



Set Boemeltje

**Verschijnt 6 maal per jaar
Februari 2025
Modelbouw vereniging Waterland**





Colofon:

Nieuwsbrief MVW

Contact: bestuur@modelbouwvereniging.nl

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

Modelbouwvereniging Waterland e.o.

Trimpad 8, 1443 Wb Purmerend

Redactie: Dick Kunst

Kopij naar: secretaris-mvw@kunstjes.nl

Inhoud:	3
Mededelingen bestuur	3/4
Agenda	4
Modelspoor bomen	5/9
Reisverslag China: Fons van der Jagt deel 1	9/17
"Snert" race	18/19

Mededelingen bestuur:

Belangrijk:

Gebleken is dat niet altijd wijzigingen in Adres Email en/of Telefoonnummer worden doorgegeven aan de Ledenadministratie.

Dat brengt zowel voor de vereniging als voor leden extra werk en kosten met zich mee.

Daarom nog eens extra het verzoek om nog eens na te gaan of deze gegevens nog actueel zijn.

Gewijzigde gegevens graag zo snel mogelijk doorgeven aan de:



Ledenadministratie@modelbouwverenigingwaterland.nl



ronda**o**bierman
 PRINT DM TRAFFIC CREATE

mooie folder, brochure of mooi boek nodig?
 wij zijn (minstens) net zo snel als jouw bolide

rbb.nl



Noord Hollandse Modelbouw dagen Alkmaar	15/16-02-2025
On Traxs Spoorweg museum Utrecht	14-16-03-2025
Dortmund	10-13-04-2025
Venice Simplon-Orient-Express Amsterdam Centraal	25/27-04-2025 22/24-07-2025
Jubileumfeest Huider	20-09-2025
Dordt in stoom	29/31-05-2026

Mededeling van het bestuur.

Reserveer 27 maart in je agenda!

Op donderdag 27 maart wordt de Algemene Leden Vergadering gehouden. Aanvang zal zijn om 20:00 uur.

De voorbereidingen zijn in volle gang en er volgt nog een uitnodiging maar reserveren van de datum kan natuurlijk nu al.



Modelspoor bomen maken



Er zijn verschillende manieren om bomen te maken voor de modelspoorbaan. De twee meest bekende zijn de koperdraad methode (waarvoor je niet veel gereedschap nodig hebt, namelijk koperdraad of ijzerdraad, wat niet al te duur hoeft te zijn!) en de 'touw in elkaar draai methode'.

Materiaal voor het maken van modelspoor bomen

Het maken van het eerste type bomen begint natuurlijk met koperdraad of ijzerdraad. Het moet dun genoeg zijn om het gemakkelijk te buigen maar dik (dus sterk) genoeg zijn om zijn vorm te laten behouden.

Perfect voor het maken van modelspoor bomen zijn oude elektronica kabels. Na het buitenste plastic weg te strippen, houd je een ingevlochten koperdraad over. Vervolgens kun je deze ontvlechten, waardoor je gemakkelijk vertakkingen kunt maken. Overigens zijn sommige binnenste elektronica kabels voorzien van een dun laagje plastic. Het is aan te raden dit even weg te branden met een aansteker, zodat het later geen probleem vormt met solderen of verven.

Het aantal vertakkingen dat je gaat maken, is natuurlijk afhankelijk van het type boom dat je gaat maken. Sommige type bomen kun je uit een ingevlochten kabel maken maar bij andere bomen zul je losse vertakkingen moeten maken, die je vervolgens aan de stam vast soldeert.

Bij het maken van de vertakkingen is het belangrijk om zoveel mogelijk niet symmetrisch te werken, aangezien bomen in de natuur ook niet symmetrisch groeien.

Knip een stuk elektronica kabel af van minimaal 6 cm (spoor N) of minimaal 12 cm (H0). Hou voor de stam ongeveer 2 cm (N) of 4 cm (H0) intact. Daarboven ga je de uit elkaar getrokken draden vorm geven (een ronde kruin, een wat spits toelopende kruin, ietwat scheef geroeide kruin vanwege de heersende windrichting, etc.). Wil je de kruin kaal houden (herfst/winter landschap), verf dan nu de draden bruin en gebruik hiervoor 'dikke' verf, zodat je echte takken nabootst.

