



# *Set Boemeltje*

**Nieuwsbrief  
Maart  
Modelbouw vereniging Waterland**





### Colofon: Nieuwsbrief MVW

#### **Bestuur:**

Henk Penterman  
Ron Groeneveld  
Dick Kunst

Voorzitter  
Penningmeester  
Secretaris

#### **Technisch Bestuur:**

- Frans van Houten
- Bianca Wormer
- Ron Groeneveld
- Dick Kunst
- Ronald Dorr
- Patrick Wormer

Ledenadministratie  
Kantinebeheer  
Treinensectie HO spoor  
Treinensectie N spoor  
Botenbouwsectie  
Off-road buitenbaan sectie

Contact: [bestuur@modelbouwvereniging.nl](mailto:bestuur@modelbouwvereniging.nl)  
**Modelbouwvereniging Waterland e.o.**

Trimpad 8, 1443 WB Purmerend

Redactie: Dick Kunst

Kopij naar: [secretaris-mvw@kunstjes.nl](mailto:secretaris-mvw@kunstjes.nl)

**Inhoud:**

<b>Mededelingen bestuur</b>	<b>3</b>
<b>Agenda</b>	<b>4</b>
<b>Een veelheid aan vervoersmiddelen.</b>	<b>5/8</b>
<b>Seinstelsel NS (bekend bij velen):</b>	<b>9/12</b>
<b>Ombouw micromotor; Minitrix 12711 BR 03</b>	<b>12</b>
<b>Causuaris-Wesp</b>	<b>14</b>
<b>Stoomloc 044 en nummering na de wende</b>	<b>15</b>

**Mededelingen bestuur:**

Noteer in de agenda 28 maart ledenvergadering. De documenten voor deze vergadering, zoals de notulen van punt 3 van de agenda, beknopt financieel overzicht van punt 5 en de toelichting met betrekking tot punt 10 van de agenda, zijn als volgt te verkrijgen:

De bestanden downloaden die op de website zijn geplaatst en te bereiken zijn via deze ( [link \(klik hier\)](#) vanaf donderdag 21 maart ) en deze documenten zelf te printen. Voor het benaderen van deze bestanden is het noodzakelijk dat je een account hebt op onze website en bent aangemeld. Een account kan aangevraagd worden via: [beheer@modelbouwvereniging.nl](mailto:beheer@modelbouwvereniging.nl).

Op verzoek, aan [ledenadministratie@modelbouwvereniging.nl](mailto:ledenadministratie@modelbouwvereniging.nl), kunnen de documenten voor je geprint worden. De documenten liggen dan voor je klaar in het verenigingsgebouw op de eerstvolgende reguliere club dag/avond. Een beperkt aantal kopieën van de documenten liggen ook ter inzage in het verenigingsgebouw vanaf donderdag 21 maart 2024.

**De ledenpas voor 2024/2026 ( 3 jaar geldig ) is deze maand op te halen in ons clubgebouw.**



Van de redactie; kopij voor Het Boemeltje is welkom. Het is een blad voor leden en geschreven door leden. Alleen met voldoende kopij kan de nieuwsbrief maandelijks verschijnen.

## Jaar Agenda 2024:

<b>On TraX's Spoorwegmuseum</b>	<b>15/17-03</b>
<b>Ledenvergadering MVW</b>	<b>28-03</b>
<b>Houten</b>	<b>30-03</b>
<b>Ergens in april, datum volgt, stoom ritten door de bollenvelden tussen Haarlem en Leiden</b>	
<b>Aankomst Venice Simplon-Oriënt-Express 19.30 Amsterdam</b>	<b>16-04</b>
<b>Vertrek Venice Simplon-Oriënt-Express 10.30 Amsterdam</b>	<b>18-04</b>
<b>Intermodellbau Dortmund</b>	<b>18/21-04</b>
<b>Buggy-cup</b>	<b>21-04</b>
<b>Houten</b>	<b>18-05</b>
<b>Dordt in Stoom</b>	<b>24/26-05</b>
<b>Houten</b>	<b>22-06</b>
<b>Bello festival Hoorn</b>	<b>5/7-07</b>
<b>Venice Simplon-Oriënt-Express Aan 19.30 vertrek 25 juli 10.30</b>	<b>23/25-07</b>
<b>Houten</b>	<b>24-08</b>
<b>Brushless Buggy &amp; Truggy cup</b>	<b>22-09</b>
<b>Houten</b>	<b>9-11</b>
<b>Houten</b>	<b>7-12</b>
<b>Jubileumfeest Huider</b>	<b>20-09-2025</b>



# Beets Groep

Goeden dag,

Mijn naam is Frank Oostrum, op facebook bekend onder de naam "opa.trein".

