**MD**

Modelspoorvereniging Drachten

In dit nummer	
Voorwoord	1
Spoor nieuws	3
DB-Diesellocs serie V200	5
Sporen in Argentinië	10
Inschrijfformulier excursie	13
Oproep sponsoring	14

Voorzitter:
F. de Jong
tel: (0512) 51 96 68

Secretaris:
C.H.B. Gunnink
tel: (0512) 30 36 01
info@modelspoor-
verenigingdrachten.nl

Penningmeester:
H. Bijl
tel: (0516) 46 36 12

Overige bestuursleden:
E. Luxen
tel: (0511) 47 24 14

K. Dieterman
tel: (0512) 51 88 84

Voorwoord voorzitter

Al zou je het niet zeggen maar echt de zomer staat weer voor de deur. Met 13 graden Celsius is het zomer gevoel nog ver te zoeken. Maar zoals gebruikelijk zijn we in de zomermaanden op zaterdagmiddag niet open. Dus: de maanden juli en augustus is 't Seinhuis op zaterdagmiddag gesloten.

Op zaterdagmiddag 1 september 2012 is de zomersluiting dan weer voorbij. Maar op woensdagavonden zijn we natuurlijk altijd open van 19.00 uur tot 22.30 uur.

Op de ledenvergadering hebben we gekozen om dit jaar een excursie te maken naar de stoomtrein Meppen- Haselüne. Omdat dit geen dagvullende reis is hebben we als bestuur gezocht naar een aanvullend programma. We hebben de volgende reis bedacht. We gaan met auto's van Drachten naar Leer (dit om de kosten te drukken, immers Arriva heeft geen kortingskaarten). Hier stappen we op de trein naar Essen (Oldenburg). Vandaar stappen we op de stoomtrein naar Meppen (via Haselüne). In Meppen gaan met de trein weer naar Leer.

Dit wordt dus een gezellig dagje treinen door het Noord-Westen van Duitsland. Vooral het traject van Essen naar Meppen schijnt erg mooi te zijn. Maar ook het verbouwde station van Oldenburg (waar we langs gaan) is zeker een spoorse blik waard. Achterin deze Wisselkoerier is een aanmeldingsformulier voor deze excursie opgenomen.

In de vorige Wisselkoerier was het eindrapport van de werkgroep Digitaal opgenomen.

Om de vaart er een beetje in te houden heeft het bestuur een vervolg opdracht verstrekt aan de werkgroep. Vooral om de technische normen, waaraan de modules moeten voldoen, vast te stellen. Ook dit is inmiddels gebeurd. De normen zullen de komende tijd op papier worden gezet. Voor de leden die aan een digitale modulebaan willen gaan werken liggen de normen dan over een aantal weken klaar in 't Seinhuis.

Wij als bestuur hopen dat dit voor de leden een stimulans zal zijn om met elkaar een digitale modelbaan te bouwen.

Via de NMF hebben veel leden een module verzekering lopen. Een groot aantal verenigingen vonden de verzekering aan de dure kant. Hierop heeft de NMF besloten om een goedkopere verzekering af te sluiten. Echter de voorwaarden voor deze transportverzekering wijken af van de vorige. Het bestuur is aan het uitzoeken wat de consequenties hiervan zijn. In een volgende Wisselkoerier komen we hierop terug.

Vanaf deze plaats wens ik alle leden een prettige vakantie en mooi weer toe. Graag tot ziens.

Met een vriendelijke groet,

Fetze de Jong, voorzitter.