Boomschors aanbrengen



Je kunt de nog kale metalen boom voorzien van boomschors. Dit doe je door een mengsel te maken van gips, witte lijm, water een beetje acrylverf voor de kleur. Breng dit mengsel aan om de stam van de boom, zo nodig in meerdere lagen zodat het niet druipt en je een mooi egale ver-

deling hebt. Natuurlijk kun je het materiaal op bepaalde plekken dikker aanbrengen als knoesten of bochels

Zolang het mengsel nog niet volledig droog is, kun je met een satéprikker of iets dergelijks structuur aanbrengen in de schors. Om gebarsten schors te creëren, breng je twee lagen van het boomschors mengsel aan. Daarbij wordt de tweede laag met een donkerder verf gemengd. Vervolgens kun je openingen maken in de tweede laag, waardoor de onderliggende lichter gekleurde laag zichtbaar wordt.

Wanneer het mengsel uiteindelijk gedroogd is, kun je met schuurpapier de structuur wat groffer en daardoor natuurlijker maken. Uiteraard kun je variëren met de korrel van het schuurpapier voor verschillende effecten. Voor veel boomsoorten is het aan te raden om als laatste laag met een lichtgrijze kleur highlights aan te brengen. Dit doe je door het penseel volledig droog te maken en vervolgens lichtjes langs de boom te gaan. Het zorgt voor een natuurlijk effect.

Bladeren aanbrengen



Wanneer de stam gereed is, wordt het tijd om de boom van bladeren te voorzien. Koop bijvoorbeeld een zakje IJslands mos en breng dit in plukjes aan. Het is verkrijgbaar in de spoorwegmodelbouw hobbywinkel in verschillende kleuren. Je

kunt ook plukken grove watten in waterverf dompelen en dan op de takken lijmen. Daarnaast zijn er zakjes 'bladmateriaal' verkrijgbaar (bijvoorbeeld van Woodland Scenics). Het aanbrengen hiervan is simpel. Voorzie de vertakkingen van lijm en strooi het bladmateriaal van bovenaf over de boom heen. Doseer bij deze strooimethode de lijm op basis van hoeveel blad je op een bepaalde plek wilt hebben. Kijk hierbij vooral naar bomen in de natuur en op welke plekken er meer of minder bladeren zijn.

Eventueel kun je als finishing touch de bladeren extra kleuren met een air brush of spuitbus. Gebruik hiervoor goed verdunde verf en spuit weer van bovenaf om zo bijvoorbeeld een herfst verkleuring te creëren (de zon kleurt de bladeren ook van bovenaf).



Beets Groep



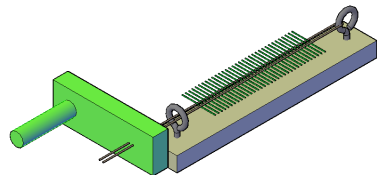
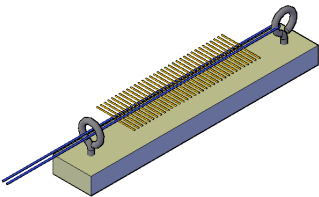
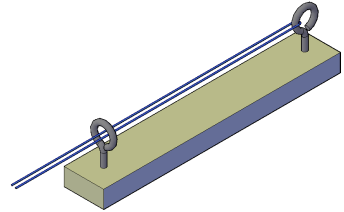
Doseer de lijm op basis van hoeveel je blad op een bepaalde plek wilt hebben, kijk hierbij vooral naar bomen in de natuur en op welke plekken er meer of minder bladeren zijn. Eventueel kun je als finishing touch de bladeren ook nog kleuren met een air brush of spuitbus. Gebruik hiervoor goed verdunde verf en spuit weer van bovenaf om zo bijvoorbeeld een herfst verkleuring te creëren (de zon kleurt de bladeren ook van bovenaf).

