



1^e Lustrum van de GROOTSPOORGROEP NEDERLAND

Tekst: Rein Nonnekes. Archief: Jan Gerrits



eens op een rijtje te zetten. Zo'n eerste lustrum is dan een mooie gelegenheid om daar bij stil te staan, want uiteindelijk beginnen onze roots al in 1981. (dus in september 2001 bestaan we eigenlijk 20 jaar!)

Het toen al bestaande blad *Rail Hobby* van de gelijknamige stichting wijdde er in nummer drie van dat jaar een artikel aan. Men pleitte voor de oprichting van een Contactgroep Grootspoor en riep belangstellenden op om te reageren.

Dit artikel is hierbij integraal afgedrukt.

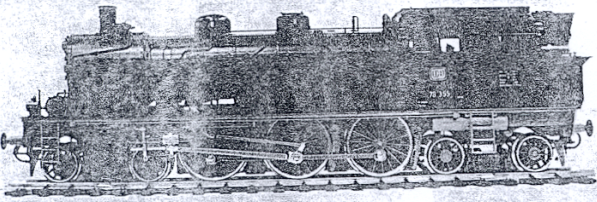
"Leden" van dit eerste uur waren o.a. Jan Gerrits, dhr. Janssen uit Breda, Paul Nitzsche, Jan Loman (ja, die van Studio 22,5) en Anton Span. Het zijn althans mensen die nog steeds bemoeienis met de club hebben.

Zaterdag 19 september 1981 was het dan zover: de eerste bijeenkomst van zo'n 18 respondenten. Ik verwijs hierbij verder naar zowel de uitnodiging als de agenda voor die dag. Uit het verslag (notulen) van die bijeenkomst bleek dat het tevens de oprichtingsvergadering was van de Grootspoorgroep (GSG). In verband met het bestaan van al een Contactgroep (bij de NMRA) werd besloten om de Contactgroep Grootspoor te

Dankzij de welwillende medewerking van "onze nestor" Jan Gerrits en het beschikbaar stellen van zijn archief, heeft hij ons in staat gesteld de voorgeschiedenis van onze club

RAIL 129 HOBBY

CONTACTGROEP GROOTSPOOR



In Nederland zijn talloze modelspoorders die hun hart verpand hebben aan de grotere modeltreinen. Geïmponeerd door de grootte van het materieel of gedreven door de behoefte om ook in de zo bekende treinwreij zomerperiode in de tuin nog naar hartelust de nodige treinbewegingen te kunnen uitvoeren, is menigeen reeds de weg naar de treinenshop ingeslagen en is de keuze gevallen op het grootspoor.

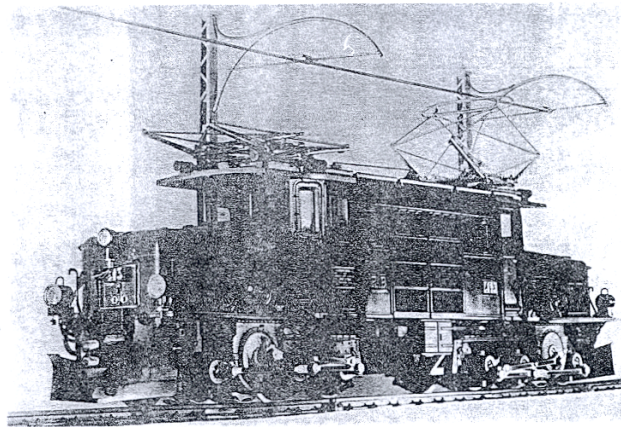
Het gebied dat het grootspoor bestrijkt, omvat alle schalen die groter zijn dan HO (1:87); aan het eind van dit artikelje is een opgave opgenomen waarin de schalen met name genoemd worden. Binnen dit gebied treffen we een ruime verscheidenheid aan collega-hobbyisten aan, die in hun specifieke schaal juist datgene uitbeelden dat hen boeit. De een rijdt met een elektrische tuinbaan, de ander legt de nadruk op levende stoom, maar allen hebben zij één ding gemeen: het grootspoor. Om al die liefhebbers de gelegenheid te geven om in hun specifieke schaal contacten te leggen en ervaringen uit te wisselen heeft RAIL HOBBY het idee opgevat om de Contactgroep Grootspoor op te richten. Het is de bedoeling, dat de deelnemers op eigen wijze aan deze Contactgroep vorm gaan geven. RAIL HOBBY verleent hierbij dan alle steun en heeft inmiddels de importeurs van de grote merken op het grootspoorgebied enthousiast weten te maken voor onze activiteit; zij hebben spontaan ondersteuning toegezegd op het gebied van levering, advies en informatie betreffende materieel, onderdelen en scenery. In feite zijn de mogelijkheden onbegrensd. Vooral ook voor hen die graag met één van de schalen willen gaan werken, bieden wij de gelegenheid langs geleidelijke weg tot de aanschaf van het gewenste over te gaan, hetgeen uit kostenoverweging van groot belang kan zijn. In dit verband kan misschien de reeds gedane toezegging van de importeur van Märklin i een handje helpen; zij stellen speciaal voor deze gelegenheid tegen sterk gereduceerde prijs een aanvangset samen. U zult hierover in de komende tijd meer horen. Op welke wijze kan RAIL HOBBY ondersteuning geven? Zoals al gezegd, is het samenbrengen van gelijkgerichte enthousiaste modelspoorders al een winstpunt op zich. De mogelijkheid om in breder

De door Märklin op de Nürnberger Spielwarenmesse geïntroduceerde BR 78 in spoor I is sinds kort in de winkels verkrijgbaar