MODELSPOORVERENIGING MD DRACHTEN E.O. K.v.K. Leeuwarden 4000627

Verenigingsruimte : De Gaffel 36b Drachten
Secretariaat : Toarteltoan 5, 9247 GB Ureterp
e-mail : info@modelspoorverenigingdrachten.nl

Lidmaatschap

Leden : € 70,=
Gezinsleden + Juniorleden : € 30,=
(juniorleden t/m 17 jaar)
Donateurs : € 30,=
Betaling op : giro 603 72 01 t.n.v. Modelsp.Ver.MD-Drachten
Ledenadministratie K. Dieterman
De Twee Gebroeders 299, 9207 BL
tel: (0512) 51 88 84
e-mail: koert@dieterman.org

Bijeenkomsten : woensdagavond 19.00 uur - 22.30 uur
zaterdagmiddag 13.30 uur - 17.30 uur

Advertentietarieven 1/8 pagina € 12,50 ¼ pagina € 25,00
½ pagina € 50,00

Sponsors

eRHa Electronica	Drachten	Tj. Nicolai	Drogeham
Kingma van der Wal	de Wilgen	Vekam houtbouw	Harkema
Bijlsma autobedrijf	Surhuisterveen	Textline	Drachten
G. van der Linde	Beetsterzwaag	Garage Willem Baron	Ureterp
Garage Boekema	Ureterp	Buysrogge Safe b.v	Assen
Installatiebedr. Gebr. Koning	Ureterp	EP: Gustin	Emmercompascuum
Treinishop Heerenveen	heerenveen		

Schakelmateriaal
Readcontacten
Relais
Voedingen
Snoeren- kabels en
verbindingen

*Voor heel veel wat u nodig
heeft om de trein goed en op
tijd te laten rijden*



eRHa electronica Houtlaan 17
9203 AN Drachten tel: 0512 - 543634

Data Wisselkoerier

De volgende data zijn de sluitingsdata voor het aanleveren van kopij:
Wisselkoerier nr. 3 = 1 september 2012

Data Beursen

Op de volgende data zijn de banen van "MD" of haar leden te bekijken:

- geen

Spoor nieuws


Hanzelijn

Voor de opening van de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle is het volgende schema opgesteld. Op 22 januari van dit jaar is de spanning op de bovenleiding gezet en zijn de benodigde testen uitgevoerd. Daarna is de spoorlijn op 1 april 2012 opgeleverd aan opdrachtgever, tevens zijn de wissels op de nieuwe IJsselbrug en bij het opstel terrein bij Lelystad vrijgegeven. In juli a.s. zal begonnen worden met het weglernen van de machinisten. Op 7 december 2012 zal de officiële opening plaatsvinden waarna op 9 december het normale reizigersverkeer van start zal gaan.


Zwolle Spoort,.... even niet.

De ombouw van het station in Zwolle heeft een aanzienlijke vertraging opgelopen. Door grote onenigheid tussen opdrachtgever en aannemer is in januari door de aannemer de pompen uitgezet zodat de bouwput van de tunnel onderwater kwam te staan. Inmiddels is de lucht weer opgeklaard en is men bezig met de meest noodzakelijke werkzaamheden. Om het emplacement in Zwolle geschikt te maken voor de komst van de treinen van de Hanzelijn zal het station 3 weekeinden gesloten worden. Op 28 en 29 juli, 4 en 5 augustus en van 12 t/m 14 oktober 2012 zal er in het geheel geen treinverkeer plaatsvinden. Daarnaast zal in de week van 30 juli t/m 3 augustus er geen treinen rijden van Zwolle naar 't Harde. Tijdens deze buitendienststellingen zullen de sporen worden verlegd, het vierde perron worden afgebouwd en zal de ruwbouw van de passagierstunnel worden uitgevoerd. Het totale project zal in 2014 worden afgerond.

"Voor al uw Modelbouw en Hobby producten"



TREINEN: ROCO • FLEISCHMANN • PIKO • ARTITEC.
MODELAUTO'S: MAISTO • MINICHAMPS • KYOSHO
AUTO-ART • SCHUCO • SOLIDO • WELLY • HOREV
NOSTALGIE • JADA • REVELL • GUILLOY • EN VELE
ANDERE. **R/C MODELLLEN:** HPI • CARSON • TAMIYA
FG • GRAUPNER ISHO • HOT BODIES
CEN • ACADEI 1BE • JAMARA.
MODELBOUW KIT ERI • TRUMPETER
TAMIYA • HELLEI DEMY • ARTITEC
FALLER • BUSCH ELE ANDEREN.