De gedraaide touwmethode

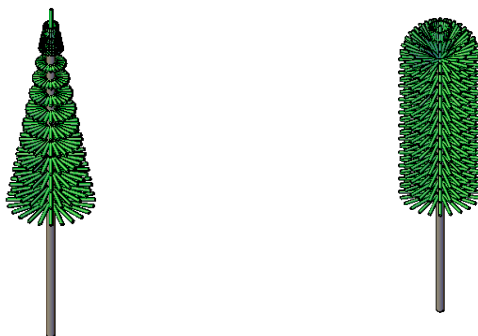
Je kunt ook bomen maken van in elkaar gedraaid touw. Gebruik hiervoor sisal of een ander stevig koord. Vaak zijn dit al in elkaar gedraaide strengen, die je dan weer los haalt tot aparte stukken (dun) koord. Neem nu een vrij lange houten lat en schroef aan het ene einde een stevig schroefoog. Zodanig dat die rechtop staat met het oog in de lengterichting van de lat. Voor hoge bomen neem je een lat van circa 30 cm lengte. Voor lagere bomen is een lat van 20 cm of zelfs nog korter geschikt. Plaats nu aan het andere eind ook zo'n schroefoog maar dan met het oog dwars op de lengterichting. Zorg wel voor lange schroefogen (pakweg 10 cm) omdat je brede takken moet kunnen draaien en dus moeten de ogen 'hoog' boven de plank staan.

Neem nu een stukje stevig ijzerdraad of koperdraad van ruim drie keer de lengte van je houten lat. Steek het voor de helft door het oog van je in de lengterichting geplaatste schroef aan de ene kant en breng beide draaddelen naar het andere dwars geplaatste oog. Nu buig je van het uiteinde van de twee losse ijzerdraden een slinger, die je voor het oog houdt waardoor jouw beide draden samen komen. Je moet een beetje soepel kunnen slingeren. Natuurlijk kun je ook een kant en klare slinger uit de rommeldoos nemen, die je een keer hebt overgehouden na

montage van een zelfbouw kast en daar je beide draden aan vastzetten...



Knip nu uit je sisaldraden een groot aantal stukjes van minimaal 5 cm die je tussen de beide stukken ijzerdraad legt, dat je strak gespannen houdt tussen beide oogpunten. Bedenk overigens dat, wanneer je nu gaat slingeren, de ijzerdraden korter worden doordat ze in elkaar gedraaid worden. Zorg dus voor voldoende lange ijzerdraden.

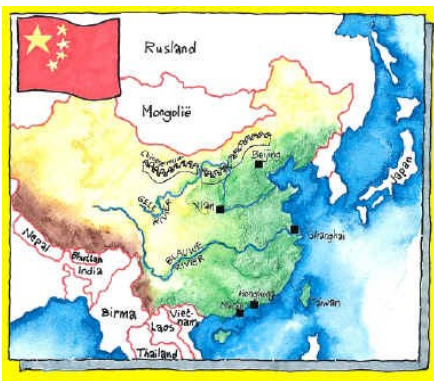


Het sisal draait met de slingerbeweging mee en vormt nu een soort ronde lange borstel. Met een schaar knip je die borstel in een kegelvorm, zodat je naaldbomen krijgt. Voor de schors kun je de hierboven beschreven methode toepassen en voor het kleuren van de 'kerstboom' achtige naaldboom kun je acrylverf gebruiken. Wanneer je de hele boom in een glazen pot met verf dompelt, krijg je een mooi 'dik' takken effect. Breng na het drogen wat licht bruine stippen aan op de uiteinden van de takken en je imiteert 'kaarsjes' (eigenlijk zaadkegels).

Wanneer je in de hobbywinkel naar kant en klaar verkrijgbare naaldbomen kijkt, zul je zien dat die op precies dezelfde manier vervaardigd zijn.

Reisverslag van mijn reis naar China in november 1986.

Fons van der Jagt



Gewapend dus met een koffer waarin wel meer zat dan oploskoffie en diafilms stond ik 5 november 1986 op het perron van één van de vele stations van Moskou te wachten totdat de Transsib met de naam 'Rossia'voorgerezen zou worden en ik in kon stappen. Eindelijk zou ik aan een treinreis beginnen waarover veel geschreven was en ik veel over gelezen had, gedroomd had nog eens mee te maken en de naam had romantisch en avontuurlijk te zijn.

Was dit zo ?

Achteraf bleek hij alleen maar langdradig en landschappelijk een beetje saai te zijn. Om de reis niet al te duur te maken werd in een goedkope periode gereisd.



B E D R I J F S K E U K E N S

In de late herfst en was het tamelijk koud weer.

Waarom zo lang in een trein?

In de USSR 10 dagen en in China 15 dagen. Er zijn mensen die postzegels verzamelen of met iets anders bezig of besmet zijn. Ik ben besmet met een treinenziekte.

