuwe' type 96.

De binnenkant:

Om daar te geraken moet mijn bij de 'oude' loc 96025 2 vijzen losdraaien, eentje onderaan de loc tussen de drijfwielen en het loopwiel en het andere onder de kolen van de kolenbak. Bij de jonge 96030 heeft men het eenvoudiger gemaakt en dient er enkel de vijs onderaan losgemaakt te worden en die staat op dezelfde plaats als bij de 96025, tussen de drijfwielen en het loopwiel.



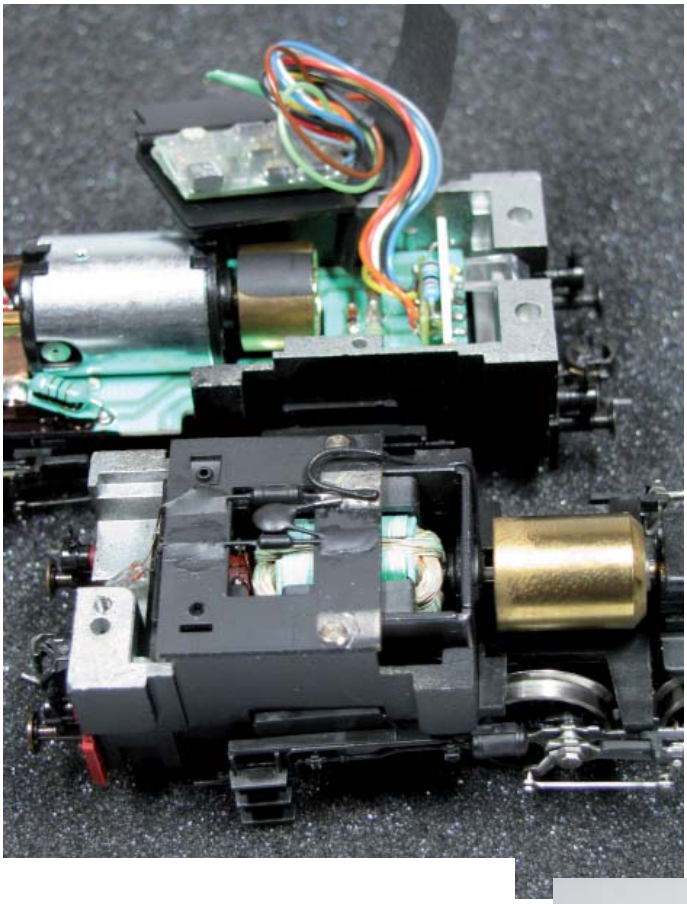




Na het wegnemen van de kast worden de verschillen duidelijk. Daar heeft men serieus in gewroet, eigenlijk zijn het 2 verschillende locs. De foto's maken meer duidelijk dan veel tekst, daarom dat we de proza hier beperkt houden.

- 96030 heeft een 8-pins plug voor decoder, 96025 heeft dat niet.
- opstelling motor/vliegwiel/tandwiel is verschillend, van achter naar voor: bij 96030 nieuwe loc is dat vliegwiel-motor-tandwiel (open worm/tandwiel), bij de oude 96025 is dat motor-vliegwiel-tandwiel (de overbrenging zit in een gesloten blok). De plaats van de motor is aangepast en omvang van de motor/vliegwiel is beperkter bij de nieuwe loc om aldus plaats te scheppen voor de digitale stekker in het machinistenhuis.
- de verlichting: bij de nieuwe 96030 is dat met smd ledjes die wel een vrij hard wit licht geven. Bij de oude 96025 zijn het klassieke lampjes die voor de verlichting zorgen. Persoonlijk vind ik deze 'oude' verlichting, die zachter en warmer is van kleur, beter aansluiten bij wat men destijds aan verlichting op een stoomloc aantrof.

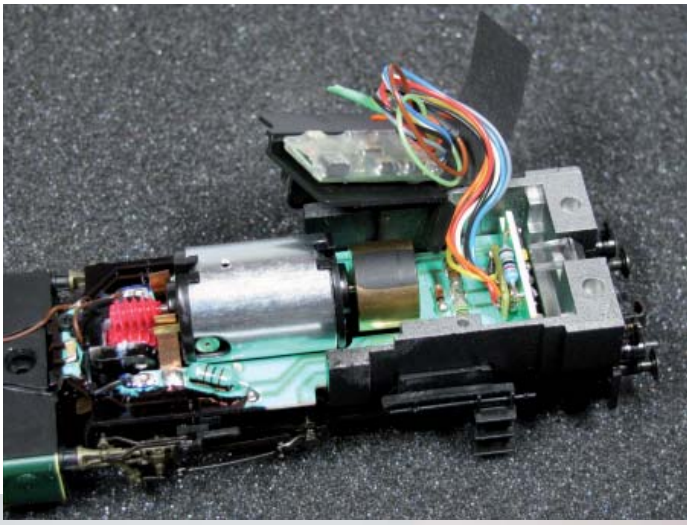
Tot slot nog een woordje over de plaats voor de decoder. De stekker is mooi weggewerkt onder een afdekplaatje met daarin plaats voorzien om de draden door te laten. Het is namelijk de bedoeling dat de decoder op het plaatje wordt gezet en de stekker onder het plaatje zit. Het enige wat men dan opoffert is het vrije doorkijk door de loc cabine. Men komt namelijk in de knoop te zitten met de draadjes die eigenlijk te lang zijn. Men kan dat oplossen door ofwel de draadjes in te korten, d.w.z. losmaken aan de stekker, inkorten en terug aansolderen ofwel afschermen met een zwart papiertje. Deze laatste oplossing is de eenvoudigste en heb ik gebruikt. Eens de loc op baan rijd ziet geen kat er nog iets van.

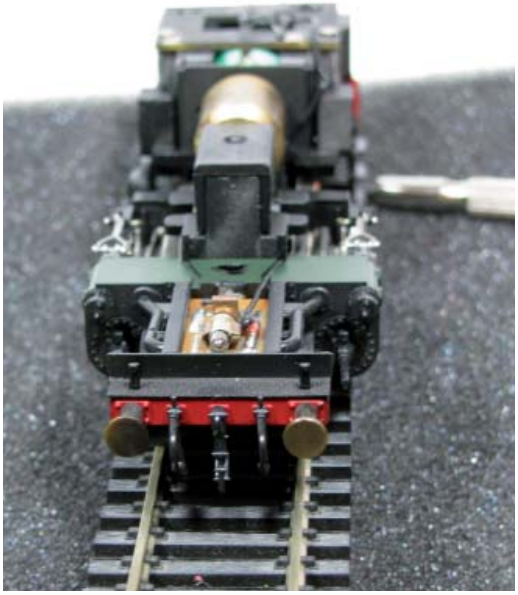


En de prijs... die valt zeer goed mee, aanbevolen prijs is 159 euro DC analoog maar met wat uitkijken kan men deze aan een nog betere prijs vinden.