Fabrykswei 25 • 9216 WR Oudega(Sm.) • T: 0512 370915
www.nilsestermodelshop.nl

Openingstijden:
Maandag: 13:00 tot 18:00 / Dinsdag en Woensdag van 09:00 tot 18:00 / Donderdag en Vrijdag van 09:00 tot 21:00
Zaterdag van 09:00 tot 17:00

GRATIS PARKEREN EN DE KOFFIE STAAT KLAAR!

Zwolle- Emmen (Vechtdallijn).

Gelijktijdig met de ingebruikname van de Hanzelijn neemt Arriva Nederland de exploitatie van de NS over van de spoorlijn van Zwolle naar Emmen. Een gevolg zal zijn dat er meer en andere treinen (Spurt GTW-E) gaan rijden. Hiervoor heeft Arriva 14 nieuwe treinen besteld bij Stadler in Zwitserland.



Aanrijding op de Westtak te Amsterdam.

Als gevolg van de treinbotsing in Amsterdam is de discussie weer opgelaaid over het invoeren van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Op twee NS trajecten is het inmiddels ingevoerd. Namelijk op de lijn Amsterdam- Utrecht en op de nieuwe Hanzelijn. Echter doordat er een conflict is tussen de regering en de NS over, wie de kosten van de inbouw van de apparatuur in de NS treinen gaat betalen, wordt het systeem niet gebruikt. Ook is er nog steeds twijfel over de werking van het systeem op emplacementen. Dit is nog onvoldoende uitgewerkt. Voornamelijk gaat Prorail verder met het uitbouwen van het ATB-vv (verbeterde versie) beveiliging-systeem bij belangrijke seinen. Bij dit systeem krijgt de trein voor iedere roodlicht passage een stop commando. Inmiddels zijn er 1264 seinen van dit systeem voorzien. Het komende jaar zullen nog 415 seinen volgen. Er blijven dan nog 3000 seinen over, hoofdzakelijk langs de vrije baan, die alleen beveiligd zijn met ATB (Automatische Trein Beïnvloeding). Hierbij grijpt het systeem pas in als de trein harder rijdt dan 40 km/h.

FdJ.

DB-DIESELLOKS VAN DE SERIE V200

In een ver en grijs verleden werd mij door één van de MD-leden eens gevraagd eens een artikeltje te schrijven over, naar de mening van sommige mensen, de diesellok van de DB, de V200. Tot nu toe is dat er nooit van gekomen, door diverse omstandigheden kwam ik niet meer in de gelegenheid iets voor de vereniging in dit opzicht te betekenen. Uw hoofdredacteur, Edward Luxen, vroeg mij onlangs of ik niet genegen wilde zijn de pen weer eens ter hand te nemen. Een mooie gelegenheid om aan die vraag van lang geleden te voldoen.



OORLOG EN ELLENDE

Na de Tweede Wereldoorlog lag het spoorbedrijf in heel Duitsland nagenoeg plat. Stationemplacements en -gebouwen, bruggen, rangeerterreinen, locomotieven en treinen en vooral ook de producerende industrie waren door de geallieerden beschoten en gebombardeerd. Alles in het kader van de gedachte daardoor Duitsland vleugellam te maken, zodat bevoorrading en verplaatsing van legereenheden verhinderd en daarmee de opmars van de geallieerden bespoedigd kon worden. Dat daardoor ook de burgerbevolking werd getroffen aangezien ook voedsel- en energievoorziening (in met name de grote steden) stagneerde, was alleen maar een prettige bijkomstigheid, want daardoor zou het moreel van het Duitse volk verzwakken.