Op 1 aug 2023 ben ik lid geworden van MVW, helaas heb ik sinds half oktober de club niet meer kunnen bezoeken. Mijn Eega heeft ernstige rugklachten, waardoor zij slecht loopt. Ik heb hierdoor mantelzorg, voornamelijk voor onze hond. Om toch enige kennis over mij bij de overige leden te krijgen heb ik besloten om "Het Boemeltje" te gebruiken als intermediair.

Ik zal dus in de komende Boemeltjes steeds een stukje plaatsen over iets wat ik heb meegemaakt of gedroomd.

Ik begin meteen maar met een flinke dit is een driedelig verhaal over onze 5 weken durende reis naar Fiji en Nieuw Zeeland. Dus voorlopig voer voor 3 Boemeltjes.

Ik wens jullie veel lees plezier

Groet

Frank Oostrum

### **Een veelheid aan vervoersmiddelen.**

Als je met vakantie gaat reizen, maak je gebruik van een of meerdere vervoersmiddelen. Ik heb op mijn laatste vakantie wel erg veel verschillende uitvoeringen en modellen gebruikt en gezien.

Allereerst in Nederland met de auto naar het station, dan met de trein naar Schiphol, om van daaruit met een airbus naar London te gaan.

In London eerst met een bus naar de andere terminal en dan met een Boeing 747 naar L.A., vanuit L.A met weer een nieuwe Boeing 747 naar Nadi op de Fiji eilanden. Daar 'n taxibusje naar het hotel en dan ben je 34 uur later zo'n 20.000 km verder op.

Als je de volgende ochtend wakker wordt denk je als treingek met-een;

"Zouwe ze hier ook treine hebbe"

Dus ga je op onderzoek uit. Je neemt een touringcar, je vrouw wil ook wat zien en tuft over het eiland, je vaart met een gemotoriseerde kano de jungle in.

Je ziet zo links en rechts wel wat rails liggen tussen het gras maar dat lijkt niet veel. De volgende morgen neem je een helikopter om een groter gebied te kunnen onderzoeken. Als je dan eindelijk vanuit de lucht toch rails ziet denk je, ja hoor er is spoor, maar is er ook nog trein.

Ja die is er dus, het spoor loopt over het halve eiland en voornamelijk in het laagland langs de kust. Het spoor blijkt een SMAL spoor te zijn ca 90 cm en als je langs het spoor gaat kijken, zie je helemaal geen voorzieningen m.b.t. veiligheid en of personen vervoer. Nee dit smal-spoor wordt uitsluitend gebruikt door en voor de rietsuiker industrie.

Het traject ligt voornamelijk langs de grotere kust- en verbindingswegen en wordt gebruikt om de ladingen rietsuiker van de boeren naar de fabriek te vervoeren. De boeren dumpen hun oogst ergens op een 2 assig karretje waarop vier staken (soort rongen) staan. Deze wagonnetjes staan op zijspoortjes en zijn door elke rietboer te gebruiken, als de loc dan weer terug rijdt naar de fabriek neemt tie alle gevulde wagonnetjes weer mee. De volgende dag plaatst het lokje weer nieuwe lege karretjes (ca 1,5 meter lang) op de zijspoortjes die dan weer gevuld kunnen worden. Waarschijnlijk plaatst de boer een code of zo op het karretje zodat men in de fabriek weet wie hoeveel riet heeft gedumpt. De lokjes die hiervoor gebruikt worden zijn eenvoudige stokoude 2 assige diesel Loks. Deze particuliere railroad is de enige op dit Fiji eiland en na deze avontuurlijke speurtocht naar Fiji Railway zetten wij onze trip voort met 4 dagen zeilen op een 2 master schoener langs zon overgoten eilandjes met witte stranden en palmbomen en zwemmen in warm glashelder oceaen water, jakkes!!!!!!!!!!!!