Als je alle treintrajecten van Nederland al zeker zes keer bereiden hebt en in elk type treinstel heb gezeten dan zoek je eens wat anders.

Tot voor kort was er nog maar weinig bekend over railobjecten in Communistisch China, voornamelijk omdat het land door zijn geïsoleerd gedrag er niets over los liet en er geen (westerse) toeristen mochten komen. Enkele jaren geleden is het land stukje bij beetje open gegaan voor toeristen en er blijken dan massa's stoomlocomotieven te rijden; iets dat ik interessant vind.



China heeft zelf de grondstoffen om deze machines te maken en te laten rijden (kolen en ijzererts) en er is nog een fabriek in de plaats Datong waar deze stoomloks met een gemiddelde productie van een exemplaar per dag gemaakt worden. Het laatste bericht is dat deze fabriek inmiddels is over gegaan op de productie van dieselloos.

Ook zijn er enkele steden waar nog oude trammetjes rijden. Nou dan ga je toch kijken? En als je dat gaat doen dan uiteraard met de trein er naar toe. Omdat de reis van Nederland naar Moskou volgens ingewijden niet interessant is, werd er besloten om in Moskou te beginnen. Na een zeer matineus vertrek uit mijn woonplaats Purmerend werd er via Londen naar Moskou gevlogen, dit omdat een Engels reisbureau de toer in elkaar gedraaid had. Alleen? Nee nog meer dan twintig andere geestverwanten gingen mee.

Na een paar uurtjes vliegen kom je dus in Moskou aan. Onderweg tijdens het opstijgen nog Marken met de vuurtoren gezien, maar al spoedig vlieg je op ongeveer negen kilometer hoogte boven de wolken en zie je alleen maar plukken watten onder je.

De paspoort controle in Moskou kostte mij bijna de reis want omdat ik nog al eens jo-jo met mijn gewicht zat er een foto in mijn paspoort met bolle appelwangetjes die niets leek op de recente foto op mijn visum aanvraag.

Nog nooit heb ik een man zo lang en intensief naar mij zien kijken. Adrem vroeg ik hem: 'Heb ik wat van je aan?' Maar dat begreep hij niet. Ik moest van hem links, rechts, omhoog en omlaag kijken tot ik er verlegen van werd.

Na zeker tien minuten kwam zijn baas er bij en werd ik toch geschikt bevonden de USSR te betreden.

Bij de uitgang van de hal stond de groep op mij te wachten met een ongeduldig kijkende Russische gids die mij in het Engels toeriep haast te maken. Bagage onder in de bus en Marina, zo heette zij, hield een welkomsttoespraakje in de bus.

Het mooiste van Moskou zijn de ondergrondse metro stations.

Praktisch gebouwd en mooi. Ruim bemeten perrons met veel marmer, mozaïek, glas in lood, koperen ornamenten, beelden en nog meer fraais. Alleen de bovengrondse ingangen zijn nogal krap. Zie je ergens in de stad een mooi gebouwtje dat lijkt op een Grieks tempeltje of kasteel Drakestein in het klein met een lange rij mensen er voor, dan is dat een metro ingang. De Russische bureaucratie heeft om onduidelijke redenen bedacht

dat één deur voldoende was en daarachter staat maar één controleur kaartjes te controleren. Voor een metro ritje van tien minuten sta je eerst buiten een half uurtje in de kou of regen!



*Notities uit mijn dagboekje:**4 november 1986*

Moskou. Metroritjes en bezoek –stations. Veel glas in lood, marmer en koperwerk Gegeten omgeving Rode Plein. Rode Plein en Kremlin bezocht. Gids vertelt dat de architect van het kerkje op het Rode Plein, (dat met die uien erop) op last van de toenmalige tsaar de ogen uitgestoken zijn omdat hij zijn eigen schepping niet mocht zien (dank wel). Stad vol met op rode lappen geschilderde leuzen die ik niet begrijp, maar waarschijnlijk over de voordelen van het communisme gaan

5 november 1986

Acht uur ontbijt in het hotel. Witbrood met zoute boter, salami en zo iets als kaviaar? Naast mij valt van boven een kakkerlak bijna in de thee (!)

Met bus naar permanente vervoerstentoonstelling. Model of origineel van een raket waarmee Gagarin destijds de ruimte in ging. Om 14.05 vertrek met Transsib.