Goed, in die situatie dus, moest men na de capitulatie zien de boel weer op de rails te krijgen. Om de ergste nood te lenigen werd met man en macht gewerkt om locomotieven, rijtuigen, wagons, spoorverbindingen en andere infrastructuur weer zodanig op te lappen dat voorzichtig weer begonnen kon worden aan de dagelijkse gang van zaken. Onnodig te zeggen dat hiermee nogal wat tijd en vooral werk gepaard ging. Met man en macht betekent hier dat ook de bezettingsmachten, in de drie westelijke (Brits, Amerikaans en Frans) zones althans, hieraan volop medewerking verleenden. Iets later konden veel zaken gerealiseerd worden doordat kapitaal vrijkwam om de economie van Europa (niet alleen Duitsland had schade geleden) weer op poten te krijgen. Voor de meeste mensen zal de term "Marshallplan" wel enigszins bekend in de oren klinken.



Dat hierboven de Russische zone niet wordt genoemd, vindt zijn oorzaak in de gedachte achter het Marshallplan: door West-Europa met Amerikaanse hulp weer op poten te krijgen en te herscheppen in een gezond economisch blok, kon verhinderd worden dat de Russische communisten voet aan de grond kregen. Wat de Russen daartegenover zetten is me nooit duidelijk geworden, die hebben hun zone eigenlijk alleen maar uitgeplunderd, maar dat terzijde.

HEROPBOUW

Terug naar de spoorwegen. Toen de boel eindelijk weer een beetje aan de praat was begon men al gauw na te denken over hoe verder te gaan: weliswaar had men voldoende materieel weer opgeknapt en weer aan de rol, maar op langere termijn zou dat niet echt voldoende zijn. Op 7 september werden de spoorwegen ondergebracht in de Deutsche Bundesbahn. Ook werd het verbod op het bouwen van nieuwe locomotieven opgeheven, en kon men gaan denken aan nieuwe ontwikkelingen. Eén van die ontwikkelingen was niet zozeer nieuw, maar eerder een voortborduren op onderzoeken en prestaties waarmee men zich voor de oorlog al had beziggehouden: de diesellocomotief. Deze tractievorm kwam des te meer in de belangstelling omdat men zich wel realiseerde dat de stoomlocomotief haar gloriejaren wel zo'n beetje achter de rug had. Dieseltractie zou rendabeler zijn, ook doordat het prijsverschil tussen dieselolie en steenkool vrijwel was genivelleerd. Als je daarnaast nog bedenkt hoeveel mankracht bediening en onderhoud van de stoomlocomotief kost hoef je geen genie te zijn om te kunnen bedenken dat de dieseltractie een wel heel aantrekkelijk alternatief vormde.

Nu was het bouwen van grote verbrandingsmotoren op zich niet zo'n probleem, vrachtwagen- en scheepsmotoren waren al genoegzaam bekend, en ook op het spoor had men al ervaringen: beroemd waren bijvoorbeeld treinstellen als "Der Fliegende Hamburger", en met het bouwen van de diesellokomotieven voor de Wehrmacht, de WR360C (V36) waren de nodige stappen al gezet. Maar om de kracht van zo'n motor over te brengen op de wielen van een grote, snelle lokomotief was een heel ander verhaal. Kortom, niet de motor was het probleem, maar de overbrenging.

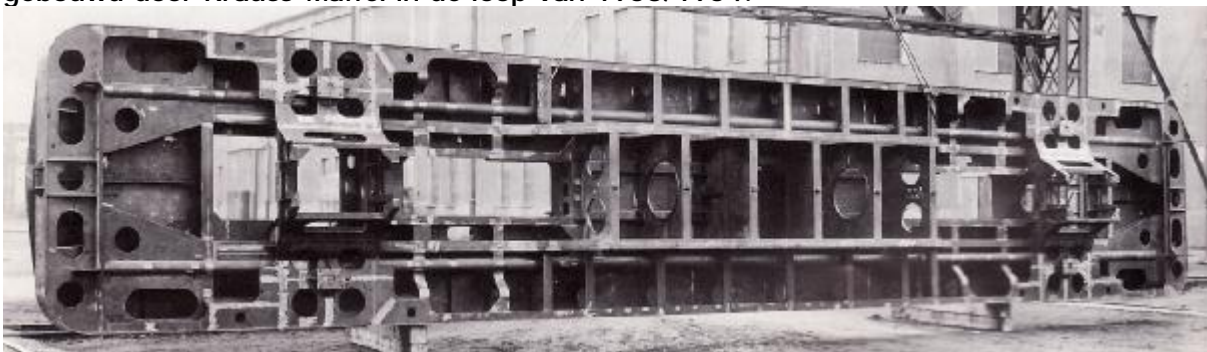


Door de ontwikkelingen op het gebied van de hydraulische overbrenging kwam de diesellocomotief als volwaardige tractie meer en meer binnen het bereik.