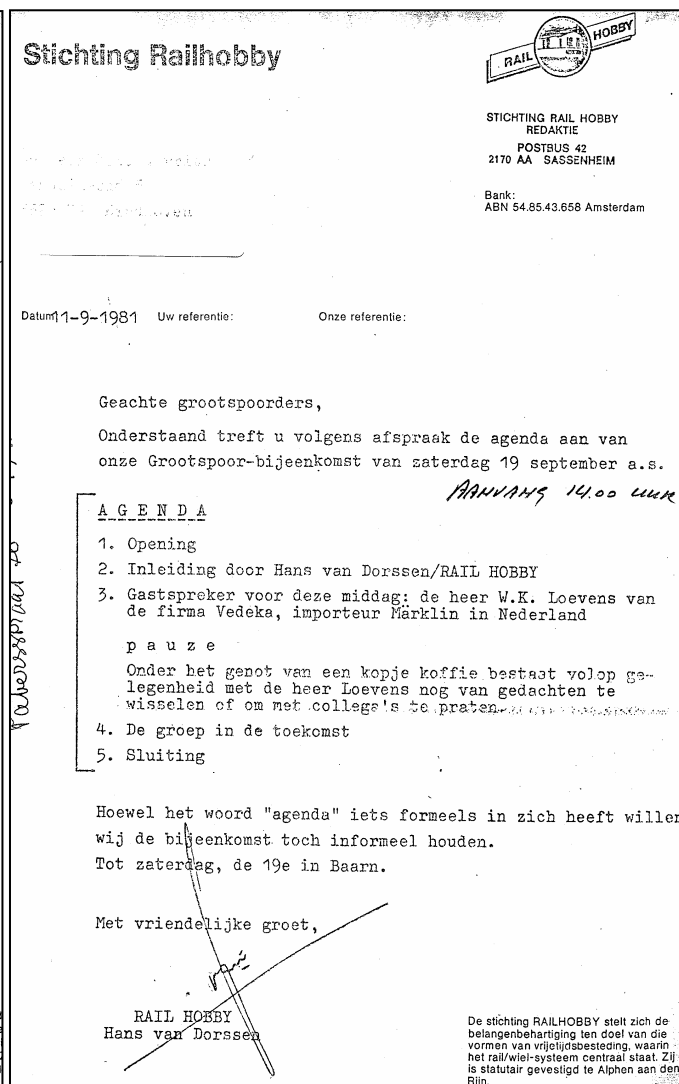
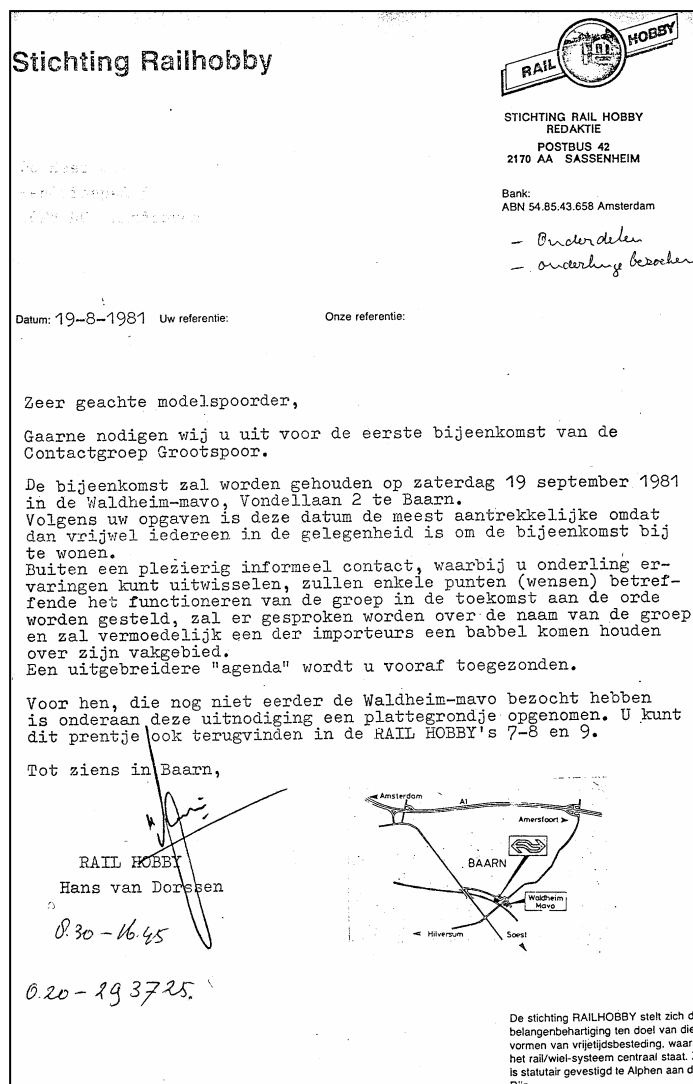
toekomst de fabrikanten van grootspoor-materieel te kunnen bewegen om hun modellen meer te detailleren, tenslotte leent de schaal zich er uitstekend voor, en dat zij een volledig Nederlands assortiment op de markt zullen kunnen brengen. Vooral het laatste, zo is ons gebleken, spreekt bij onze lezers bijzonder aan. Om de vorming van de Contactgroep Grootspoor verder gestalte te geven roepen wij grootspoorenthousiasten, die zich graag in wat groter verband aan hun hobby willen wijden, op hun deelname aan de Contactgroep aan ons kenbaar te maken door middel van een briefkaart aan onze postbus. Wilt u dan aan de achterzijde aangeven welke schaal u rijdt, of u zelf bouwt of niet en waarnaar uw belangstelling uitgaat? Ook ideeën en suggesties zijn van harte welkom. Misschien ten overvloede wijzen wij u nog even op het gewijzigde postadres. Briefkaarten en brieven kunt u zenden aan Stichting RAIL HOBBY, postbus 42, 2170 AA Sassenheim, onder vermelding van Contactgroep Grootspoor.

OVERZICHTSCHALEN		
code	schaal	spoorwijdte
1mm ²	1:22,5	45 mm
1	1:32	45 mm
1m	1:32	32 mm
1e	1:32	22,5 mm
0	1:45	32 mm
0m	1:45	22,5 mm
0g	1:45	16,5 mm
0n ₁	1:48	19 mm
0n ₂	1:48	12,7 mm
S	1:64	22,5 mm
Sm	1:64	16,5 mm
Se	1:64	12 mm

Een beeld van een Krokodil van de Rhätische Bahn onder de originele Zyltserse bovenleiding door LGB op de markt gebracht



veranderen in Grootspoorgroep. De afkorting GSG (zoals nu bij ons ook gebruikelijk) werd toen ook al veelvuldig gebruikt.



Men besloot om eens in de twee à drie maanden bij elkaar te komen. Zelfs bij de oprichtingsvergadering werd al gesproken over opsplitsing in bijv. een stoom-stroom of klaarkoop (wat een woord!)-zelfbouw of schaalopsplitsing. Men achtte dit toch niet zo zinnig.

Initiator Hans van Dorssen, tevens redacteur van Rail Hobby, hield een inleiding over het hoe en waarom van de oprichting van een GrootSpoorGroep. De bijeenkomsten waren steeds in de Waldheim-mavo in Baarn.

In 1982 "verhuisde" men naar Den Bosch. In de uitnodiging voor de bijeenkomst voor 27 februari 1982 werd zelfs aanbevolen om eerder van huis te gaan wegens de problemen met het vinden van een parkeerplaats. Zelfs konden mensen op verzoek van het station gehaald worden!