Als deze kwelling over is gaan we per, alweer een Boeing 747 naar Auckland op Nieuw Zeeland, alwaar een lokale bus ons naar het hostel brengt. Hier zullen we een nacht verblijven. Hier zullen ze toch wel trein hebben ?? JA TOCH !!!!!



Nou trein ook hier moet ik er even naar zoeken hoor eerst maar eens een rondrit met de stadsbus, maar dat levert niet veel op. We besluiten dus maar om omhoog te gaan en de zaak eens van boven te bekijken. In Auckland doe je dat vanuit de "Skytower" met de lift naar boven, 300 meter trappen lopen is ook niet alles. Boven gekomen heb je een per-



fect uitzicht over het centrum van de stad. En ja hoor, ja echt daar, ja kijk dan DAAR ligt het station. Maarreh, wat is dat nu er staan helemaal geen mensen op het perron te wachten, ik zie geen bankjes en geen reclame borden, geen treinen, GEEN TREINEN, nee geen treinen het hele station is verlaten. Teleurgesteld gaan we naar beneden. De volgende dag halen we de huur auto op en karren naar het noorden.

Daar doen we nog een toertje met een touringcar, We rijden naar het noordelijkste puntje en gaan met een zand sleetje van een hoog zandduin af. We doen diversen plaatsen aan op het Noorder eiland en ik zie allerlei vervoersmiddelen, maar GEEN treinen. Ik begin sterk te twijfelen aan het bestaan van Nieuw Zeelandse treinen.

Onze rondrit voert ons naar Wellington, maar voordat we daar aankomen rijden we door het kleine plaatsje Featherston. In dit dorp is een heus spoorweg museum en daar gaan we FF KIJKE!!



Dit is wel iets aparts hoor, het betreft hier een lokaal boemeltje die in de "goeie ouwe tijd" mensen en goederen vervoerde tussen Wellington en de bergdorpen in de omgeving, schapen, wol, hout, enz. Op zich is dit nog niet echt heel bijzonder ware het niet dat het stijgingspercentage van het traject (4.8



km) gemiddeld 5,5 % was (265mtr), waarbij een deel van het traject een stijging haalt van 6,6% (1 in 15) Op dit soort hellingen raakt een "gewone" loc als snel zijn grip op de rails kwijt, waardoor zware lasten

niet haalbaar zijn. Het spul moest echter toch omhoog en omlaag. De tandradbaan was toen nog net uit en er was geen ervaring op lange termijn dus koos men voor de "John Fell's simpele frictie aandrijf methode".

Dit houdt in een derde rail verhoogd tussen de normale rail (Ik denk dat dit model gestaan heeft voor de eerste Märklin rail) Deze in het midden geplaatste extra rail zit alleen op de zeer steile delen van het traject. Onder de loc zit een apart aandrijf systeem van vier horizontaal geplaatste wielen, deze klemmen twee aan twee de rail tussen zich in waardoor een zeer hoge frictie ontstaat.

Hierdoor werd het mogelijk om zware lasten de steile hellingen op te krijgen. Naar beneden is echter een heel ander verhaal. Hiervoor zijn de remmers wagons in deze wagons zitten 2 dubbele hefbomen die hun draaipunt op vloerhoogte hebben. In de wagon worden ze een spindel uit elkaar bewogen waardoor ze onder de vloer naar elkaar toe bewegen. Bevestig op de uiteinden een remschoen en klem deze om de middenrail en je hebt twee stel remschoenen.

Bij zware lasten konden er wel 5 van deze wagons meerijden om er voor te zorgen dat alles veilig beneden kwam. Helaas is alles gesloopt er ligt geen track meer, je kunt hem nog lopen het bed is er nog. Alles wat rest uit deze glorie tijd, die duurde van 1878 tot 1955 is één loc de H199, één remmerswagen de F210 en één stukje 3 rail traject van ca 7 meter.

Als ik een uurtje of wat later naar buiten kom staat de auto al klaar voor het laatste stukje naar Wellington. Ik merk dat we een grote havenplaats naderen, hier liggen wel rail en ze glimmen, dus hier rijden treinen!