Veel plezier ermee.... En nu nog de oude ombouwen naar digitaal, zal niet zo simpel zijn want heb de indruk dat het chassis niet geïsoleerd is maar dat moeten we nog allemaal eens goed bekijken...als we veel tijd hebben

Tekst & foto's: Luc Peeters





96.030
96 025

5183 stilt de honger

Voorspel

Op 21 april 2009 werd een delegatie van de leden van De Pijl uitgenodigd in Dorinne-Durnal op de Bocq-spoorlijn 128 om er de inhuldiging te vieren van de gerestaureerde 5183 door de "Vlaamse" afdeling van het TSP onder leiding van Dave Habraken. Tim Haesevoets die actief aan dit project meewerkte werd onder meer in de bloemetjes gezet en hij was die dag zelf machinist van dienst op de Bolle Neus.

De ontvangst van de genodigden was verzorgd en verliep stijlvol en ordelijk, zoals we van het TSP niet gewend zijn. Zo werden er onder meer schuimwijn en borrelnootjes, chips, kaasblokjes en salami -kortweg knabbeltjes- geserveerd op selfservice-basis. En over die knabbeltjes gaat nu juist mijn beeldverhaal "5183 stilt de honger". Tijdens de lange speech van Dave Habraken, die het verhaal van de werkzaamheden bij de restauratie van de 5183 versloeg voor een belangstellende groep genodigden, kreeg een met een videocamera uitgeruste mijnheer, die toevallig Rog Janier° heette, een zeer raar, maar knagend gevoel in de maagstreek toen hij de schotel met knabbeltjes ontdekte. Om 13.39 uur was de goesting zo groot geworden zodat hij de schotel aanviel en hij was niet meer te stoppen. Ik kreeg dat gedoe in de gaten en kon het, met mijn slechte karakter, niet nalaten bij elke hap een foto'ke te trekken. En zie hier wat er gebeurde minuut na minuut, vanaf 13.39 uur tijdens de speech in Dorinne Durnal.

Het beeldverhaal

Amai, een volle schotel chips en borrelnootjes.

13u39 - Goed gezien, ik krijg zo'n goesting, hé. En mijn maag is zo borrelend leeg.

13u40 - Een borrelnootje voor mij...

13u41 - ...en eentje voor mijn holle tand.

13u55 - Aha, de speech is begonnen,vlug nog eentje meepikken voor iemand mij ziet.

13u59 - Maar niemant ziet mij bezig. Allee vooruit!

13u59 - Als die kleine dat mag eten, dan mag ik dat ook...

14u00 - Goed bezig, Rog, 'k zal strakts wel een beetje filmen, maar eerst nog een chipske.

14u00 - Amai, ik kan er niet afblijven.

14u01 - Laat die maar speechen, ik versta daar toch niks van...

14u02 - en daar ne frissen Duvel bij, zie...

14u03 - Ik kan er echt niet afblijven.

14u04 - Nog eentje meepikken, want straks vaart heel diene bende op mijne schotel.

14u05 - Nog eentje voor mijn holle tand...

14u07 - Mijn handen beginnen te plakken van al dat zout en die vettige chips: straks kan ik ni meer filmen, sè

14u08 - Ziet ge wel, niemand heeft mij in de gaten...

14u14 - En nu nog eentje op de gezondheid van Tim, want hij heeft wel die gouden medaille verdiend, hoor.

14u28 - We zullen maar naar huis gaan, want de schotel hier is opgekuist. Dank jewel Tim dat ik mocht komen "filmen".

't Was tof rijden met de 5183 en de Bolle Neus, en nog lekker ook. En nu ne goeien frissen Duvel!

Naspel

Bedankt Tim, dat ik dit beeldverhaal heb mogen noteren.

Tekst & foto's: Eric Van Hemelrijck

° Elke gelijkenis met bestaande personen berust (min of meer) op louter toeval.

Clubreis

Ongeveer in deze periode verleden jaar begon onze meerdaagse reis gestalte te krijgen. In 2009, voor het 35-jarig bestaan van onze club zouden we, op aanvraag van een aantal leden, de eerste maal een meerdaagse reis organiseren.

Jaren geleden was er reeds een poging ondernomen, en we hebben rekening gehouden met de opmerkingen van toen. We kozen dus voor een lang weekend zodat geen extra verlof diende genomen te worden. We hadden dus de keuze tussen 4 dagen (Hemelvaartweekend) of 3 dagen (Pinksterweekend). We kozen voor het Pinksterweekend omdat dit goedkoper zou uitvallen, wat tegenwoordig niet onbelangrijk is.

De ervaring van 2007 (geen autocar meer beschikbaar) in het achterhoofd, hebben we zo snel mogelijk alles vastgelegd, na een verkennende scoutingstrip in oktober. De Raad van Bestuur had, na goedkeuring door de ALV, beslist om de transportkosten te laten dragen door de clubkas. Het hotel (we hadden er twee weerhouden) beviel ons, doch we hadden opgemerkt dat dit hotel bijna permanent volgeboekt was, zodat snel inschrijven een must was.

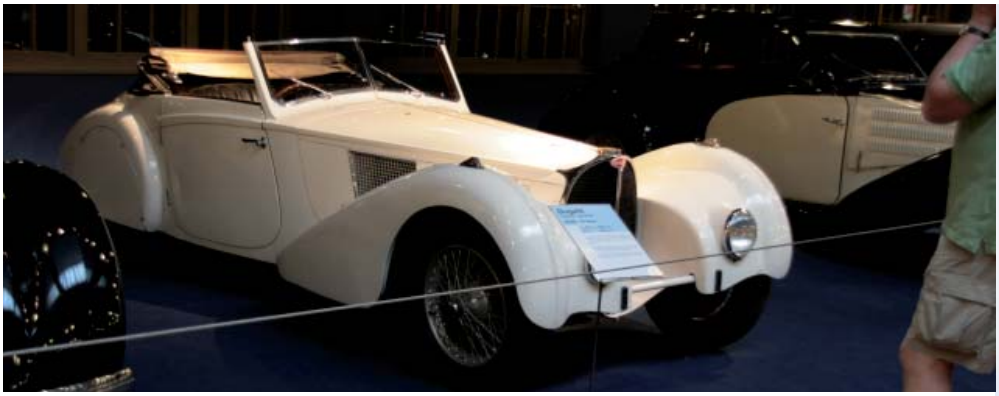
Uiteindelijk zijn we op zaterdag 30 mei met 22 deelnemers, waaronder 17 leden, om 7 uur richting Mulhouse vertrokken. Na het gebruikelijk ontbijt, kregen we een eerste verrassing: controle van de autocar door de Belgische politie. Na een oponthoud van een 30-tal minuten hadden we onze volgende –wettelijke ruststop voor de chauffeur- op de bekende parking van Berchem (in Luxemburg). Omstreeks 13:30 uur arriveerden we tenslotte in Abreschviller onder een stralende zon waar we het al even traditioneel middagmaal met pistolets nuttigden.