GSG bijeenkomsten in de Waldheim Mavo te Baarn

Begin 1983 nam na wat reorganisatie binnen de Stichting Rail Hobby, Hans van Dorssen de draad weer op om, indien men voortzetting van de GSG wenste, wederom in Baarn bij elkaar te komen. Kennelijk wenste men dat en had als gevolg dat er 22 januari 83 weer bij elkaar gekomen werd voor "informeel contact en het bekijken van

ieders materieel". Kennelijk waren perikelen in 1982 aanleiding genoeg om van de bijeenkomst in januari '83 over een herstart te spreken.

Roerend was de kneuterigheid waarmee de verslagen van de diverse bijeenkomsten waren opgesteld. Zoals bijvoorbeeld die van januari '83:een volledig in bedrijf zijnde live-steambaan, het zelf bouwen van een wissel i.v.m. kostenbesparing, zelf gegoten betonnen onderbouw voor de baan buiten en het instellen van een "kleine kas" om de kosten van koffie en porto te bestrijden..... Donatie is f 2,50 per keer. Verder was men voor het laatst in de Mavo te gast en vervolgens zou men uitwijken naar een GSG-lid in Arnhem, t.w. dhr. Geerlofs. Hij zou zijn vrouw benaderen voor secretariaatswerkzaamheden alsmede het bijhouden van de kas. Tevens bleek dat die meneer Geerlofs over een "leuk ingerichte" treinenkelder beschikte, voorzien van filmaccommodatie en een huisbar. De kostenverrekening van het bargebruik was ook onderwerp van discussie. Het verslag eindigde met een uitgebreide openbaarvervoerplanner m.b.t. het bereiken van de locatie o.a. met de div. trolleybussen.

Steeds werd in de verslagen het informele karakter van de bijeenkomsten benadrukt. Kennelijk hechtte men daar nogal aan. Toch bleek ook al snel dat al te veel vrijblijvendheid ook tot niets leidde, want men pleitte eveneens voor een al dan niet summier, officieel gedeelte. Daar kwamen dan zaken aan de orde als het vaststellen van de data der bijeenkomsten, de locatiekeuze vergoeding aan de kleine kas, wie welke demo's verzorgde etc.

V.w.b. de locatie werd op 18 februari 1984 uit kostenoverwegingen besloten gebruik te gaan maken van een gratis zaal in Valburg. Er werden afspraken gemaakt over demo's van zelfbouw rollend materieel, rail- en wisselbouw en zelfbouw van bovenleiding. Benadrukt werd dat deze activiteiten facultatief waren. Kennelijk was de GSG dan al zo uitgedijd, dat bezoek aan elkaars modelbanen niet meer collectief zou worden verzorgd, omdat de grootte van de groep dit niet meer toeliet.

Ook toen al discussies over deelname aan evenementen: techniek in Vrije Tijd '85 in dit geval. Een ieder van ons zal zich die beurs nog wel herinneren, er waren meerdere afleveringen om daarna een zachte dood te sterven om vervolgens in de gedaante van Eurospoor terug te keren. Men kon als GSG in ieder geval onderdak krijgen in de stand van Rail Hobby.

Het blad Rail Hobby waar men toch innige banden mee onderhield, fungeerde toen eigenlijk als een soort veredeld clubblad. Men riep de leden ook op om artikelen te produceren ter meerdere eer en glorie van "onze prachtige hobby" om in Rail Hobby te publiceren. Ze hadden zelfs snode plannen om de NOS te interesseren voor een "filmreportage" over de banen van twee bepaalde leden. Paul Nitzsche zou bij gelegenheid normen opsporen (what's in a name) voor modulaire bouw grootspoor. Mogelijk zouden de resultaten al op Techniek in Vrije Tijd geshowd worden.

Ze maakten ook melding van een overschot in de kleine kas. Voorgesteld werd om de bijdrage per keer ineens te innen om zo tot een jaarcontributie van 10 gulden te komen. Dan is 15 jaar later een contributie van 50 gulden zo gek nog niet. Men had toen een gratis zaal en maar vier bijeenkomsten. Er zou over gebrainstormd worden wat met de gelden te doen. "Over de hoogte van de kasgelden zal regelmatig gerapporteerd worden."

Er zou een volledige adressenlijst gestuurd worden aan Vedeka, de importeur van Märklin (spoor 0 en I) en de heer Sweering van LGB.

De plaats in Valburg werd Hotel café restaurant

Zwartkruis aan de Reethsestraat, later de bekende "Viersprong" waar we vele jaren zouden zitten.



Hotel café restaurant Zwartkruis later de Viersprong

Ook het slecht betalen van de contributie is van alle tijden. Meneer Van Dorssen bestond het om een uiterst aanmatigend briefje te sturen naar die leden, die naar zijn zin (te) lang niet waren geweest!

Inmiddels had men zich geafficheerd als Rail Hobby GrootSpoorGroep

RAIL HOBBY GROOTSPOORGROEP

Het verslag van de eerste bijeenkomst in 1985 maakte melding van contactpersonen voor de diverse schalen en verder met contacten die onderhouden werden met representanten van de diverse importeurs (Märklin en LGB). Als bestuurders van dat uur stonden o.a. vermeld Geertsema, Elzenga en Verheul.

Op 23 februari 1985 vond een soort greep naar de macht plaats door een viertal leden. Ze benadrukten in een schrijven aan de “mede-grootspoorders” dat ze niet de macht naar zich toe wilden trekken, maar gevolg wilden geven aan de meermaals geuite wens door Hans van Dorssen om de leiding van de GSG (geheel of gedeeltelijk) aan een soort bestuur over te dragen.

Nogmaals werd benadrukt dat de opzet vooral diende om Hans van Dorssen (op eigen verzoek) te ontlasten en de continuïteit van de GSG te waarborgen.

Ook kwamen ze met het lumineuze idee voor een ruilbeurs, eigenlijk zoals we het nu nog steeds doen: een tafel met spullen en de prijzen erbij en van wie ze zijn. Alleen revolutionairder was het idee om een klein percentage van de opbrengst ten goede te laten komen aan de clubkas!

Verder werd er melding gemaakt van het bestaan van een coördinatiecommissie. Die zou tijdens de bijeenkomsten allerlei dienen te reguleren. (eigenlijk was het een alternatieve benaming voor een soort bestuur).

Kort voor de bijeenkomst van 18 mei werden alle stukken aan ene Kor Elzenga meegegeven door Hans van Dorssen. (Mogelijk niet geheel vrijwillig na de “staatsgreep”?)

Deze stukken konden niet meer allemaal worden doorgenomen en met name het financiële gedeelte werd niet gecontroleerd. Pas bij de volgende bijeenkomst van 21 september bleek dat Van Dorssen zich het saldo in de kas à f 341,80 had toegeëigend. Daarom werd voorgesteld om tijdens de volgende bijeenkomst de contributie te innen.