GROTER EN STERKER

De V200, zo zou je haast kunnen zeggen, een dubbele V100: soortgelijke techniek maar dan met een dubbele motor.

Voordat men overging tot seriebouw werd eerst, parallel aan 10 stuks V80, een aantal "Vorauslokomotiven" gebouwd, een vijftal loks die eerst van haver tot gort werden beproefd en uitgetoet, zodat men eventueel nog zaken aan kon passen vooraleer over te gaan op het bouwen van grotere series. Dit waren dan de loks V200 001 tot en met V200 005, welke werden gebouwd door Krauss-Maffei in de loop van 1953/1954.



Daarna

werden de lokomotieven V200 006 – 086 gebouwd, 20 stuks door MAK (V200 006 – 026) en 61 exemplaren (V200 027 – 086) door Krauss-Maffei. Uiterlijk is er weinig verschil tussen de eerste 5 en de serieloks, enkel een geoefend oog zal opmerken dat de lengte over de buffers 6 cm korter is bij de laatste.

Toen de loks eenmaal op de rails stonden en dienst deden, en aldus ook bij het iets grotere publiek bekend werden, gold de vormgeving van de lok, die nog benadrukt werd door de kleurstelling en de sierlijsten, als het kenmerk van de moderne tijd in de jaren vijftig, ja, zelfs nu nog valt de lok alleen al daarom bij vele modelspoorders in de smaak.

	Voorserielok	Serielok
Loknummer	V200 001 – V200 005	V200 006 – V200 086
In dienst	1953	1956-1959
LOB (mm)	18.530	18.470
Dienstgewicht	73,5	81,0
Doorsnede wielen (nw/afgesl.)	940/870 (mm)	950/870 (mm)
Vmax km/u	140	140
Asafstand in draaistel (mm)	3200	3200



Toen in 1974 de beige/zeebloauwe huisstijl bij de DB werd ingevoerd, duurde het niet lang voordat de eerste V200 er aan moest geloven. Echter, en ik ben zeer zeker niet de enige die die mening is toegedaan, hiermee sloeg men de plank faliekant mis. Door de kleurscheiding in een rechte lijn over de hele lok te laten lopen, verkreeg deze het uiterlijk van "een omgekeerde badkuip", om het maar even met een citaat uit één of ander blad te zeggen. Dit effect werd (onbedoeld?) bereikt door het verwijderen van de aluminium sierlijst die de rode en zwartgrijze kleurpartijen van elkaar scheidde. Vooral op de neus, waar deze lijst, als afscheiding tussen het wijnrode en het donkergrijze gedeelte, een prachtige "V" vormde, sprong dit op voor velen onaangename wijze in het oog.



Aanvankelijk werden de lokomotieven V200 door de DB ingezet in het hoogwaardige sneltreinverkeer, zoals D- en F-treinen. Het was echter ook de bedoeling dat ze op hoofdlijnen in het goederenverkeer zouden worden ingezet, dus was daarmee in het ontwerp ook rekening gehouden.

Om reizigerstreinen te kunnen verwarmen was in de loks een installatie ingebouwd, zeg maar een oliegestookte boiler. Immers, de meeste rijtuigen waren er nog op ingericht door de stoom uit een stoomlokomotief de nodige warmte te kunnen betrekken. Grappig om te melden is dan ook, dat als je geluk had, dat je dan de diesel bij een waterkolom de watervoorraad kon zien aanvullen via een soort klep aan de zijkant.

In 1984 werden de laatste loks V200 uit dienst genomen. Een behoorlijk aantal werd verkocht aan buitenlandse spoorwegmaatschappijen (bijv. Zwitserland, Italië, Turkije). Ook zijn er enkele exemplaren in diverse musea terecht gekomen.