In de transsib vult onze groep een eigen rijtuig met ca 10 coupés en slapen maar met z'n tweeën in een vierpersoons coupe. Dus tamelijk comfortabel.

Elk slaaprijtuig heeft z'n eigen personeel dat tijdens de stops onderweg op stations buiten op wacht gaat staan opletten of er geen vreemden binnen komen. Telkens na een wandelingetje over het peron gaan wij weer terug naar het rijtuig, worden wij geholpen met instappen en worden de handgrepen buiten even schoongemaakt met een (oude?) lap. Elke ochtend wordt er stof gezogen in de trein. Het gangpad en ook in de coupés. Als je dan nog niet aangekleed was werd je onverbiddeijk in pyjama de gang op gestuurd.

Drie of vier rijtuigen verderop was het restauratierijtuig. Als het tijd was voor onze groep om te eten gingen wij gezellig kwekkend in de ganzenpas (ik schreef dit in 1986, toen was er nog geen sprake van de tussen N) de trein door naar het ontbijt, de lunch of avondeten. Naar gelang we verder van Moskou geraakten, raakte het eten langzamerhand op. Langzamerhand geen sla of tomaten meer, wat minder keuze broodbeleg en het brood werd ook steeds ouder.

Behalve een washok en toiletten was er in elk rijtuig ook een samowaar. Een flinke ketel gevuld met water en vuur eronder en een kraantje als je open draait warm water uit komt. Kan je dus lekker 's morgens bij gebrek aan een koffi corner (in die periode werkte ik in een zo'n modern kantoorgebouw met kantoortuinen en koffi corners) een kroes met een schepje oploskoffie erin onder houden en op de gang, terwijl de berkenbomen van Siberië voorbij glijden, koffi leuten.

Spannend was de passage in de Oeral van de grens tussen Europa en Azië. De Oeral stelt niet veel voor. De Limburgse heuvels zijn mooier en hoger. Volgens informatie zou er een obelisk langs de spoorbaan staan als grensmaal. In mijn gedachten moest dit er eentje zijn van minstens twintig meter. Wij stonden 's middags laat keuvelend in het gangpad, ik met een plastic filmkokertje waar nu wat wodka in zat in mijn hand en mijn fototoestel schietklaar om mijn nek, vol spanning te wachten op wat voor fraai bouwwerk nu weer voorbij zou komen toen er iemand aan het begin van het gangpad brulde dat de grensmaal er aan kwam. Ik liet het filmkokertje vallen, bracht mijn fototoestel in positie en knipte op tijd af om een obeliskvormig steentje van slechts een centimeter of twintig te fotograferen. Had ik daarvoor mijn wodka gemorst.

Maar gelukkig was de in Moskou in de Intershop met dollars gekochte fles wodka nog bijna helemaal vol en nam voor het slapen gaan dus nog maar een toast op het feit dat ik nu in Azië was.

"The times they are a changing" had Donovan geloof ik gezongen.

Had zeker ook een reis met de Transsib meegemaakt want ik werd dol van de steeds veranderende tijd. Waren wij 's nachts weer een tijdzone gepasseerd dan moest je 's morgens je horloge weer verzetten en opletten of je op tijd in het restaurant was voor het ontbijt. Om de verwarring nog groter te maken worden de vertrektijden van onze trein op de aanwijsbakken op de stations onderweg in Moskou-tijd aangegeven, terwijl er naast een klok hangt die de plaatselijke tijd aan geeft.

6 november 1986

Word wakker door het lawaai van de omroepinstallatie op een station. Ga maar ontbijten. Ga in Perm waar wij een tijdje stil staan foto van het station maken. Overal ligt flink pak sneeuw. Als wij in de trein terugkomen vertelt iemand wat hem in die vijf minuten stationnement overkomen is. Door een burger is met veel geschreeuw en misbaar filmpje uit zijn fototoestel gehaald omdat hij een trein fotografeerde. Om exact 15.46 plaatselijke tijd grens tussen Europa en Azië gepasseerd. Bijna de bijbehorende obelisk gemist. Rijtuig is, hoe kan het ook anders, gebouwd in de DDR en voorzien van samowaar en in de conducteursruimte een radio ontvangst en zendapparaat. Als de trein stil staat werkt samowaar op briketten, als hij rijdt op de dynamo.