In de stad kan ik echter geen station ontdekken, we zijn er ook niet lang genoeg om er echt naar te zoeken. Als we de volgende morgen, op de pont staan om naar het Zuider eiland te varen, zie ik ook waarom. Vrijwel het enige



dat hier per spoor wordt vervoert zijn goederen. De pont biedt toch gauw plaats aan zo'n 50 a 60 container en/of schuifwand wagons. Een grote zware, stinkende zwarte roetwalm uitblazende diesel loc rijdt af en aan om eerst een rijtje uit de pont te halen om vervolgens een nieuw rijtje er in te zetten waarna er weer een uit komt en zo gaat het nog even door. Er liggen 4 sporen op het beneden dek en een voor een worden ze voorzien van nieuwe wagons.

Als iedereen en alles aan boord

is varen we weg uit de haven op weg naar het Zuider-eiland volgens vele, mooier dan het Noorder- en ik weet ook, met meer treinen dan hier.

Wordt vervolgd



## Seinstelsel NS (bekend bij velen):

De Nederlandse spoorwegen hebben door de jaren heen een opmerkelijke ontwikkeling doorgemaakt, en een element daarvan is ongetwijfeld het seinwezen. Dit artikel gaat kort over de geschiedenis en evolutie van het seinstelsel van de Nederlandse spoorwegen en de rol ervan in het huidige spoornetwerk.

Wat is een seinstelsel precies? Simpel gezegd, is het een systeem dat de bewegingen van treinen regelt en beheert om botsingen te voorkomen. Zo'n systeem is essentieel voor de veilige en efficiënte exploitatie van een spoorwegennetwerk.

In de beginjaren van de spoorwegen in Nederland, rond 1839, was het seinwezen vrij eenvoudig, met slechts enkele basisprincipes. Treinen werden voornamelijk geregeld door middel van visuele signalen zoals vlaggen en lantaarns. Maar naarmate de technologie evolueerde, werd het seinwezen complexer en geavanceerder.

Een belangrijke ontwikkeling was de invoering van het bloksysteem in de late 19e eeuw. Dit systeem, dat nog steeds in gebruik is, verdeelt de spoorlijn in secties of 'blokken'. Elke sectie wordt beveiligd door signalen die aangeven wanneer het veilig is voor een trein om een sectie binnen te rijden.

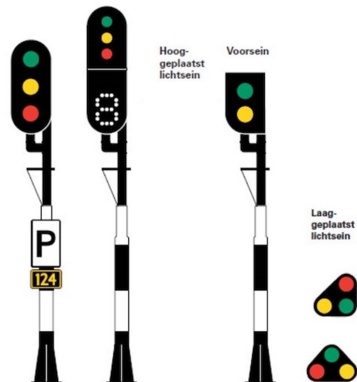
In de 20e eeuw zag men de overgang van mechanische naar elektrische beveiliging. Dit verbeterde de efficiëntie en veiligheid van het spoorwegverkeer aanzienlijk.

## Seinstelsel 1955:

Het lichtseinstelsel in Nederland wordt seinstel 1955 dat in 1955 formeel werd ingevoerd, wordt ook vaak aangeduid als seinstelsel '54 naar het jaar van ontwerp, 1954. Met het Nederlands seinstelsel wordt de verzameling lichtseinen en vaste seinen langs het spoor in Nederland bedoeld. Het primaire doel van het seinstelsel is het voorkomen van botsingen tussen treinen en het voorkomen van ontsporingen.

Alle seinen zijn terug te vinden in de Regeling Spoorverkeer.

Ook geeft NS Reizigers het Seinenboek uit. Machinisten worden geacht de betekenis van alle seinen langs het spoor te kennen en er naar te handelen.



## Lichtseinen:

De basis van het seinstelsel vormen de lichtseinen. Ze geven informatie over de bezetting van het spoor, over de stand van het volgende sein en over de maximumsnelheid die een trein mag rijden. De lichtseinen worden aangevuld met andere seinen, zoals borden. Dit soort seinen geven bijvoorbeeld informatie over de maximumsnelheid voor een bepaald baanvak, over de kilometrering of een opdracht voor de machinist.

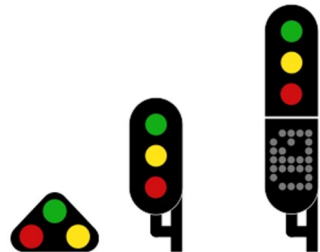
Met lichtseinen worden seinen bedoeld die rood, geel, groen of wit licht uit kunnen stralen. Lichtseinen zijn weer verder onder te verdelen in hoofdseinen en voorseinen.