Men was toen al wel erg druk met suggesties voor activiteiten tijdens en buiten de bijeenkomsten. Bijvoorbeeld het vertonen van films, mogelijk zelfs door een railtheater, het houden van een ruilbeurs, het opzetten van een documentatiecentrum, bezoeken aan de werkplaatsen van Madurodam, aan een museumspoorlijn etc.



Huidige zakenlogo van Jan Loman

In een verslag van 6-11-85 werd gewag gemaakt van het feit dat ene heer Loman, LGB leverde met 25% korting! (Zelfs toen al!).

De voorzitter a.i. Jaap-Jan Geertsema had zijn licht eens opgestoken bij Rail Hobby omtrent Hans van Dorssen. Deze bleek daar al geruime tijd niet meer te werken en de contactpersoon bij Rail Hobby was zeer verbaasd over het optreden van Van D. In de vergadering ontstond nog een kleine discussie over het wel of niet declareren van onkosten door Van D. en het stempel dat nog in zijn bezit was. Voorgesteld werd om hernieuwd contact op te nemen met Rail Hobby en een stukje te laten plaatsen in de rubriek “clubs presenteren zich”.

Terugkerend probleem door de jaren heen bleek de onderdelenvoorziening van de diverse importeurs (al dan niet via de detailhandel) te zijn. Steeds werd er gememoreerd dat er contact opgenomen zou worden met Vedeka (Märklin) en fa. Sweering (LGB), maar nergens werd melding gemaakt hoe dat dan verder afliep. Dat ging zo jaren door!

(Die mensen zullen inmiddels wel hun onderdelen ergens anders hebben gehaald, vermoed ik zo).

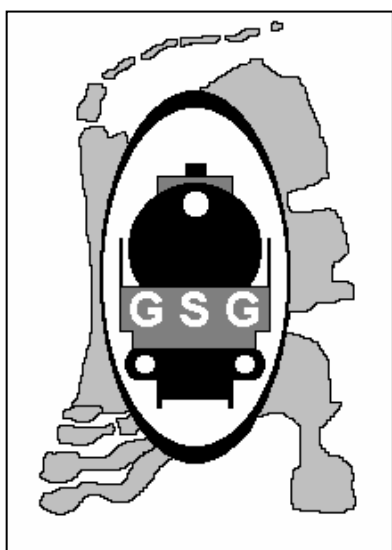
Als je zo door de stukken heen werkt, ontstaat er een bepaald beeld over de loop der jaren en vertoont trekken van een soap-serie. Met alle uitingen van menselijk falen inbegrepen, met o.a. als “hoogtepunt” het er van doorgaan met de kas.

Voorts trof ik dan een epistel aan van het Genootschap voor Paranormale Genezing en Esoterische Patiënten Begeleiding, evenwel ongedateerd maar ondertekend door een lid van het eerste uur, de eerder al ter sprake

gekomen G. Geerlofs uit Arnhem. Hij bleek hiervan voorzitter te zijn en als zodanig oprechtheid en menslievendheid hoog in het vaandel te hebben. Uit de tekst kwam naar voren dat er een ernstig conflict met Geertsema ten grondslag lag aan de beslissing om zich terug te trekken uit de spoorclub. Hij maakte nog melding dat meerdere leden zijn mening deelden en in overleg met hen wilde hij “hun oude gezellige club, zoals die voorheen functioneerde, opnieuw leven in blazen”. De oproep was voor zaterdag 28 november bij hem thuis. (u weet nog wel, dat huis met die treinenkelder en die huisbar!).

Niet geheel toevallig was er die zaterdag al een reguliere bijeenkomst in Valburg. Het verslag van die bijeenkomst van de GSG geeft –uiteraard- een wat andere lezing. Het bleek daar dat alle leden, behalve die van de coördinatiecommissie (zeg maar het bestuur) de brief van Geerlofs hadden gekregen.

Een incident bij de opbouw van de stand op Rail 87 lag aan het conflict ten grondslag. Zo op het eerste gezicht leek Geerlofs het e.e.a. te verwijten. Resultaat was het van de stand verwijderen van Geerlofs bijdrage. Hij zag dat als een persoonlijke actie van Geertsema en de breuk was definitief. Ook de gehele stand kende problemen waar wij in het verleden ook wel tegen aangelopen zijn. Het is dus van alle tijden en het blijkt dat steeds andere mensen kennelijk eerste zelf die ervaring moeten opdoen om vervolgens met z’n allen dan steeds weer tot dezelfde conclusies te komen.



Verder was er een voorstel tot contributieverhoging: van 10 naar 15 gulden! Voor 1988. Ook had men de gewoonte om bij verhindering af te melden voor de bijeenkomst; kom daar nu nog maar eens om! Verder was het usance om een presentielijst te tekenen, elkaar met “u” en meneer zus of zo aan te spreken. Het had enigszins het karakter van een (al dan niet bezadigde) herensociëteit. Compleet met borrels en sigaren. Overigens had dat wel wat natuurlijk. Met ingang van het verslag van de bijeenkomst van 12 maart 88, was dit ineens gesierd met een heus briefhoofd, compleet met logo. Dit logo was ontworpen door de heer Termote. Kennelijk was e.e.a. het resultaat van lange discussies. Als nieuwe leden werden de heren Mackay en Turksma verwelkomd. Een brief van de Modelspoorgroep 's-Hertogenbosch vroeg de mening omtrent de wenselijkheid van een overkoepelend orgaan (NMF) Na enige discussie besloot men voorlopig af te wachten, hoewel men er positief tegenover stond.

Gerrit van Werven was toen ook al actief en zou een demonstratie geven van het solderen van onderdelen, dus als constructiemethode.

Opvallend was, dat de bijeenkomsten pas begonnen om 13.00 uur en dus alleen 's middags.

Een leuke verrassing tussen alle bescheiden was een mailing aan de bezitters van een Merkelbach Techno-Train klantenkaart door de fa. Merkelbach aan de Bilderdijkstraat in Amsterdam (ook Kalverstraat). Deze mailing was van januari 89 en kondigde de seizoenopruiming aan van LGB. Het bleek dat Merkelbach al eigen prijzen hanteerde naast de off. adviesprijzen en als je dan de opruimingsprijzen bekijkt, zou dat ook hedentendage zéér aantrekkelijk zijn. (Iets meer dan de helft van de adviesprijs).

In het verslag van 19 mei 1990 kondigde Geertsema aan na vijf jaar als coördinator te hebben gefunctioneerd, deze functie neer te leggen, ongeacht het zich aanmelden van een opvolger. Ook werden er weer plannen gesmeed voor deelname aan Rail 90. Inzet slechts door vijf man.