Kanne Zwartkijker

Literatuur:

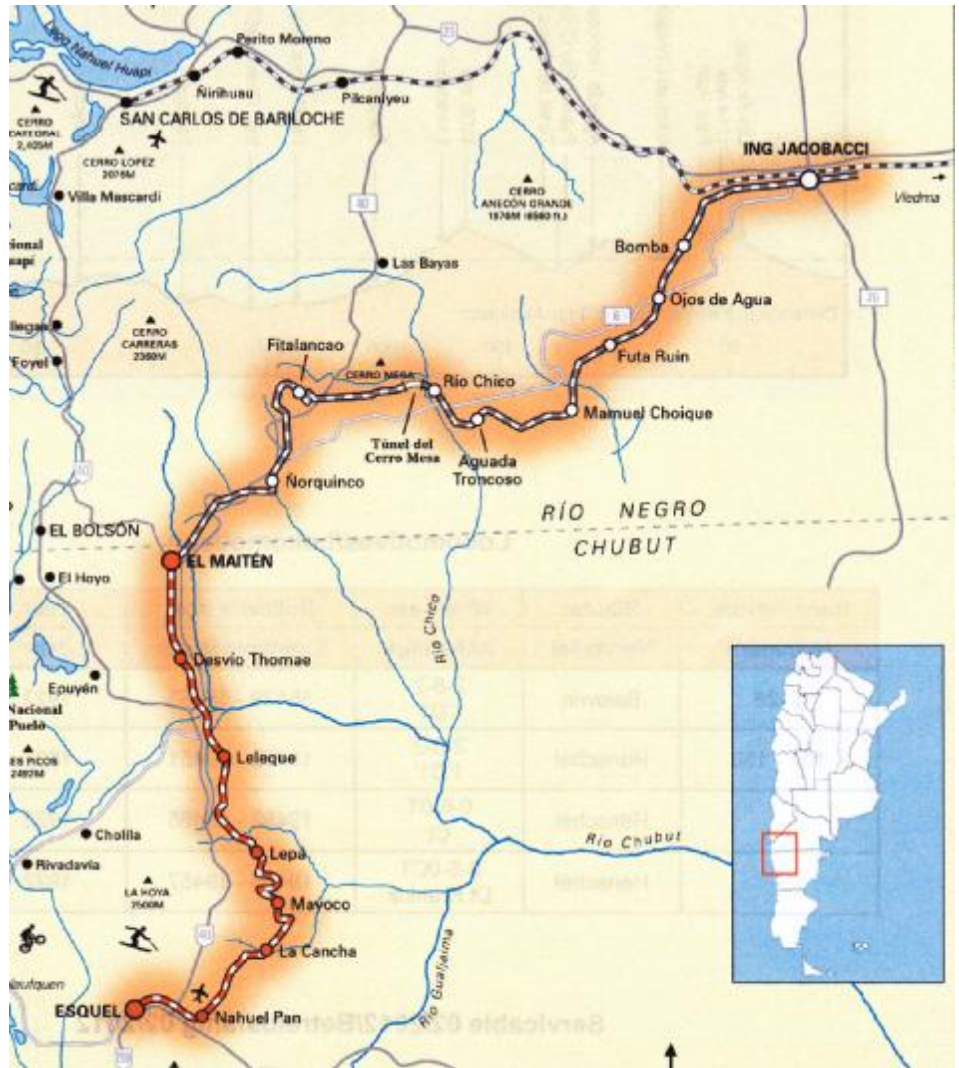
Die Baureihe V200, Eisenbahn Journal Special 5/93, H. Merker Verlag GmbH, Fürstfeldbruck

Die Baureihe V200, die erste Großdiesellokomotive der Deutschen Bundesbahn, Matthias Maier, EK-Verlag 2005, Freiburg

SPOREN IN ARGENTINIE.