7 november 1986

Word wakker in vlak land zonder sneeuw. Vandaag wordt zoiets als de 7 oktober revolutie herdacht (ja, ja, in november) want ik zie buiten volwassenen met rode vlaggen en kinderen met rode ballonnen lopen. In Novosibirsk uit trein geheld om in de zeven minuten stationnement tram op het stationsplein te fotograferen die daar niet meer blijkt te zijn omdat er een ondergrondse metrolijn aangelegd is.

Tijdens de lunch ziet iemand een stoomlok. "Stoom, rechts!" roept hij, maar als iedereen zijn bestek neergegooid heeft en met fototoestel naar die kant rent wordt de lok afgedekt door een passerende goederentrein.



Schilderij van N.P. Christeljoebov waar de leiders van de Oktoberrevolutie zich voor overleg rond hun voorman Lenin geschaard hebben.

De Oktoberrevolutie vond plaats op 7 november 1917 in Rusland en betekende het einde van Voorlopige Regering onder leiding van Alexander Kerenski. De opstand van de bolsjewieken die de geschiedenis zou ingaan als de Oktoberrevolutie, begon (volgens de Juliaanse kalender) in de nacht van 25 oktober

met het beroemde schot van de pantserkruiser Aurora op het paleis van de tsaar.

8 november 1986 word ik wakker na een nacht waarvan ik dacht geen oog dicht gedaan te hebben. Ik denk dat ik niet geslapen heb, maar als ik op mijn horloge kijk is het al acht uur. Eerst thee uit de samowaar en daarna in de ganzenpas naar het ontbijt Deze keer geen geklutste of gebakken eieren, maar flensjes met zure room. Het sneeuwt een beetje en er ligt een dun laagje sneeuw. De trein glijdt onverstoortbaar als een groene slang door het witte land. Bij dit weer in Nederland zou de NS al over gegaan zijn op de nooddienstregeling, maar hier staan bij elke wissel mannetjes of vrouwtjes te veggen en te scheppen.

Stop te Nizhelidinsky, met zigeuners die in tenten op het perron wonen, waarvan er één in de wagen weet te komen en om kleding en sigaretten bedelt. Drank wil hij niet hebben; hij heeft al een fles wodka in de hand. Wordt er door de potige conductrice uitgeschreeuwd. Onder het genot van Maywood uit de luidsprekers warme lunch. In Zima worden er weer filmrolletjes door barse burgers ingenomen. Deze keer bij mijn coupe-genoot die daardoor wat geschrokken in de hoek van de coupe zit bij te komen. "Gelukkig had ik pas een nieuw filmpje ingelegd. Dus de schade valt wel mee. Maar twee of drie opnames van een gelede e-lok' troost hij zich. Ik vraag mij af hoe ik zou reageren als ik ook slachtoffer zou worden van deze willekeur. Allerlei muziek over de boordomroep. Van de vogeltjesdans tot zoiets als het Don Kozakkenkoor. En dan komen wij 's avonds in Irkutsk aan en gaan na vier dagen zitten en vier nachten slapen in een schommellende trein een hotel in. Ik maak die avond uitvoerig gebruik van alle bescheiden sanitaire voorzieningen in dit Intoerist Hotel. Alles staat gelukkig stil!

Fris, monter en uitgeslagen gaat de groep de volgende ochtend beginnen aan de verplichte stadstoer van Irkutsk. Kerkje in, kerkje uit, standbeeldje hiervoor, standbeeldje daarvoor, vlammetje voor de onbekende soldaat. Na een tijdje baalt iedereen. Langzamerhand en stuk voor stuk vertellen wij aan de gids dat wij het voor gezien houden en op eigen kracht en risico de stad in gaan. Ik koop ergens voor een paar roebel een stapeltje tramkaartjes en wring mij een tram in. Dan vraag ik mijzelf verwijdert af wat ik hier in hemelsnaam doe in een tramwagen van de stadstram van Irkutsk. De plaatsnaam is al om niet uit te spreken.



Dicht opeengepakt sta ik klem tussen de Russen. Links van mij een naar knoflook stinkende Russin met een bontmuts op. Voor mij de brede rug van zoiets als een militair. In een lange bruine uniformjas met veel pet op zijn hoofd en rechts van mij een naar drank stinkend iemand. Wat er achter mij staat weet ik niet, maar volgens mij staat er een raam open (of is stuk) want de koude wind blaast onder het rijden in mijn nek. Wat verwacht je ook van een Riga-wagen, gebouwd in de hoofdstad van Letland.