Het verslag van 22 september maakte melding van de “ijslolliebaan van dhr. Gerrits, waarop veel door hem gebouwd railmateriaal waaronder enkele van zijn jeugdzonden die het vrije ruimteprofiel royaal vullen”. (tekst Geertsema)

De bijeenkomst op 19 januari 1991 bracht wat bekendere namen voor het voetlicht, te weten: Hans Guldie, Jan Gerrits, Louis Mackay, Martin Harms en introduceerde Hans Offerman†.

De naam van het restaurant was inmiddels omgedoopt in “Het Kruispunt”. En de oude kartrekkers Geertsema en Verheul waren kennelijk wegens ziekte afwezig.

Het trio Gerrits (voorzitter), Guldie (materieel coördinator) en Harms (secretaris) trokken begin '91 de kar. Het was niet duidelijk of het hier een spookkar betrof.

Geertsema was kennelijk nog wel op de achtergrond aanwezig vanwege vermelding van zijn adressering als afmeldadres. Ook werd Hans Offermant als nieuw lid verwelkomd en daardoor tevens de prijslijst van Renken (bij velen inmiddels legendarisch) werd geïntroduceerd. Op 18 mei werd Anton Span na jarenlange afwezigheid weer lid. Bert Gorissen werd ingeschreven als nieuw lid.

Op de bijeenkomst van 21 september 1991 was het feest: de GrootSpoorGroep bestond 10 jaar! Maar nog steeds niets officieels! Voor de gelegenheid had men ook buiten een grote baan aangelegd om de bewoners van Valburg met de GSG kennis te laten maken. Geertsema nam na zes jaar afscheid en Verheul wilde er ook mee gaan stoppen.

(Geertsema ontving VVV-bon van f100,-)



“Tuinbaan” Appelscha

Een lid maakte melding van het feit dat een importeur Otto Simon eens tuinbanen wilde zien (vermoedelijk net LGB-vertegenwoordiger geworden?). Dan was de heer Mackay in Appelscha geweest. (U moet weten dat hij namelijk altijd overal met zijn videocamera loopt te struinen en zodoende ons al vaker aan leuke tips heeft geholpen –behalve Appelscha bijvoorbeeld de stoomdagen in Leek!); maar daar in dat verre Appelscha lag een tuinbaan van wel 930 meter. Hij toonde er een video van. Voor diegenen onder ons die het nog niet zouden vermoeden: het zou de aanzet zijn tot een jarenlange samenwerking en de instelling van de Nationale GrootSpoordagen in het Miniatuurpark Appelscha, want dat was die tuinbaan!

Het was natuurlijk geen tuinbaan, maar het spoornet van Noord Nederland in Friesland, Groningen en Drenthe in Madurodam-stijl

(sorry Hans W.) Wij zijn daar jaren te gast geweest in het tweede weekend van juli en mochten onze treinen rijden op de noordelijke trajecten. Zo kon het gebeuren dat een Amerikaanse ertstrein met dubbele dieseltractie langs Hoogeveen kreunde en ergens anders de Glacier Express van de Rhätische Bahn, Leeuwarden inreed i.p.v. St.Moritz. Dit heeft in 1995 geresulteerd in een wapenfeit zonder weerga: het vestigen van het Wereldrecord Langste Modeltrein ter Wereld voor het Guinness Book of Records! (251 meter, waaronder 14 RhB-loks)

Contributie voor 1992 was bepaald op 20 gulden en dat bij 35 geregistreerde leden. (Later 32)

Inmiddels was ons stekje, “De Viersprong” gedoopt. Maar nog steeds op hetzelfde adres. De zaal was ook al jaren niet meer gratis, maar wel goedkoop. Guldie verving Gerrits als “voorzitter” door omstandigheden. Verder werd Rein Nonnekes als lid verwelkomd. De aanvang was al op 12.00 uur gesteld. En dan was men er ook. Het was absoluut niet gebruikelijk om tussendoor binnen te waaien. Men hechtte erg aan gezelligheid, het leggen van een baan en het rijden met treinen, het laten zien van ge- en verbouwd materieel en vooral het praten erover, en dat maakt dorstig.....

Wat intussen een beetje in onbruik is geraakt, werd daar zo’n beetje geïntroduceerd: in de zomermaanden op een zaterdag of zondag, een open dag bij iemand thuis die een tuinbaan had. Vreselijk gezellig! In 1992 was dat bij Martin Harms in Voorburg op 27 juni.

Onze “nieuwsbrief”, inmiddels uitgegroeid tot twee velletjes, begon zo langzamerhand de vormen aan te nemen in de richting van wat eens een clubblad zou kunnen worden. Behalve een verslag van de voorgaande bijeenkomst, werden er ook artikelen opgenomen, zowel fantasie (H.Rol) als werkelijkheid: Vakantiewetenswaardigheden en andere aardige tips. Ook toen al werd vooral Zwitserland gepromoot.

14 november 1992 was tevens de entree van Alex Beets en David Mosies. Louis Mackay had inmiddels contact gehad met Hans Wilhelmus van Miniatuurpark Appelscha en deze vond het een leuk idee als wij daar eens kwamen rijden. Dat zou dan voorjaar/zomer ’93 worden.

Wat ook als een rode draad door alle voorgaande verslagen loopt, is dat men in min of meer ernstige mate geobsedeerd was van modulebanen. Steeds was men plannen aan het maken en/of informatie elders in te winnen. Uiteindelijk zou het nooit wat worden, zeker niet in clubverband. Gerrit van Werven, gecharmeerd van de bouwnormen van Helmut Schmidt (Bad Hersfeld ?), had ondanks tegenstroom toch een modulebaan gebouwd. Deze staat inmiddels al weer enkele jaren werkeloos te koop. Wie biedt? Op 23 januari 1993 was men in een euforische stemming: 25 van de 35 leden waren op komen dagen en sommigen hadden ook nog eens introducés meegenomen! (één daarvan bleek Henk Bunte van Modelatelier Apeldoorn te zijn). “Appelscha” bleek definitief

op 12 juni te zijn gepland. Ook durfde David Mosies het aan zijn eerste Open Dag voor de GSG te organiseren op 27 juni 93. Kort daarvoor deed Jaap Groen (tegenwoordig van Big Train World) zijn intrede bij de club. Wat ook



1993. Hans Guldie en Rein Nonnekes bij de opendag
tuinbaan van David Mosies

een repeterend fenomeen was, was het informeren naar en het plannen van excursies naar Madurodam en LGB-Neurenberg. Steeds lees je dan dat er bepaalde leden actie zullen ondernemen, maar later hoor je er nooit meer iets van. Het 30-jarig bestaan van LGB in 1998 zou de eerste keer zijn dat een groep GSG-ers naar Neurenberg afreisde. Ook is er wel eens een delegatie naar de Spielwarenmesse in datzelfde Neurenberg geweest.