Om stipt 15 uur vertrok onze trein richting Grand Soldat: het huidige eindpunt van de lijn. We hadden voor de rit een gereserveerd rijtuig. In Grand Soldat werd de lok omgereden terwijl de deelnemers een video konden bekijken in een autenthieke houtzagerij.

Omstreeks 17 uur zat iedereen weer in de bus voor de rit naar ons hotel in Mulhouse waar we omstreeks 20 uur aankwamen.

Daar wachtte ons opnieuw een verrassing: er was een trouwfeest aan de gang en er werd ons gevraagd om de kok van dienst niet helemaal "turelure" te laten worden door eerst te eten en daarna in te checken, wat we dat ook graag gedaan hebben want sommigen onder ons hadden een reuzehonger en vooral veel dorst. Een uitstekende choucroute, gevolgd door kaas en een sorbet, aangevuld met een goede "1664" zorgde ervoor dat de innerlijke mens ook tevreden was.

Na wat zoekwerk vonden Gert (mijn kamergenoot) eindelijk onze kamer: en wat voor één. Ze bestond uit twee kamers, met TV minibar, badkamer met douche en jacuzzi. Na een verfrissende



douche hebben we dan de bar opgezocht waar we onder het nuttigen van drank onze impressies van die dag met de anderen deelden.

Zondagmorgen om 8 uur was iedereen fris om het ontbijtbuffet aan te vallen. Omstreeks 9 uur vertrokken we dan te voet naar het automuseum van Mulhouse dat zich op ongeveer 1,5 km van ons hotel bevond. Alhoewel we treinliefhebbers zijn, hebben we hier onze ogen ook de kost kunnen geven: uiteraard een hele verzameling Bugatti's ,Franse oudgedienden, maar ook een vrije grote collectie Mercedessen en een Minerva. Om 12 uur moesten we, in feite iets te vlug, terug naar ons hotel om het middagmaal te nuttigen: plat de charcuterie gevolgd door een duo van vis (zalm en Sint-Jakobsnoten) gevolgd door een dessert.

Daarna de bus op naar Volgelsheim voor een treinrit met de Chemin de fer toursitique du Rhin. Volgelsheim is

een belangrijk militair bastion geweest en werd daarom helemaal omwald door Vauban. Deze omwallingen zijn intact en op zich al de moeite om Volgelsheim te bezoeken. We kwamen er in feite iets te laat toe, wat ons belette om deze omwallingen te bezichtigen en het prachtig gerestaureerde stationsgebouw te bezoeken. Hier ook hadden we een gereserveerd rijtuig: een gerestaureerd Oostenrijks Spantenrij-

tuig. De rit vertrekt vanuit Volgelsheim naar Sans Soucis aan de boorden van de Rijn. Na een korte rit kwamen we aan in hun depot dat midden in een industriële zone gelegen is. Na wat uitleg over het aldaar gestald materiaal, hebben we de rit verdergezet naar Sans Soucis. Dit uitwijkspoor, wat meer is het niet, ligt aan de boorden van de Rijn. Hier lag ons schip te wachten die ons zou terugbrengen naar het depot in de voornoemde zoning. We hebben als het ware op de grens tussen Duitsland en Frankrijk gevaren. Vanuit het depot terug naar Volgelsheim waar we 2 1/2 uur na ons vertrek terug aankwamen.

Een douche en een aperitief later zaten we alweer aan tafel voor een heerlijk avondmaal: Quiche Lorraine, Coq au riesling en taart. De avond werd alweer afgesloten in de bar, maar toen was het al maandag.

Maandag na het ontbijt en het uitchecken reden we naar de Cité du train, waar we stipt op het openingsuur aankwamen. Ikzelf had het museum nog in 2007 bezocht en wist wat we er konden verwachten. De eerste en nieuwste zaal is ingericht als een iets actiever gedeelte met televisieschermen en toegang tot rijtuigen. Om te fotograferen is de verlichting miserabel, maar ze geeft wel een goede sfeer.

In de andere loods waren spijtig genoeg twee sporen zo goed als leeg: het materieel was duidelijk "op reis"; spijtig genoeg werd dit niet vervangen door ander materieel die nog voorhanden is in de niet voor publiek toegankelijke loodsen. Na een goed middagmaal, verzamelden we omstreeks kwart voor drie voor de bus voor de gebruikelijke groepsfoto, waarna we de terugreis aanvatten. Onze chauffeur, Albert, bracht ons veilig en snel terug naar Muizen, waar we omstreeks 23 uur arriveerden.

Iedereen bleek de reis zeer geslaagd te hebben gevonden en sommigen vonden het spijtig dat alles zo snel voorbij was. Zoals steeds kunnen we zeggen dat de afwezigen – weeral – ongelijk hadden, want ik denk dat de prijs/kwaliteit in orde was. Alhoewel het best te begrijpen is dat sommigen hebben moeten kiezen tussen verschillende activiteiten is het toch spijtig te moeten vaststellen dat men op algemene vergaderingen steeds pleit voor initiatieven, en dat op het ogenblik van de waarheid er relatief weinig respons is. Ik ben nog steeds kandidaat om de twee à drie jaar onder de geboden omstandigheden zo'n clubreis te organiseren. Misschien tot in 2011 of 2012.

Tekst: Roland Paternoster - Foto's: Jeanine Buyle, René Ceulemans, Marc Evrard, Wim Janssen, Herman Valkenaers en Marc Van Nieuwenhove

Mijmeringen

Sommige gelegenheden zijn een uitstekend moment om eens van ideeën te wisselen over onze club. Mulhouse en meer bepaald Gert Mussels waren zo'n gelegenheid om onze club eens in een breder kader te plaatsen. Verenigingen of beter gezegd een deel van hun leden hebben nogal de neiging om zich te beperken tot wat hun interesseert en tot het betalen van hun lidgeld. Zolang alles waarin ze geïnteresseerd zijn aanwezig is, is er voor hen geen vuiltje aan de lucht. Als bestuurslid heb je echter de bijkomende taak om je soms eens af te vragen: "Zijn we goed bezig"? Is onze structuur goed? Wordt ze goed ingevuld?