Deel 1

Treinen en alles erom heen intrigeert mij al van jongs af aan. Dit heeft ertoe geleid, dat ik vanaf mijn 12e jaar al (Märklin) modelbanen gebouwd heb, maar deze vele keren heb moet afbreken vanwege verhuizing e.d. Naast de modelbouw plan ik al bijna 25 jaar jaarlijks een spoorweek. Een weekje Zwitserland, Scandinavië, Duitsland. Prachtige landen om te sporen en de praktijk in levende lijve mee te maken. Door drukke zakelijke beslommeringen en natuurlijk het gezinsleven kwam het niet tot langere reizen, hoewel deze WEL op mijn verlanglijst staan. Toen er meer vrije tijd kwam, kwamen ook de verre reizen in beeld. Op één van deze reizen kwam ik Edward tegen en zo hebben we enkele keren gezamenlijk verre reizen



gemaakt.

Ons beider doel is o.a. om oude legendarische lijnen te berijden en natuurlijk het liefst met stoom tractie. In de wereld zijn nog altijd van deze "romantische"lijnen te vinden, alleen worden hier niet altijd reizen naar toe georganiseerd.

Eén reis die op ons beider wensenlijstje staat, is de legendarische "Patagonië Expres". Deze historische spoorlijn ligt in Zuid Amerika en wel in Argentinië.



DE HISTORIE

Zoals bij vele aangelegde spoorlijnen was de reden veelal om het achterland sneller bereikbaar te maken.

In 1908 plande de regering van Argentinië om een net van spoorwegen in heel Patagonië aan te leggen en daarmee de onderontwikkelde landstreken economisch te ontsluiten. Twee hoofdlijnen zouden San Carlos de Bariloche in het centraal Andes massief verbinden met de zeehavens van San Antonio Oeste aan de Atlantische kust in het Oosten en Puerto Deseado in het Zuid Oosten. Meerdere lijnen zouden noodzakelijk zijn om dit nieuwe net met dat van Buenos Aires te verbinden. Daarnaast wilde men vanaf de hoofdlijnen smalspoorlijnen aanleggen om belangrijke gebieden wat betreft delfstoffen of ander van belang zijnde producten voor Argentinië te ontsluiten. Hierbij moet men voor ogen houden dat Patagonië ongeveer 1000 km. breed en 2500 km. lang is. Dus een gigantische leeg gebied.

Na het begin van de eerste wereldoorlog werd het project in de ijskast gestopt, daar de noodzakelijke investeringen uit Europa niet meer mogelijk waren. Pas in 1934 werd door één van de hoofdlijnen Buenos Aires, Las Heras, Ing Jacobacci naar Bariloche met elkaar verbonden, aangezien er tussentijds delen van waren aangelegd. Dit gehele traject is breedspoor.

Met de aanleg van de eerste meterspoor Patagonië-lijn werd begonnen in 1921. Deze lijn moest de al aangelegde delen verbinden tussen de plaatsen Ing. Jacobacci aan de hoofdlijn naar het Zuid Westen gelegen stadje Esquel, een centrum van de veehandel. De baan verbond diverse Pampa's, waar veel vee werd gehouden

Het belangrijkste vervoer was dan ook veetransport op deze ruim 435 kilometer lange lijn. Omdat men na de eerste wereldoorlog goedkoop aan materiaal kon komen, bestelde men al in 1922



Belgische personen - en goederenwagens, alsmede 50 stoomlocomotieven bij Henschel & Sohn. Later werden nog 25 locomotieven bij de Baldwin Locomotive Works gekocht.

De eerste treinen reden echter pas vijf jaar later op de eerste delen van de aan te leggen lijn. Tijdens de bouw werden regelmatig delen van de lijn verwoest door zware overstromingen met als gevolg dat de eerste trein pas op 25 mei 1945 het stadje Esquel bereikte. Ruim 24 jaar later! Esquel was dan ook het beginpunt van onze reis. Doordat het vliegveld van Esquel gesloten was in verband met de grote hoeveelheid vulkaanstof na de hevige vulkaanuitbarsting eind 2011, waren we genoodzaakt via Buenos Aires naar Bariloche, de wintersportplaats van prinses Maxima, te vliegen en vandaar nog ruim 300 km. per bus.