De bijeenkomst van 8 januari 1994 was ook een zeer memorabele: na zo'n 13 jaar als clubje bestaan te hebben, werden nu de geesten rijp geacht om tot een officiële vereniging te komen, mede door het ledenaantal (51), maar eveneens door de toenemende financiële en juridische consequenties. De toen gevormde werkgroep (na stemming door 32 aanwezige leden en 22

vóórstemmers) bestond uit Beets, Offerman, Verheul, Goossens, Gorissen, Guldie, Harms en Nonnekes (coördinator).

Hans Wilhelmus komt op de bijeenkomst van 5 maart 94 met het wilde plan voor een recordpoging (zie ook het eerdere stukje hierover).

Het oprichten der vereniging nam nu toch wel heel serieuze vormen aan: aangekondigd werd dat de off.. Oprichtingsvergadering onder leiding van Aart-Henk Goossens op 7 mei 1994 gehouden zou worden en men werd uitgenodigd bij verhindering dit te laten weten en een schriftelijke verklaring te sturen aan Hans Guldie. Dan was het eindelijk 7 mei en konden en spijkers met koppen geslagen worden m.b.t. de eindelijke oprichting. Aart-Henk Goossens leidde de vergadering en de discussies n.a.v. ingediende amendementen. Het nieuwe bestuur werd gekozen en gevormd door Hans Guldie (voorzitter), Alex Beets (vice-voorzitter), Martin Harms (secretaris) en Rein Nonnekes (penningmeester) Deze zomer werden Willem van Oers en Toine van Leer ook lid. 17 september 94 stond in het teken van de voorbereidingen voor de recordpoging en het afhandelen van de statuten (in concept) Ook de aankondiging van deelnemen aan Eurospoor (de 1^e keer) en niet te vergeten het afscheid van Ton Verheul, nagenoeg lid vanaf het eerste uur en door de jaren heen de financiën regelend. Er werd ook al gesproken over een ander logo.



Aart-H.
Goossens



Martin
Harms



Op de laatste bijeenkomst van 1994 (17 december) werd Eurospoor geëvalueerd, verzocht Alex Beets mandaat om het notariële traject te gaan volgen en werd Ton Verheul unaniem tot ere-lid benoemd.

Voorzichtig deed het nieuwe logo zijn intrede naast de "oude kop". Het nieuwe logo was een ontwerp van Rein Nonnekes.

Het eerste nummer van 1995 was voor Martin Harms aanleiding het nieuwe élan van de club te vertalen in een nieuwe outfit van ons blad (inmiddels vier kantjes). Het oude logo verdween nu definitief en ook de aanduiding "Rail Hobby" voorafgaand aan "GrootSpoorGroep."

David Mosies wierp zich eind 1994 op als ledenadministrateur.

De laatste bijeenkomst voor de zomer van 1995 was erg bijzonder: de laatste voorbereidingen voor de recordpoging in Appelscha in juli, het ingebruiknemen van de eerste door de club aangeschafte rails onder dankzegging aan Gerrit van Werven voor het steeds ter beschikking stellen en steeds meenemen van zijn rails, en de laatste stappen richting notaris.

Op de bijeenkomst van 2 september 95 deed “de prijslijst van Van Gils” zijn intrede. Wij zijn hem daar nog steeds dankbaar voor! Het heeft namelijk wèl wat in gang gezet.....

Het eerste verslag na de zomervakantie van 1995 stond eigenlijk geheel in het teken van de geslaagde wereldrecordpoging. Er was zelfs een soort “oorkonde” afgedrukt waarin de redactie van Guinness het wereldrecord bevestigde.



er uitgebreid stilgestaan bij het evenement Eurospoor 95. Vooral Sjoerd en José Zijlstra hadden daar veel werk van gemaakt.

Min of meer ongemerkt waren inmiddels alle formaliteiten afgerond om tot een officiële vereniging te geraken met als voorlopig hoogtepunt het passeren van de notariële akte op 25 september 1995.

Begin 1996 werd David Mosies tevens bestuurslid.

Eind 95 waren o.a. nog lid geworden: Heinz Perseke

en Henk van der Linden. Ook werd een nieuwe locatie aan de Tielsestraat betrokken: café-zaal “Centraal”. Maar ook toen al werden de gemoederen hevig in beroering gebracht bij het alleen maar öppen van contributieverhoging.

Op de algemene ledenvergadering van 16 maart 96 trad Hans Guldie terug wegens gezondheidsredenen en traden José en Sjoerd Zijlstra en David Mosies toe tot het Bestuur. Een omvangrijk clubje dus. Contributie was nog steeds 25 gulden.



Café Centraal te Valburg. Vanaf 1996 het GSG “honk”



De Grootspoor nieuwe stijl als ontwerp van Alex Beets

genoemd onder de noemer “afgekoppeld” resp. “aangekoppeld”. In oktober was de beurt aan o.a. Derk-Jan Niezing.

Maart 97 bracht een blad met maar liefst 16 pagina’s! Daar stonden dan ook wat schokkende mededelingen in, zoals het met onmiddellijke ingang aftreden van Alex Beets als voorzitter en het aftreden op de aanstaande jaarvergadering van Martin Harms en Bert Gorissen (beiden waren niet herkiesbaar) Martin de Groot was één van de mensen die lid werden. Achter de schermen was al contact gelegd met een kandidaat-voorzitter. Als hij zou instemmen, zou dat pas voor ná de zomervakantie zijn. Nu alleen nog iemand voor het clubblad. David Mosies had

De voorzitter (Beets) had een nieuwe PC en ging met alle voortvarendheid in hem, de naar zijn idee oubollige uitstraling van ons clubblad te lijf. Het resultaat mocht er zijn, alleen had hij in zijn tomeloze enthousiasme het logo laten sneuvelen. Maar, David, het was wel uitgevoerd in kolommen..... en óók nog met lijntjes ertussen! We schrijven september 1996.

En jawel, het logo was terug! Leden die opzegde en die zich aanmeldde, werden in het blad

zich in ieder geval als reddende engel opgeworpen om een nood editie te maken. Dat werd dus de uitgave van Maart 1997 waarvan de voorpagina al reeds door Alex Beets in elkaar was gezet.