De evenementen van de laatste jaren hebben op welbepaalde momenten aangetoond dat het ontwaken uit onze hobby pijnlijke gevolgen kan hebben. In 1999 werden we reeds met zo'n ontwaken geconfronteerd. Toen plots de facturen voor de bezettingsvergoeding uitbleven, wisten we niet goed wat er aan de hand was. Crisisvergaderingen en bezoeken aan andere mogelijke locaties leerden ons snel dat de huisvesting in het Vormingsstation veruit de beste oplossing was, ook al werd met het nieuwe bezettingscontract, de vergoeding verviervoudigd!

Ondertussen zijn we 10 jaar verder en doet hetzelfde fenomeen zich weer voor, althans gedeeltelijk. Midden 2008 werd er contact opgenomen met de bevoegde diensten om een nieuw contract te bekomen en inderdaad 18 maanden later hebben we uiteindelijk een nieuw bezettingscontract gekregen, gelukkig zonder verhoging. Kunnen we dan stellen dat alles rozegeur en maneschijn is? Misschien wel, misschien niet. En ik zou eerder neigen naar "misschien niet".

Die neiging wordt namelijk ingegeven door de randvoorwaarden. 10 Jaar geleden was de site van het vormingsstation nog een relatieve bloeiende omgeving. In het gebouw waren toen al Ferryboats gevestigd, was de factage in het lokaal B en waren al de bureaus bezet. Uitbreiding van de diensten was toen onze grootste vijand. Nu echter zijn die gegevens totaal veranderd met het dieptepunt in december 2008. Toen werd het vormingsstation gewoon ... gesloten! Geen enkele trein vertrok nog vanuit het vormingsstation, behalve dan uit de privé-onderneming "Ambrosio". Ferryboats behoort reeds lang tot het verleden; gans de benedenverdieping staat immers leeg! Op het eerste verdiep heeft de factage ook zijn deuren gesloten en zijn de helft van de bureau's leeg. Uitbreiding is allang de vijand niet meer. De afwezigheid van spoorwegdiensten zijn nu immers het grote gevaar. Het immense gebouw, waar we geen verwarming en water betalen, wordt immers enkel nog bezet door een handvol spoorwegmensen en een treintjesclub. Deze laatste betaalt weliswaar een bezettingsvergoeding en zijn electriciteitsfactuur, maar de inkomsten uit de huidige bezetters dekt hoegenaamd niet de kosten van het gebouw. Het zou dus niet verwonderlijk zijn dat het gebouw zou verkocht worden (een drietal jaar geleden heeft men reeds met die optie bij de spoorwegen rekening gehouden), wat met bijna zeker zou betekenen dat we moeten verhuizen.

Er blijven dan slechts drie opties over:

- we gaan allemaal eens goed eten en feesten en begraven de club;
- we zoeken en vinden een nieuwe locatie;
- we worden eigenaar van onze eigen infrastructuur.

Indien de eerste optie echt de laatste mogelijkheid is, hebben de andere twee dezelfde inconvenient: geld. Het moge duidelijk zijn dat een jaarlijkse infrastructuurkost zoals we die nu kennen slechts een fractie zal zijn bij de twee andere opties.

Recente gebeurtenissen bij vier clubs kunnen dit staven. Tot voor een paar jaar zat MOBOV in een douanekantoor in de dokken: klein maar knus. Ze hebben de locatie moeten verlaten en hebben na veel gezwoeg een huis gevonden, dat ze reeds opnieuw hebben moeten verlaten omwille van de huurkost. Vandaag is MOBOV bij ATA ingetrokken, tijdelijk, maar tot wanneer?

Een andere Antwerpse club, MTD, heeft met dezelfde perikelen te kampen. De eigenaar van hun vorige locatie besloot om zijn eigendom te verkopen. Na lang zoeken heeft MTD dan – tijdelijk- onderdak gevonden achter de E-5mode winkel in Kontich en dit in afwachting van een blijkbaar nog steeds hypothetische verhuis naar een Fort. De activiteiten zouden omwille van de beschikbare ruimte in dat fort moeten ingekrimpt worden.

MSKK is het volgende "slachtoffer". De plannen van de NMBS om het station van Oostende volledig te renoveren leiden ertoe dat ze ook naar een andere locatie moeten zoeken. Verwoede pogingen, ook bij het stadsbestuur in deze verkiezingstijd, hebben tot nog toe niets opgeleverd.
Nu de spoorwegen eindelijk een spoorwegmuseum gaan bouwen en Schaarbeek als hoofdsite hebben gekozen zijn de dagen van de CFC die in het station zijn lokalen heeft naar alle waarschijnlijkheid ook geteld.
Uit deze vier uit de realiteit stammende voorbeelden kunnen we afleiden dat een mogelijke verhuis niet zo ondenkbeeldig is. Steun uit politieke hoek moeten we niet echt verwachten, gezien we maar een verzameling doordeweekse werkende burgers zijn die geen extra aandacht, steun, enz. schenken aan minderheidsgroeperingen zoals steuntrekkers en allochtonen. Deze laatste zijn immers politiek en mediatiek interessanter. We zullen het dus zelf moeten doen.
Zowel bij huren als bij bouwen of kopen, zullen de huidige financiële inkomsten ruim onvoldoende zijn. Om deze te verhogen moeten we het lidgeld drastisch verhogen. Als we daarbij de kans op succes zo groot mogelijk willen maken, is enkel de optie "bouwen of kopen" te weerhouden. Immers bij huren zijn we nog steeds afhankelijk van de eigenaar die niet verplicht is om ons contract steeds te verlengen. Hij kan het zelfs, mits een eventuele schadevergoeding verbreken binnen de kortste termijn.
Vandaag betalen we 50 euro lidgeld. We betalen dit reeds enkele jaren en er is nooit een aanpassing gebeurd aan de levenskost. De vraag is: waar moeten we dit lidgeld situeren? Is dit weinig? Is dit veel? Een rationele benadering is hier aan de orde. En hier heeft Gert goed geholpen. We hebben eens gekeken wat je in een vereniging betaalt waar de activiteit zich binnen afspeelt, die materieel goed ter beschikking stelt en die over een cafetaria beschikt. Een rondje later kwamen we uit dat het lidgeld in zulke vereniging al gauw 250 euro op jaarbasis kost. Een paar voorbeelden: lid van een basketballvereniging, lid in een tennisclub, lid in een zwemclub.
50 Euro is dus zeer weinig, zeker als je weet, dat als je aan al de activiteiten meedoet, je het lidgeld zeker terugverdient. In se kost het lidmaatschap niets!
250 Euro is dus, in moderne termen, een marktconforme prijs voor één jaar voor de gebodene activiteiten. Een ander aspect is het sociaal karakter van de hoogte van het lidgeld. Dit ligt iets gevoeliger, zeker als je de laatste 15 jaar bijna dagelijks om de oren wordt geslagen met de slogan: "iedereen heeft recht op alles en moet aan alles kunnen meedoen". Tweehonderdvijftig euro betekent ongeveer 80 eurocent per dag, ofwel 2,5 euro per clubavond van vier uur, zijnde leze en schrijve 60 eurocent per uur. Een uur tv-kijken naar een inhouds- en kwaliteitsloos programma kost meer aan chips en cola! Er zal misschien wel een keuze moeten gemaakt worden tussen lid blijven van de club en een andere activiteit. Maar was dit vroeger ook niet zo? Een voetbal of een auto of een trein en niet ....en ... en ... en? Moet een hele groep zich laten gijzelen door enkelingen die geen keuzes zouden kunnen of willen maken, zoals reeds zoveel gebeurd in onze huidige maatschappij?
En als we dan die zure appel van 250 euro lidgeld per jaar hebben doorgebeten, zijn we er dan? Neen spijtig genoeg niet. Want een eigen lokaal met de juiste afmetingen kost veel geld en bovenop de inkomsten van de lidgelden zal nog een veel groter bedrag aan sponsoring en een lening moeten gevonden worden. Dat laatste is dan een taak voor het bestuur, maar niet uitsluitend voor het bestuur. Lidgeld betalen, hoe hoog het bedrag ook zal zijn, betekent niet dat de totale bijdrage geleverd is. Iedereen zal dan zijn wijde kennissenkring moeten aanspreken om die noodzakelijke sponsors mee te helpen vinden.
En toen was avond voorbij, had de nacht allang zijn intrede gedaan en was het tijd om de bedstee op te zoeken om de dag nadien fris en uitgerust aan het vervolg van de reis mee te doen.