Lijn twee. Ik wil er bij het station uit want dan kan ik overstappen op lijn drie. Ik heb mij laten vertellen dat die naar een fotogenieke buitenwijk rijdt; met houten huisjes. Vergeet dat maar. Als ik langs alle bontmutsen en petten door een stukje schoongemaakt raam iets van een station ontwaar kan ik niet door de dicht op elkaar gepakte mensenmassa uit de tram komen. Beleefd in mijn netste Nederlands vragen of ik er even langs mag begrijpen de Russen toch niet en ik veroordeel mijzelf dan maar de rit tot het eindpunt uit te rijden.

Daar valt ook wel het een en ander te zien en af en toe fotograferend loop ik via de tramroute terug in de richting van de stad.

'Please sir, how are you, do you have cigarettes?' hoor ik achter mij.

Ik moet de in trainingspak gestoken Rus teleurstellen. Ik rook niet en heb geen kauwgom of spiegeltjes bij mij.

Twee meisjes komen giechelend op mij af en vragen mij mijn spijkerbroek uit te trekken. Die willen zij wel hebben. Ik zeg hun dat ik het te koud vind om zonder broek verder te gaan. Gelukkig hebben zij daar begrip voor.

Bij de splitsing naar lijn drie loop ik tegen een ijzig koude wind in en maak wat foto's van Riga-wagens met houten huisjes op de achtergrond.

Verkleumd strompel ik na een uurtje het hotel binnen waar ik mij gelukkig aan de bar kan warmen met wat wodka's.

Vandaag, 10 november, staat een bezoek aan het Baikalmeer op het programma. Dit schijnt het diepste zoetwatermeer van de wereld te zijn. Met unieke vissen. Het zal wel.

In het enkele kilometers diepe meer ligt ergens een stoomlocomotief op de bodem. Tijdens een Russisch-Japanse oorlog moesten er troepen en voorraden naar het oosten worden gebracht. Er was nog geen doorgaande spoorlijn die kant op, maar het was winter. Het meer was bevroren en dus werd er een spoorlijn op het ijs aangelegd. Bij de eerste proefrit over het ijsspoor zakte de locomotief door het ijs.

Maar ik ben wel toe aan een rustig toeristisch uitstapje in een hopelijk warme bus en de mededeling dat wij onderweg een warme lunch krijgen lijkt me wel wat. Als Marina in de bus onze neuzen telt mist zij er een paar en raakt zo te zien in paniek. Wij niet, twee Theo's en één Herman zijn er niet. Die zijn vroeg op de trein gestapt naar een plaats een tiental kilometers westelijk van Irkutsk om daar het tramnet te bestuderen. Dat hebben zij niet aan Marina verteld omdat het een voor westerse toeristen verboden stad is. Van het hotelpersoneel kregen zij de avond ervoor zelfs nog elk een ontbijt- en lunchpakket mee voor die dag. Maar het reisbureau Intoerist en dus ook Marina houdt niet van dergelijk particulier initiatief en als Marina na een kruisverhoor in de nog niet vertrokken bus hier achter komt wordt zij bleek en spurt naar de hotelbalie om daar een lang telefoongesprek te voeren. Marina komt terug en wij vertrekken met wat vertraging. De tocht naar het Baikalmeer voert door dichte Russische wouden en sommigen van ons menen hier en daar een Russische beer te zien. Het meer ligt er vredig bij. Ik kan de bergen aan de overkant wel zien, maar omdat het meer ongeveer 200 kilometer lang is zijn de beide zijkanten niet zichtbaar.