In Esquel konden we kennis maken met nog één rijvaardige Baldwinlok alsmede onderhoudsloodsen voor de schaars aanwezige personen- en goederenwagens. Het was een wat troosteloze aanblik in gedachten houdend, dat hier vroeger grote aantallen stoomloks en wagens stonden voor het intensieve vervoer.

Ook kon de lijn maar in korte delen bereden worden, als gevolg van de vulkaanuitbarsting en een zware overstroming die eind februari, vlak voor onze aankomst in dit gebied, had plaats gevonden. De eerste dag hebben we gereden van Esquel naar het 40 kilometer aan de baan liggende "pampahalte" Nahuel Pan, waar we ook kennis konden maken met een "keer"driehoek. Na hier een lunch gebruikt te hebben en vele fotostops keerden we's avonds terug in Esquel.

Dit gedeelte van de lijn wordt's zomers, van december tot en met maart, in het weekend gereden als toeristische attractie.

Wordt vervolgd.

Henk Bijl

**Inschrijfformulier voor
Excursie naar Duitsland
op zaterdag 6 oktober 2012.**

Voor dit jaar staat een bezoek aan Duitsland op het programma. We gaan met auto's naar Leer en stappen daar op de trein voor een rondrit door Duitsland.

De kosten bedragen voor leden € 15,00. Dit is inclusief vervoer met de auto naar Leer en kortingskaarten op de trajecten van de DB en NWB. Verder is inbegrepen de stoomrit van Essen (Oldenburg) via Haselüne naar Meppen. Voor niet-leden is de prijs € 25,00 per persoon.

De prijzen zijn berekend op basis van de gegevens die nu bekend zijn en uitgaande van het reizen met een kortingskaart.



De voorlopige planning is als volgt:

Vertrek 't Seinhuis 8.00 uur, vertrek Leer 9.42, aankomst Oldenburg 10.23, vertrek Oldenburg 12.29, aankomst Essen 13.15, vertrek stoomtrein 13.50, aankomst Meppen 16.45, vertrek Meppen 17.11, aankomst Leer 17.54, aankomst Seinhuis 19.00.

De prijzen zijn gebaseerd op deelname van minimaal 10 leden en introducés.

Hier langs afknippen.

Met MD naar Duitsland.

Naam:.....

Ik /wij gaan met personen. (betaling gelijktijdig met opgave).

Ik wil ja/nee rijden van Drachten naar Leer v.v.

Doorhalen wat niet van toepassing is.

Inleveren bij één van de bestuursleden voor **1 SEPTEMBER**
Beste leden,

Om de modelspoorvereniging in leven te houden hebben we zoveel mogelijk inkomsten nodig.

Eén van de inkomensbronnen is sponsoring van de vereniging door bedrijven en middenstanders. Ook particuliere personen kunnen als donateur van de vereniging ons financieel helpen.

Daarom willen we jullie vragen om in je eigen (werk)omgeving op zoek te gaan naar nieuwe sponsoren of donateurs.

Het bedrag voor een donateur is jaarlijks minimaal € 30,--

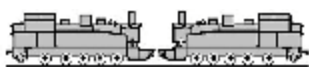
De sponsor krijgt als tegenprestatie een reclame wagon welke in onze sponsortrein wordt opgenomen.

Het minimale sponsor bedrag per jaar is € 30,-- plus de kosten voor de aanschaf van de sponsorwagon en het aanpassen van deze wagon met de reclame uiting.

Wij hopen op een sterke uitbreiding van ons sponsoren- en donateurbestand.

Verdere informatie kunnen jullie bij mij krijgen.

Koert Dieterman



MD

Modelspoorvereniging Drachten

Indien onbestelbaar svp retour naar:

CHB Gunnink
Toarteltoan 5
9247 GB Ureterp



Cornelissen

Timmer, afbouw en onderhoudswerk

Heide 6, 8521 DG - St. Nikolaasga