## Hoofdseinen:

Hoofdseinen kunnen 'veilig' of 'onveilig' tonen. De stand 'veilig' houdt in dat het gedeelte dat door het sein beveiligd wordt bereden kan worden; er staat dus niet een andere trein in de weg. Als een sein 'onveilig' toont kan dat niet gegarandeerd worden. Een machinist moet altijd stoppen voor een onveilig sein, tenzij de verkeersleiding toestemming geeft om het sein te negeren (bijvoorbeeld bij een defect sein). Een lichtsein dat geen kleuren uitstraalt (alle lampen zijn uit) wordt voor de zekerheid altijd als onveilig sein beschouwd.

## Uitvoeringen:

De volgende uitvoeringen zijn de meest voorkomende varianten. Er is echter veel variatie in seinen: er bestaan uitvoeringen met één of twee lampen, de kleuren kunnen in een andere volgorde gemonteerd zijn of het sein is gedraaid. De lampen kunnen gloeilampen zijn, maar op plaatsen met weinig ruimte worden halogeenlampen gebruikt (waarvan het licht via glasvezel naar het sein wordt geleid). Nieuwe seinen bestaan voornamelijk uit LED-lampen.



Laaggeplaatste sein Hooggeplaatste sein Hooggeplaatste sein met cijferbak

Laaggeplaatste seinen (ook wel 'dwergseinen') worden voornamelijk gebruikt op emplacementen. Door hun relatief slechte zichtbaarheid ten opzichte van hooggeplaatste seinen mogen ze met hooguit 40 km/h voorbij worden gereden. Hooggeplaatste seinen mogen met hogere snelheden voorbij worden gereden.

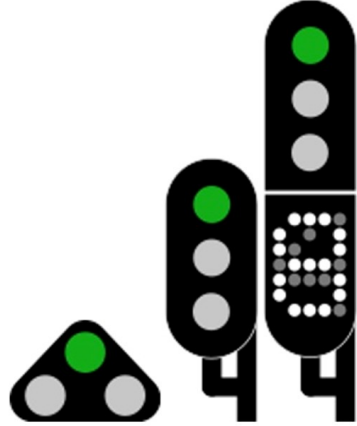
Een deel van de hooggeplaatste seinen is voorzien van cijferbakken. In deze cijferbakken kunnen wit verlichte cijfers getoond worden. Deze cijfers zijn bedoeld om informatie over snelheid mee te sturen; het getal moet met 10 vermenigvuldigd worden. Voorbeelden: geel 6 houdt in dat er afgeremd moet worden tot 60 km/h, groen knipper 8 houdt in dat het sein met maximaal 80 km/h gepasseerd mag worden.

## Seinbeeld Betekenis:

### Groenvarianten:

Een groen variant geeft toestemming heet sein te passeren met baanvak snelheid, eventueel met de lagere die dor het verlichte cijfer wordt aangegeven, of met 40 km/h bij laaggeplaatst sein of als de groene lamp knippert.

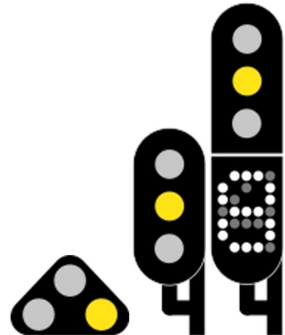
- Hooggeplaatst groen licht: Voorbijrijden toegestaan met inachtneming van de plaatselijke snelheid. Indien bij vertrek de plaatselijke snelheid niet bekend is, is voorbijrijden met een snelheid van ten hoogste 40 km/h toegestaan.
- Hooggeplaatst knipperend groen licht met een verlicht getal: Voorbijrijden toegestaan met ten hoogste de door het getal aangegeven snelheid. (getal X10)
- Hooggeplaatst knipperend groen licht of laaggeplaatst groen licht: Voorbijrijden toegestaan met een snelheid van ten hoogste 40 km/h.