In het blad van mei 1997 werd de sluier al opgelicht: Hans Guldie zou weer terugkeren op het oude nest. Nieuw als lid waren Diny en Joop Timmer en Klaas Robers. Bij de volgende uitgave was dat o.a. Jan Loman, die eveneens weer terugkeerde op het oude nest.

In 1997 deden ook de eerste advertenties hun intrede. November 97 stond in het teken van de fabricage van GSG-huifwagons. Inmiddels een collectors item! Ook werd op 1 november in Valburg afscheid genomen van Martin Harms als bestuurslid (van het eerste uur) Hij werd benoemd als erelid. Tijdens deze bijeenkomst werden de eerste plannen gesmeed om naar Neurenberg te gaan in de zomer van 1998 ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van LGB.

Ook werd er teruggekeken op Eurospoor. Over het algemeen was men tevreden tot zeer tevreden, maar had men natuurlijk ook wat op- en aanmerkingen. Het kan n.l. altijd beter. Kennelijk dachten Sjoerd en José Zijlstra daar



Party en Bowling centrum "De Wanmolen" te Zetten



De "prive"ingang bij de "Wanmolen" voor de GSG

toen anders over (vermoedelijk het verhaal van de bekende druppel en die emmer....), want de dag erop kondigden beiden aan met onmiddellijke ingang met alle (bestuurs-) activiteiten te stoppen. Jammer! Een andere mijlpaal was het naderen van de inschrijving van het honderdste lid. Het Bestuur had besloten hem of haar een passend aandenken te schenken. Ook de kerstpuzzel deed zijn intrede.

Hield het dan nooit op? Hoe zo? Nou, we moesten van locatie veranderen omdat heer Nab "Valburg" verkocht had, maar we konden wel uitwijken naar een ander onderkomen van hem: De Wanmolen in Zetten. Iedereen was meteen enthousiast. De plannen voor Neurenberg (27 en 28 juni) werden steeds concreter en Studio 22,5 meldde zich als nieuwe "huisleverancier", terwijl er een alliantie werd aangegaan met de Spoor II Club van Hans Offerman†, teneinde met een mega-stand te komen op Rail 98. Het heeft niet mogen baten.

Het 100^{ste} lid werd Peter Blankert. Als aandenken kreeg hij een one-off huifwagon van de GSG.

In het jaarverslag werd de al enige tijd gebruikelijke contributie van f37.50 te laag bevonden t.o.v. de geboden activiteiten. Per 1 juli 1998 zou het dan ook 50 gulden moeten worden.

Na jaren Appelscha tekenden zich begin 98 donkere wolken af door het indiensttreden van een nieuwe PR-dame daar. En u weet het: bij nieuw aantredende functionarissen die ook nog wat te vertellen hebben, moet vaak alles ineens anders en "beter". Het zou het einde inluiden voor de Nationale GrootSpoordagen, zoals het evenement al jaren heette.

LGB begon zo langzamerhand steeds meer mensen lekker te maken voor zijn "Birthday Party" in Neurenberg. Als alternatief voor Appelscha gingen we voor de eerste keer buurten bij de VSM in Beekbergen. Dit bleek al direct heel leuk te zijn.

Daarvoor, eind juni 98, waren er al een 9-tal leden afgereisd naar Neurenberg. Het bleek een onvergetelijke happening te zijn geweest! Eindelijk was men dan in het Mekka der grote sporen, de tempels van LGB zelf! En om dezelfde beeldspraak aan te houden: geofferd werd er ook, en hoe?! Kennelijk offerde men ook voor zonden die nog begaan moesten worden. Ondanks de enorme mensenmassa, kwam je met de regelmaat van de klok toch nog andere leden van de club tegen.



Inmiddels was bekend geworden dat Rail 98 er niet in zat, en ook Eurospoor niet. De Spoor II Club zou nog wel een poging wagen.

31 oktober 98 was het dan zover: de eerder aangekondigde massa-verkoping van onderdelen van Studio 22,5 stond uitgesteld en toen was het “graaien maar”. Er sprokkelde zo iemand een hele lok bij elkaar! Jan Loman had de club 10% van de opbrengst in het vooruitzicht gesteld en dat kwam nog op zo’n 370 gulden.

In het nummer van januari 99 werd melding gemaakt van het nieuwe lid Frans den Blaauwen, die later om veel vervelender redenen in de bekendheid zou treden en van

Bert Coppens, omdat hij diegene was geweest van het bijeenprokkelen van een hele lok. We hadden toen al zo’n 119 leden.

Harry Becker van Otto Simon (de LGB-importeur) ging voor zichzelf beginnen onder de vlag van HobbyTime, omdat O.S. zijn activiteiten op dit terrein beëindigde.

Ook een steeds terugkerend fenomeen was het bezoeken van een zgn. Open Dag van een tuinbaan bij een lid van de club, ergens in de zomer, in 1998 bijvoorbeeld bij Henk de Lange, Paul Nitzsche en Heinz Perseke.



In de loop der jaren werd ons blad “GrootSpoor” ook steeds professioneler, niet in de laatste plaats dankzij de tomeloze inzet van David Mosies (al dan niet geassisteerd door echtgenote Annie) en de ter beschikking staande apparatuur die recent daarvoor door de club was aangeschaft.

Inmiddels was het jaar 1999 aangebroken, het laatste jaar van de eeuw. (puristen onder ons zullen nu betogen dat het nog een jaar duurt voordat de eeuw teneinde zal zijn en wel per 1-1-2001!).

Dit jaar werd wederom een nieuwe activiteit opgestart. Door de tussenkomst van Hans Wilhelmus van park Appelscha, kwam park Nienoord in Leek in de picture. Het was een alleraardigste ervaring en dat vond ook de dagelijks beheerder, maar zijn broodheren dachten daar toch anders over en het zou bij deze ene poging blijven (stand voorjaar 2000).

In dit jaar verhuist de ledenadministratie van David Mosies naar Willem Reij

Frans den Blaauwen schonk zijn eerste drie lange LGB-wissels, nieuw in doos. Een artikel over ZIJN Sallandse Modelspoorweg naar Zwitsers voorbeeld stond in het septembernummer.

Evenals een terugblik op Leek. Een nummer later moesten we al melden dat Frans den Blaauwen ernstig ziek was en zijn “spoorerfenis” naliet aan de GSG. Er zou dan ook een grote verkoping plaatsvinden op 23 oktober. “Terug naar Toen” van de VSM waar de GSG acte-de-présence gegeven had, was ook een item in het blad. Met een nog grotere stand dan het voorgaande jaar. Ondanks het feit dat de GSG niet officieel aanwezig was bij de 1^e Open Dag van Hobby Time, waren er toch een aantal individuele leden heen gegaan, hetgeen resulteerde in een reportage. Om de eeuw af te ronden en te stoppen met dit historisch overzicht van bijna 20 jaar Grootspoorgroep in al zijn facetten, waarvan de laatste 5 jaar als volwaardige officiële vereniging, wordt het blad van januari 2000 nog even meegenomen. Daarin stond natuurlijk het jaarverslag van 1999 en dat gaf een ledenaantal van 125 aan.