Het museum met de opgezette unieke dieren uit het meer is gesloten, maar de lunch was inderdaad warm (en lekker) en



verder stond er een verplicht bezoek aan 'een-Siberisch-dorpje-aan-de-rand-van-het-Baikalmeer' op het programma. Leuke, lage houten huisjes, koeien in de voortuin, prachtig kerkje met veel iconen en wierook. Het mooiste was de plaatselijke supermarkt. Ik waande mij in de vijftiger jaren; bakelieten radio's, ronde wasmachines met een handwinger er bovenop, zinken teilen en nog meer 'oma'-spullen. Terug in het hotel was tijdens het diner het uitstapje van de drie musketiers het gespreksonderwerp. Marina had de KGB of een ander geheim genootschap gewaarschuwd en onze drie ontdekkingsreizigers werden op het perron van de voor hun verboden stad opgewacht door de vertegenwoordiger van het geheim genootschap, vergezeld van een aantal politieagenten. In een politie auto waren zij naar het bureau gebracht waar zij (omdat dit zo in ons programma stond?) ook een warme lunch kregen, maar zijn daarna onder begeleiding met de trein naar Irkutsk teruggebracht. Tot en met het hotel.

Oplettende lezertjes onder ons zullen zich misschien afvragen hoe de KGB onze drie spijbelaars herkend had. Maar dat is niet zo moeilijk met zoveel foto- en filmapparatuur om je nek.

'Jammer', vond een van de spijbelaars, 'het was niet helemaal zeker of deze stad wel een trambedrijf had, maar nu weet ik zeker dat dit er wel is, ik heb de trams zien rijden'.

Frans, onze Nederlandse reis leider en medehobbyist, kreeg een reprimande van Marina dat hij dit had kunnen laten gebeuren en de toezegging dat als zoiets nog eens zou gebeuren wij minstens op het vliegtuig gezet zouden worden, terug naar Nederland. De groep besloot zich de komende paar dagen in Rusland maar aan te passen, want het vooruitzicht van collectief teruggestuurd te worden of alle foto- en filmrolletjes in te moeten leveren stond ons niet zo aan.

De trein weer in. Op weg naar China. De spoorlijn loopt een flink stuk langs de oevers van het Baikal meer. Het meer lag er gisteren vredig bij, maar nu slaan de golven tegen de oever en drijven er donkere wolken, waar af en toe sneeuw uit valt, laag over het meer.

's Morgens heb ik nog even door de stad gewandeld. Natte-sneeuw buien, blubberige straten met pekkel- en smeltwater opspattende auto's. Ik moet een tegen een lantaarnpaal slippende Lada ontwijken.

Maar nu zit ik tevreden in de trein. Het is er warm (de samowaar staat te snorren op 4) en lees nippend aan een filmkokertje wodka een boek, 'The big red train ride' van Eric Newby. De trein sukkelt weer als een grote groen slang door het dorre landschap en ik maak mij zorgen over het feit dat Newby het over een rode trein heeft maar ik in een groene zit. Nog een paar dagen, dan zij wij in China. Kan ik echt Chinees eten en hoef mij geen zorgen meer te maken over de kleur van de rijtuigen. In Oelan Oede komt een vrachtwagen het perron op rijden en worden er kolen voor de samowaar de trein ingeschept

en broden door het geopende raam de restauratiewagen ingegooid.
Wordt vervolgd

ERIC NEWBY

THE BIG RED TRAIN RIDE

THE BEST KIND OF TRAVEL BOOK... IT WAKENED FROSTY DEMONS IN ME, AND MEMORIES I HAD THOUGHT FORGOTTEN - PAUL THEBOXA



De eerste aflevering van RC Playground voor het nieuwe jaar:



Dit brengt je niet minder dan een hele mooie race op een gloednieuwe karpel baan bij Modelbouw vereniging Waterland in Purmerend: Snert Masters 2025.

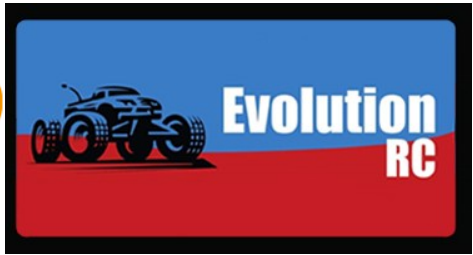
Wij waren er (zoals gebruikelijk) tijdens de trainingsdag als alle RC buggies en truggies nauwkeurig worden ingereden en afgesteld.

Wat hadden wat leuke interviews met RC coureurs die iets vertelde over de wereld van offroad RC racen. We spraken o.a. met de oprichter van de Kyosho fan page: Peter Hamelink.

Zie ook:

<https://www.facebook.com/groups/416709945583032>





Sponsor van de MVW worden ?

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



FES TUNING

Flevostraat 66
1442 PZ
Purmerend



Modelbouw Vereniging Waterland