### Geelvarianten:

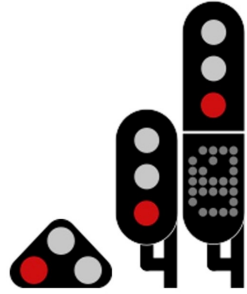
Geelvarianten geven een opdracht tot snelheidsvermindering en rekenen op stoppen voor het volgende sein, tenzij een vast brandend of knipperend cijfer in de cijferbak wordt getoond.

- Hoog- of laaggeplaatst geel licht: Snelheid begrenzen tot 40 km/h en afhankelijk van zicht en beremming met een zodanige snelheid verder te rijden om voor het eerstvolgende ('stop' tonende) sein te kunnen stoppen.
- Hoog- of laaggeplaatst knipperend geel licht: Voorbijrijden toegestaan met maximaal 40km/h en op zicht (ROZ). Dit wordt meestal gebruikt voor een rijweg naar bezet spoor (om bijvoorbeeld twee stellen te combineren).
- Hooggeplaatst geel licht met verlicht getal: Snelheid begrenzen tot de door het getal aangegeven snelheid. Deze snelheid moet bij het volgende lichtsein bereikt zijn.
- Hooggeplaatst geel licht met knipperend getal: Snelheid begrenzen tot de door het getal aangegeven snelheid. Als het volgende lichtsein een verdere snelheidsbegrenzing gebiedt wordt de remming niet onderbroken.



## Roodvarianten:

Rood varianten, een hoog- of laaggeplaatst rood licht, hebben nooit een verlichte cijferbak, ze geven immers altijd de opdracht tot stoppen voor het sein



## Voorseinen:

Voorseinen zijn specifieke seinen die voor een hoofdsein geplaatst zijn. Ze geven geen informatie over de bezetting van het spoor tussen het voorsein en het hoofdsein, en kunnen daarom ook niet een rood aspect tonen. Een voorsein heeft een bijna rechthoek scherm in tegenstelling tot een "normaal" sein, deze heeft een ovaal achtergrond scherm.

De functie van voorseinen is om een snelheidsopdracht te geven; bijvoorbeeld een geel sein om af te remmen voor het volgende hoofdsein (dat rood toon). Ze zijn te herkennen aan de platte bovenkant van hun achtergrondscherf. Omdat in het Nederlandse seinstelsel elk sein in feite fungeert als voorsein van het daaropvolgende sein, worden voorseinen alleen daar geplaatst waar de afstand van het voorliggende sein te groot is, bijvoorbeeld op een beveiligd linker spoor baanvak.

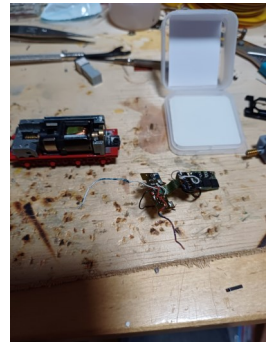
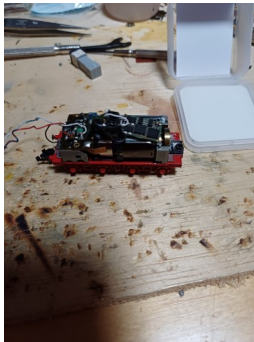
Bron: seinwezen.net



## Ombouw micromotor; Minitrix 12711 N Stoomlocomotief BR 03 van de DB

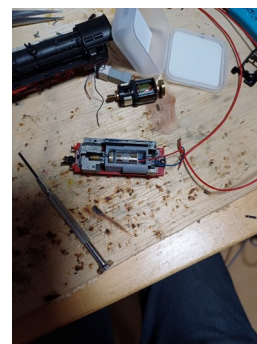
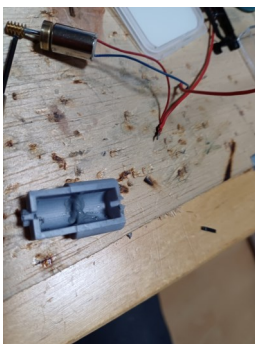
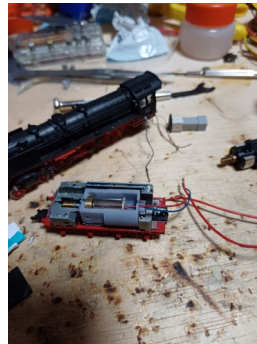
Als eerste haal je de oude printplaat en motor uit de lok. Zie foto's. De tender ligt nu toch uit elkaar, dus kun je de lok en het tandwerk meteen even schoonmaken.