Tekst: Roland Paternoster

Barmannen **van dienst**

12/06	Wim Janssen
19/06	Johan Thierie
26/06	Marc Van Eylen
03/07	Leo Van Loon
10/07	Louis Willems
17/07	Pierre Wouters
24/07	Wim Janssen
31/07	Johan Thierie
07/08	Marc Van Eylen
14/08	Leo Van Loon
21/08	Louis Willems
28/08	Pierre Wouters
04/09	Wim Janssen
11/09	Johan Thierie
18/09	Marc Van Eylen
25/09	Leo Van Loon
02/10	Louis Willems

Wanneer de aangeduide barman op de voorziene datum belet is, wordt door hemzelf een wisseling van dienst met een andere barman geregeld of verwittigd hij de barverantwoordelijke.

Mag er gelachen worden...

Drive-in banking

Binnenkort wordt er in alle grote steden een drive-in geopend, een systeem waarbij je vanuit je wagen alle bankverrichtingen kunt vervullen. Hiervoor wordt door de desbetreffende bank een foldertje uitgegeven met de instructies om deze handelingen vlot te laten verlopen. Deze folder bestaat uit 2 delen:

Handleiding voor mannelijke klanten

1. Rij met uw voertuig tot aan de automaat
2. Open uw venster
3. Steek uw kredietkaart in de daartoe bestemde gleuf en geef uw codenummer
4. Geef het gewenste bedrag in
5. Neem het geld uit de automaat
6. Neem uw kaart terug, alsook uw kwitantie
7. Sluit uw venster
8. U kunt verder rijden.

Handleiding voor vrouwelijke klanten

1. Rij met uw voertuig tot aan de automaat
2. Start de inmiddels stilgevallen motor opnieuw
3. Rij een stukje achterwaarts, tot u terug naast de automaat staat
4. Open het venster
5. Neem uw handtas, kieper de inhoud op de passagierszetel en zoek uw kredietkaart
6. Check in de spiegel uw make-up, en zoek iets om de eventuele tekortkomingen bij te werken
7. Tracht uw kredietkaart in de daartoe bestemde gleuf te krijgen
8. Open de autodeur om de automaat beter te kunnen bereiken, daar de afstand tussen het toestel en uw wagen te groot is
9. Steek uw kredietkaart in de daartoe bestemde gleuf
10. Neem uw kredietkaart terug uit de automaat en draai ze om, om ze nu juist in de gleuf te steken
11. Zoek tussen de inhoud van uw handtas naar uw agenda waar uw codenummer in genotereerd staat
12. Toets uw codenummer in
13. Druk op <CANCEL> en geef het correcte nummer in
14. Geef het gewenste bedrag in
15. Check nogmaals uw make-up in de achteruitkijkspiegel
16. Neem het geld en uw kwitantie
17. Ledig opnieuw uw handtas om uw geldbeugel te zoeken, steek het geld weg
18. Steek de kwitantie in uw chequeboekje
19. Check nogmaals uw make-up
20. Rij 2 meter verder
21. Rij terug 2 meter achteruit
22. Neem uw kredietkaart uit de automaat
23. Ledig opnieuw uw handtas en steek de kredietkaart in het bijhorende tasje
24. Start opnieuw de stilgevallen motor
25. Rij ongeveer een 3 à 4 kilometer
26. Zet uw handrem nu af

Sprokkels

Expo 2009

In navolging van Peter Embrechts (2007) en Marc Polfliet (2008) is Marc Van Nieuwenhove de nieuwe projectleider voor de organisatie van onze Expo op 31 oktober en 1, 7 en 8 november. Hij wordt bijgestaan door René Ceulemans en Eric Van Hemelrijck.
Het thema zal de "Evolutie van het goederenvervoer van 1974 tot 2009 zijn. Meer informatie kan je lezen in het voorwoord van de voorzitter en kortelings op onze website.
Bereidwillige medewerkers kunnen zich reeds kenbaar maken door de data in te vullen op het formulier (hangt op het prikbord in de bar) welke je aanwezig kan zijn tijdens de Expo.

Website

Verschillende leden hebben hun logincode voor de ledenpagina's nog niet aangevraagd. Zij kunnen dan ook deze editie van de Gazet niet downloaden. Toch interesse? Vanaf nu kan je terug een wachtwoord genereren.

- Ga naar de homepage van onze website (www.de-pijl.be) en scroll tot onderaan de pagina.
- Klik op **Login** en er opent een nieuw venster.
- Vul in het eerste veld je lidkaartnummer in (opgelet: het eerste karakter moet in hoofdletter staan).
- In het tweede en derde veld vul je het wachtwoord van uw keuze in (opgelet: dit wachtwoord is hoofdlettergevoelig).
- In het vierde veld vul je je emailadres in.
- Klik daarna op <Verzenden>.