Vermoedelijk zijn we hiermee de grootste modelspoorclub die bij de NMF is aangesloten. Voorwaar, een niet geringe prestatie als je kijkt naar hoe het allemaal begon in 1981!

Maar ook de GrootSpoorGroep kent roerige tijden. In het januari-nummer stond het overlijden van Frans den Blaauwen en eind februari werden we opgeschrikt door de mededeling van het tragisch overlijden van Martin de Groot. Het enige wat nog overblijft, is onbegrip. Inmiddels was ook bekend geworden dat Hans Offerman ongeneeslijk ziek was. Het bepaalde ons maar weer eens bij de eindigheid der dingen! Maar het clubleven gaat desondanks “gewoon” door en dat resulteerde o.a. in de Landelijke Modelspoordag op 25 maart. Gehouden in de grote zaal in Zetten, was dit weer een groot succes.

Omdat Lammert Boerman met zijn gouden handjes al geruime tijd de aandacht trok met zijn zelfgebouwde juweeltjes van locs van de Harzquerbahn, ontstond het plan om zoiets collectief te gaan doen. Na een heuse enquête rolde de Rhätia (RhB 1) uit de uitslag. Hetgeen inmiddels (stand november 2000) heeft geresulteerd in de concrete plannen voor de bouw van 17 locs mede mogelijk gemaakt door de welwillende medewerking van Jan Loman van Studio 22,5.

Het blad van september ligt bij menigeen nog redelijk vers in het geheugen, maar om de compleetheit van het overzicht geen geweld aan te doen meld ik toch nog wat zaken uit de tweede helft van het jaar 2000. Eind juni overleed namelijk niet geheel onverwachts, Hans Offerman. Hij was een markante persoonlijkheid met ontzettend

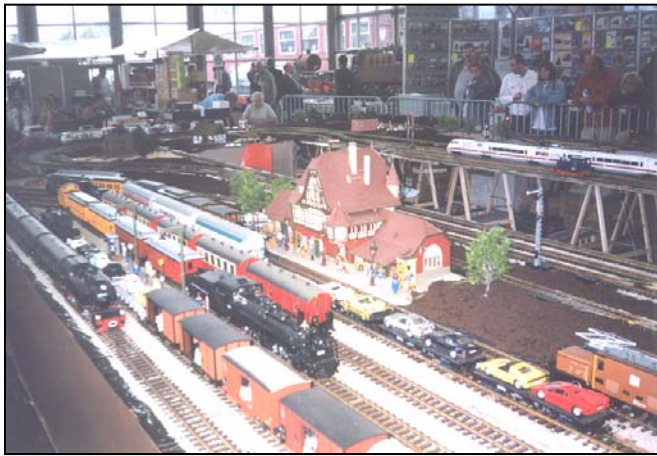
veel kunde op modelspoorgebied. Het was zijn ziel en zaligheid en lag mede ten grondslag aan het oprichten van de Spoor II Club Holland, waar vooral de nadruk lag op bouwen.

Het volgende “verlies” wat de club te verwerken kreeg, was het om gezondheidsredenen aftreden van voorzitter

Hans Guldie. Ondanks dat hij het zelf verafschuwt, past het om op deze plaats hem nogmaals dank te zeggen voor alles wat hij voor de club heeft betekend. Hij heeft meer voor de club betekend dan menig een zich zal realiseren. Maar het bloed kruipt toch waar het niet gaan kan, want hij werd onlangs –weer- gesignaleerd op de beurs in Houten!

De deelname aan het jubileumfestijn van de 25-jarige VSM in Beekbergen was ook weer een groot succes met o.a. de grootste baan tot nu toe. Om niet te doubleren met de verslagen in Grootspoor, beperk ik me alleen tot het vermelden van het evenement. Een laatste wapenfeit was de deelname aan Rail 2000 in Den Bosch.

Als u dit leest en naar alle waarschijnlijkheid is dat in het nu voor u liggende Jubileum-nummer (mooi hè?), zult u een aardig totaalbeeld hebben gekregen over het reilen en



GSG deelname 25 jaar VSM te Beekbergen, Sept 2000.

zeilen van deze modelspoorclub. Je vraagt je onwillekeurig af, wat er met bepaalde mensen gebeurd is nadat ze, om welke reden dan ook, zich terugtrokken uit de GrootSpoorGroep. Vooral zo'n Hans van Dorssen, maar ook een Geerlofs en zelfs een Geertsema, waarover ik hoorde dat hij de (LGB)draad weer wilde gaan oppakken. Verder werden nog de namen van Paul Eck uit Den Bosch (met zijn enorme ervaring op het gebied van baanaanleg in de

tuin) en die van Moraal uit Haarlem (specialist in elektrische schakelingen) in mijn oren gefluisterd. Recenter zijn er nog wel wat meer namen te bedenken.

Zeker is wel, dat in de loop der jaren deze club een aardig aantal illustere figuren heeft gekend. Om welke reden dan ook kom je die tegen in de verslagen door de jaren heen.

Het is altijd moeilijk om volledig te zijn, en alleen leden van het eerste uur zullen mogelijk omissies constateren, hoewel dit overzicht met de grootste zorg is samengesteld. Bronnen waren vrijwel



Jan Gerrits en Nico Slooff met RTM station

uitsluitend schriftelijke stukken (en daarin schuilt tevens de beperking) uit o.a. het archief van Jan Gerrits, waarvoor nogmaals mijn dank, maar een niet onbelangrijk- deel van belevenissen werd niet schriftelijk vastgelegd en bestaat alleen nog in de herinnering van betrokkenen.

Om de eeuw af te ronden (uiteindelijk is het millennium pas op 1-1-2001) en te stoppen met dit historisch overzicht van bijna 20 jaar GrootSpoorGroep in al zijn facetten, waarvan de laatste 5 jaar als volwaardige officiële vereniging, komen we toe aan de stand van eind december: meer dan 160 leden inmiddels. Vermoedelijk zijn we hiermee de grootste modelspoorclub die bij de NMF is aangesloten. Voorwaar, een niet geringe prestatie als je kijkt hoe het allemaal begon in 1981! Het einde is voorlopig nog niet in zicht. Het legt wel een zware last op de schouders van het Bestuur. Op naar de toekomst!