Lokje gereinigd, dan pak je de micromotor, bestel nummer; micromotor NM020C bij; [www.micromotor.eu](http://www.micromotor.eu). Even de losse onderdelen op maat in elkaar zetten.



Deze vastlijmen met 2 componenten metaallijm. Zit het geheel in elkaar dan de motor en motorsteun passen in het model, kijken of alles soepel loopt. Loopt het allemaal soepel dan lijm je de motor vast, ook weer met 2 componenten lijm. Motorsteun en motor gelijmd, dan weer passen en het geheel vastlijmen of vastzetten met de originele veertjes.

De motorsteun vastzetten met een beetje lijm is betrouwbaarder en ook los te halen in geval met pech aan de motor. Zit alles in elkaar dan bouwen we een decoder in. Merk maakt niet uit. 2 draadjes voor de railspanning meestal zwart en rood, 2 voor de motor grijs en oranje en een witte voor verlichting voor blijft over een gele verlichting achter. Met decoder uitgerust is de lok geschikt voor analoog en digitaal bedrijf. Hangt ervan af hoe je de decoder instelt.



## Causuaris-Wesp

De HSM liet vanaf 1894 een aantal B-tenderlocomotieven bouwen voor de dienst op hun lokaallijnen. Het waren de nummers 136-143, 160-183 194-203. Zij kregen ook namen van dieren en wel Causuaris-Wesp.

In de volksmond stonden ze bekend als "ezeltjes", naar de naam EZEL van locomotief 178.

Behalve "ezeltjes" werden zij ook wel "fornuizen" of "Priktoellen" genoemd. De locomotieven hadden diverse uitvoeringen. Een lange of korte schoorsteen. Een tramkoppeling of schroefkoppeling. En een korte of langere rookkast. Spoorwerk Atelier in Nuenen heeft tientallen jaren geleden een bouwpakket in Ho van dit lokje uitgebracht en ik kon het niet nalaten dit kitje te kopen en het modelletje



te bouwen.'

Hier de HSM 178 naast een andere trekezel de NS 6317.

Jullie weten hopelijk allemaal wat een ezeltje is. Of wesp. Maar ter informatie: een Causuaris is een grote loopvogel zonder vleugels en komt voor in de omgeving van Australië en Nieuw Guinea.

Fons van der Jagt.

## Stoomloc 044 en nummering na de wende

Een plaatje van een 044 in een museum. Na de Wende moesten de nummersystemen van de DR en de DB op elkaar afgestemd worden, een 103 in de DDR was iets totaal anders als een 103 van de DB. Het systeem van de DB



werd ook in de "Neue Bundesländer" ingevoerd en zo kwamen bij deze 44 2397-6 die in Nordhausen stond en nog niet officieel was afgevoerd. Hij kreeg dus begin 1992 als enige 44 een nieuw nummer, 044 397, en werd 2 maanden later afgevoerd dus zal wel geen meter hebben gereden met dit nummer. In de buurt van Berlijn waren nog een handjevol 50-ers die nog als Heizlok werden gebruikt en op zondag een trein reden als een soort conditierit en één van deze locs heeft ook nog een "nieuw" nummer gekregen, de 052 134 en hiermee tot 13 november 1994 gereden.



Ron Groeneveld



Outerlant 6  
1921 WK Akersloot  
Info@walstrc.nl  
www.walstrc.nl  
06 51 68 35 50

KVK 82960429  
BTW NL003756789B68  
BANK NL72 INGB 0008 5675 10

Walst RC's Rinse & Shine! Follow @





FES TUNING

Flevostraat 66  
1442PZ  
Purmerend



Bent u als sponsor geïnteresseerd om de MVW te steunen en wenst u uw reclame op onze website of offroad baan neem dan even contact op door een email te sturen naar [bestuur@modelbouwvereniging.nl](mailto:bestuur@modelbouwvereniging.nl)



Tripad B | 1443 WB Purmerend | [bestuur@modelbouwvereniging.nl](mailto:bestuur@modelbouwvereniging.nl) | [www.modelbouwverenigingwaterland.nl](http://www.modelbouwverenigingwaterland.nl)

Modelbouw Vereniging Waterland