Automatisch ontvang ik een email met een code (32 cijfers en letters) welke ik in een database kopieer. Van zodra dit gebeurd is ontvang je een mail en zijn de ledenpagina's toegankelijk.
Mocht je je wachtwoord vergeten zijn moet je geen email sturen om je het wachtwoord terug te bezorgen, want dit lukt niet. Ik kan het door jullie gekozen wachtwoord niet zien of traceren.

Volgende leden hebben nog geen toegang aangevraagd:

Luc De Neuter
Julien De Meyer
Alain Deloof
Koen Feremans
Roger Goovaerts
Luc Haesevoets
Rob Lockhorst
Tommy Maeremans
Johan Neefs
Hans Naets
Roland Paternoster
Jan Van Tassel
Gaston Vervloesem
Marc Van Eylen
Herman Van Esbroeck
Germund Van Arck
Chris Van der Auwera
Herman & Hans Valkenaers

Interne keuken

Happy birthday

In het derde kwartaal mogen volgende leden een kaarsje meer uitblazen op hun verjaardagstaart:

18/07/1942	Marc Coesens
18/07/1953	Paul Foubert
22/07/1960	Edmond Van den Hauwe
23/07/1953	Marc Van Nieuwenhove
7/08/1984	Hans Valkenaers
11/08/1959	Johan Neefs
14/08/1963	Marc Polfliet
26/08/1945	Antoon Vandenbussche
27/08/1966	Chris Van der Auwera
7/09/1985	Tim Haesevoets
15/09/1940	Pierre Wouters
16/09/1949	René Ceulemans
20/09/1957	Johan Thierie

Het bestuur en de redactie wensen deze leden dan ook van harte te feliciteren met hun verjaardag.

Deze lijst is nog niet volledig. Van enkele leden zijn we nog niet in het bezit van alle persoonlijke gegevens.

© Roeland Desaeger

Geboorten

geen

Hebben de club verlaten

geen

Overlijdens

20/04 Christiane Arents, schoonmoeder van Jan Van Tassel

Het bestuur en de leden wensen jullie veel kracht toe bij het verwerken van jullie pijnlijke verlies.

Nieuwe leden

Marcel De Paron

Huwelijken

Allee, vrijgezellen!!! Tijd voor een feestje.

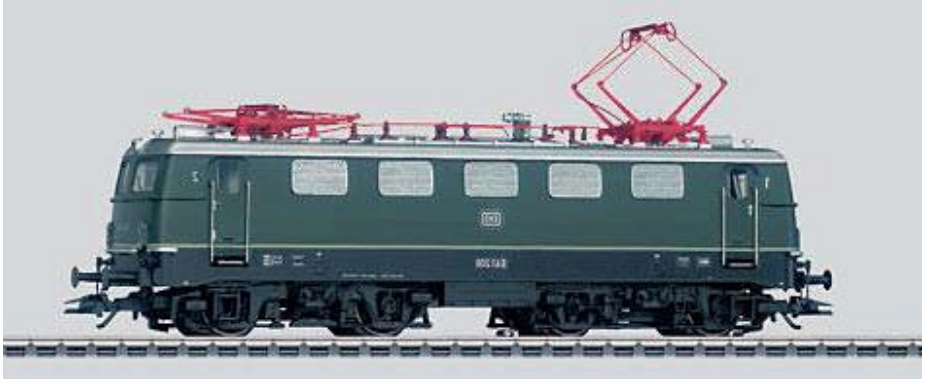
Nieuwe kledij

Op vraag van verschillende leden zal kortelings een bijbestelling gebeuren van kledij met het clublogo. Vooral de beige hemden en een blauwe T-shirt zijn gewenst. Er wordt een offerte gevraagd en nadien kan iedereen zijn bestelling opgeven aan de verantwoordelijke.

ten huize van...
Roland Paternoster

In deze rubriek gaat de redactie op stap naar de leden thuis. In dit nummer leggen we Roland Paternoster op de vragenrooster.

Wanneer ben je met de treinhobby gestart? Hoe is het allemaal begonnen?
Het zou begonnen zijn in 1963 toen ik vier jaar oud was. Als er treinen in boeken stonden (dat bestond toen nog) zou ik daar altijd erg in geïnteresseerd zijn geweest. Uiteindelijk heeft mijn grootvader zaliger dan een eerste trein (Märklin) gekocht. Ik heb dat trouwens mijn verhaal eens beschreven in twee nummers van de Gazet ergens in het begin van de jaren '90 van de vorige eeuw.



Wat was je eerste model?
Die eerste trein waren er in feite twee: een E41 (een groene) met een D-rijtuig van de ÖBB; een BR89 met een ESSO-ketelwagen en een gesloten goederenwagen.

Hoelang ben je al lid van de club?
Ik ben sinds 3 februari 1986 lid van de club. Ik woonde toen in Düren en had de club reeds tweemaal bezocht tijdens hun expo, eenmaal in 1980 en de andere maal, met mijn toenmalige toekomstige echtgenote, op de expo voor het tienjarig bestaan van de club in mei 1984.
Ik was continu Märklinbanen aan het tekenen, zonder ook maar een te realiseren en toen het januarinummer van 1986 van LOCO REVUE uitkwam met op de voorpagina een foto van de Bietschtalbrug en een heel artikel over de club, drong mijn vrouw aan om de volgende dinsdag naar Mechelen te komen om lid te worden.

Wat zou je voor de club willen wensen?
Als ik terugblik op al die jaren is de club duidelijk steeds in beweging geweest zowel op technisch als menselijk vlak; veel van de technisch "nieuwe standaards" zijn ontstaan, gepromoot of wat dan ook bij De Pijl. De mooiste voorbeelden zijn: de clubbaan, de modulebaan en de digitalisering. Maar ook op menselijk vlak: de "opentrekking" van de activiteiten is daarbij een mooi voorbeeld: in 1986 was er alleen de clubbaan en met de expo een privé-Märklinbaan. Je was dus geïnteresseerd in wat beslist was aangaande clubbaan of je zat jet te vervelen. Vandaag biedt de club veel meer: Märklin, clubbaan, modulebaan, schaal 0, schaal 1, Amerikaans en wie weet wat nog. Het gevolg is wel dat er soms nogal door leden in "clubjes" wordt gereageerd: ttz dat als hun wensen in

orde zijn, dan zijn ze tevreden. Op menselijk vlak zou ik dus opnieuw een iets grotere "clubgeest" willen. Voor de rest hoop ik dat de weer ontstane onzekerheid over onze lokalen snel positief wordt opgelost, want ik denk dat er sommige leden nog steeds niet bewust zijn van welke return ze krijgen door lid te zijn en dat ze bepaalde dingen enkel kunnen bekomen doordat juist de club bestaat.

Wat zijn je toekomstplannen in de modelbouwhobby?
Sinds 1997 ben ik mij beginnen interesseren in schaal 0. Ik heb een tijdje overwogen om al mijn schaal HO materiaal te verkopen en enkel in schaal 0 verder te doen. Maar omdat voor mij een trein moet kunnen rijden en ik het niet zozeer heb voor banen naar Engels exploitatievoorbeeld (point to point) heb ik die overweging laten varen: het was immers niet mogelijk om thuis een schaal 0 baan (lees: ovaal) te bouwen waarop lange rijtuigen konden rijden.
Ik heb mij dus geheroriënteerd: ik ben begonnen met de bouw van een HO-baan in twee-rail en naar alle waarschijnlijkheid digitaal bestuurd. Daarbij probeer ik met de hulp van de 0-sectie van De Pijl en de leden van 0-Forum om schaal 0 modellen te bouwen, verbouwen, verbeteren.

Wat stoort je aan de hobby?
Ik ben een aantal jaren voorzitter geweest van de modelbouwcommissie van FEBELRAIL. Dit had onder andere het voordeel dat je in contact kwam met de "andere kant" van de modeltreinwereld: namelijk de invoerders en de fabrikanten. Twintig jaar geleden pleitte ik reeds voor betaalbare Belgische modellen en werd dit afgeketst omdat de markt te klein was. Heden komt men met aantallen die kleiner zijn !
Vandaag met alle moderne middelen die er bestaan, slaagt men er niet in (op een aantal uitzonderingen na) om aangekondigde modellen op het door de fabrikant dan nog aangekondigd tijdstip te leveren.
Het stoort mij dus dat men de brave Belgische modeltreinliefhebber nog steeds voor tweederangs consument aanziet die tevreden moet zijn dat hij in sommige omstandigheden veel te dure geprijsde modellen kan kopen.

Wat is je meest geliefde model?
Twee modellen dragen mijn voorliefde: een type 1 en een type 10 van de NMBS. Alhoewel ik, zeker in HO, een grote verzameling heb, bezit ik nog steeds geen type 10. De type 1 is een kit van DJH die ongeveer rijvaardig is dankzij de bouwkunst van Jan Van Tassel (ik moet nog altijd die door mij verbogen schuifbeweging vervangen). Die twee modellen in schaal 0 zou ik zeker niet weigeren te kopen, maar ik vrees dat ze ofwel nooit zullen geproduceerd worden, ofwel aan abnormaal veel te hoge prijzen zullen aangeboden worden.

Heb je nog andere hobby's?

Tot op het einde van mijn studies, deed ik veel aan sport (tennis, atletiek, zwemmen, fietsen, zeilen, skiën, ..). Als student kende ik ook een aantal cafés in Brussel (ge zijt student of ge zijt het niet, he). Eigenaardig genoeg met naar het leger te gaan, ben ik gestopt met sport en op café te gaan! Vandaag beperkt mijn sportactiviteit zich tot één week sneeuwski, maar ik hoop in de toekomst iets meer vrije tijd te hebben en dan zal die worden gebruikt om te "sportelen" (dat is alleen voor mensen van boven de vijftig !). Het is een publiek geheim dat gastronomie gecombineerd met Frankrijk ook een passie is. Een reis naar Andalousië en de ontdekking van de Arabische kunst in 2003 fascineren mij ook. Dus in de toekomst zal de vrije tijd meer verdeeld worden: modeltreinen, sport, gastronomie, Frankrijk en Spanje.

Kan je ons een tip geven op modelbouwgebied? Hoe loste je ooit een probleem op?

Als ex-Märklinist, zou ik aan de Märklinisten willen zeggen dat voor hun probleem van de bezetting van hun schaduwstation een oplossing staat in het Märklinboek "seinen" of op het sporenplan dat inde vorige gazet is verschenen.
Voor de rest heb ik niet echt veel oplossingen, de meeste zaken zijn nog niet verder dan schetsen op papier. Of toch. Voor al diegene die een schaduwstation willen bouwen en te kampen hebben met te weinig plaats om die bochten, de twee wisselstraten en genoeg lange opstelsporen heb ik volgende tip. In een oude Railhobby (eind jaren '80) stond een schaduwstation als kopstation, maar je hoefde toch niet kop te maken! De binnenkomende trein reed in de carroussel voorbij het niveau van het kopstation tot aan het stootblok. Vandaar reed hij dan achteruit het schaduwstation in, waar hij dus, in se gekeerd, klaarstond om opnieuw te vertrekken. Ik heb dit toegepast op mijn baan en je spaart al vlug 1 meter uit.

Bedankt voor het interview Roland en nog veel succes en geluk in je hobby en persoonlijk leven.

De club-agenda omvat alle activiteiten voor en door de leden. Voortaan zijn de programma-avonden eveneens in deze rubriek opgenomen. Raadpleeg steeds de website of het prikbord in de bar voor eventuele wijzigingen.

Datum	Activiteit
Elke 1ste woensdag van de maand	Dagelijks Bestuur
Elke dinsdag en vrijdag	Werkvergaderingen en clubavond
Elke 2de zaterdag van de maand	Werkvergadering van de 0 sectie. Iedereen is welkom, maar best op voorhand informeren bij een van de vaste nullers of de vergadering wel degelijk doorgaat
Dinsdag en vrijdag van de eerste volle week van de maand	Rijavond op de clubbaan, modulebaan en Märklinbaan (indien de modelbanen het toelaten)
18 september	Programma-avond - "Hoe maak ik een realistische populier" door Marc Coesens. - "Over 55+60/belgische seinen". Onze gastspreker is Van Biervliet.
11 oktober	Verjaardagsbrunch voor de leden, gevolgd door een verjaardagstaart voor leden, partners, kinderen en ex-leden (meer informatie volgt).
31 oktober en 01, 07 en 08 november	Expo De Pijl

Datum	Activiteit
4 juli	Ruilbeurs tramboeken en -materiaal - Mupdofer - Rue des Tongres - Etterbeek - 13:30-17:30 uur - info: inf@mupdofer.be
5 juli	Modelbouwruilbeurs Europ'Minis - Cultureel Centrum J. Faucon - Rue d'Houdeng 21 - Le Roeulx - 9-13 uur - info : Alex Corbisier - 04 86 91 72 50
11-12 juli	Ruilbeurs Simpelveld (NL) in het kader van de Stoomtreindagen - organisatie door ZLSM - Station Simpelveld - 9-18:30 uur - info : info@miljoenenlijn.nl - (+31) (0)4 55 44 00 18
18-19 juli	Festival of Model Tramways - Brentford (Greater London-UK) - georganiseerd door TLRS - Kew Bridge Steam Museum - Green Dragon Lane - 11-17 uur
19 juli	Ruilbeurs - Woluwe Shoppingcenter - info: http://www.boursedescollectionneurs.be
21 juli	Stoomdag Vorst - georganiseerd door PTVF in het Parc du Bempt - Cchaussée de Neerstalle 323 b - 14-18 uur - info : Alain Burggraeve - 02 376 69 96
21 juli	Ruilbeurs Treignes - Museum CFV3V - Plateau de la gare 1 - 10-18 uur - info: cfv3v@skynet.be - 060 31 24 40
2 augustus	Stoomdag La Louvière - organisatie ABVV/BLSA - Institut Saint-Joseph - Rrue Gustave Boël 23 - 10-18 uur - info: abvv.blsa@yahoo.fr
8-9 augustus	Expo & modelbouwbeurs Enghien - "Acaciaszaal" - Parc d'Enghien (snelweg A8/ E422 afrit 25) - 10-18 uur - info : tourisme.enghien@skynet.be - 02 397 10 20
9 augustus	Modelbouwfestival & ruilbeurs Zelzate - georganiseerd door SMAZ - Patronagestraat 51 - 8:30-18 uur - info: Stefan Hesta
15-16 augustus	Zomerstoomdagen Turnhout - organisatie door stOOmgroep turnhout - Stadspark - 8-18 uur - info: Dani Bellemans - 014 42 77 87
15 - 16 augustus	Tentoonstelling Stoomcentrum Maldegem in het kader van "Bier op 't Spoor" - 10 - 18 uur info: info@stoomcentrum.be
16 augustus	Ruilbeurs - Woluwe Shoppingcenter - info: http://www.boursedescollectionneurs.be
22-23 augustus	Modelbouwexpo & -beurs Mons - Amis du Modélisme - Les grands Prés - Place des Grands Prés 1 - 10-18 uur - info: Joël Simon - 04 75 50 03 39
29 augustus	Ruilbeurs - Houten Nl - Euretco-Expo-Center info: http://www.modelspoorbeurs.nl
29-30 augustus	Stoomfestival & beurs Oignies (F) - georganiseerd door Centre Denis Papin - Avenue des Sports 21 - 10-18 uur - info: Martin Gilles - (0033) (0)6 60 72 70 29 (autosnelweeg A1 afrit 17.1)
30 augustus	Ruilbeurs - Mechelen - Wijkzaal Tervuursestwg, Mahatma Ghandistraat 25, 9 - 13 uur info: louis.goovaerts@skynet.be - users.skynet.be/msl
5-6 september	Modelbouwexpo Belgrade (Namur) - André Guissetzaal - Place du Bia Bouquet - 10-18 uur - info: 081 21 22 20

Deze agenda is een selectie uit het ruime activiteitenaanbod voor de komende maanden. U vindt de volledige lijst (incl. ruilbeurzen) en geactualiseerde informatie steeds op http://www.de-pijl.info/agenda.htm.

Datum	Activiteit
5-6 september	Opendeurdagen Haine Saint-Pierre (La Louvière) - Journées du modélisme ferroviaire door Club Ferroviaire du Centre - Rue de la Station - 10-18 uur - info: Jean-Luc Francq
5-6 september	Tentoonstelling Guildex - Telford (GB) - International Center - St.-Quentin Gate - zaterdag 10-17 uur en zondag 10-16 uur - Het mekka voor de 0m liefhebber!
5-6 september	Expo en beurs Middelburg (NL) - Middelburg Modelspoorstad - Stichting Zeeuwse Modelbouw Hobbyisten - Sportcomplex de Kruitmolen (op 15 min. van het station) - Kruitmolenlaan 125 - 10-18 uur - info: jantienp@zeelandnet.nl - (0031) (0)1 18 61 63 59 en (0031) (0)6 43 04 01 27
5-6 september	Stoomdagen Deurne (Antwerpen) - KMYCA - provinciaal domein Rivierenhof - Turnhoutsebaan 246 - 10-18 uur - info: info@kmyca.be - 03 454 35 17
6 september	Ruilbeurs - Treinclub Hoeselt, Cultureel Centrum Ter Kommen, Europalaan 2, Hoeselt Info: http://www.hoeseltsetreinclub.be/
6 september	Stoomdag La Louvière - organisatie ABVV/BLSA - Institut Saint-Joseph - Rrue Gustave Boël 23 - 10-18 uur - info: abvv.blsa@yahoo.fr
6 september	Expo & beurs Rebecq - door Rail-Rebecq-Rognon - blok "U" - 9-17 uur - info: rrrasbl@live.be - 04 79 24 51 48 (enkel bereikbaar per trein vanuit Rebecq of Rognon
12-13 september	Opendeurdagen Saint-Ghislain (autosnelweg E19 afrit 25) - aan het statiuon van Saint-Ghislain - organisatie: PFT/TSP - 10-18 uur - info: inform@pfttsp.be - 065 45 74 12
13 september	Ruilbeurs - Vilvoorde - Zaal Ulenspiegel, Gevaertstraat 18 - 9 tot 12.30 uur Info: http://www.everyoneweb.be/hobbyrail/
13 september	Ruilbeurs - Woluwe Shoppingcenter - info: http://www.boursedescollectionneurs.be
13 september	Tentoonstelling Modelspooratelier Oostkamp ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de club - 10 - 18 uur - info:wouter.decaluwe@skynet.be
19-20 september	Evenement "150 jaar Märklin" Göppingen (D) - Märklin museum - zaterdag 9-18 uur en zondag 9-17 uur - info: (0049) (0)71 61 65 02 92
20 september	Ruilbeurs Merksem (Antwerpen) - georganiseerd door ATA - Fort van Merksem - Fortsteenweg - 9-13 uur - info: Fred Vervoort - 03 644 96 44
26 - 27 september	Stoomdagen Mariembourg door CFV3V - 9 - 18 uur - info: cfv3v@skynet.be
26 - 27 september	Stoomdag Vorst - georganiseerd door PTVF in het Parc du Bempt - Cchaussée de Neerstalle 323 b - 14-18 uur - info : Alain Burggraeve - 02 376 69 96
2-4 oktober	Tentoonstelling Modelma Namur - Namur Expo - Avenue Sergent Vrithoff 2A - 10-18 uur - info: modelma@cpexpo.com - 02 741 61 60
10 oktober	Ruilbeurs - Treinclub Hoeselt, Cultureel Centrum Ter Kommen, Europalaan 2, Hoeselt Info: http://www.hoeseltsetreinclub.be/
10 oktober	Ruilbeurs - Houten Nl - Euretco-Expo-Center info: http://www.modelspoorbeurs.nl

618