

WISSELKOERIER



Modelspoorvereniging Drachten

Voorwoord voorzitter

| In dit nummer | |
|---|----|
| Voorwoord | 1 |
| Spoornieuws | 3 |
| 't Seinhuis | 5 |
| Nieuwe leden stellen zich voor. | 6 |
| De grootste, de sterkste maar ook de mooiste? | 8 |
| ERTMS in Nederland | 11 |

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

In 't Seinhuis bruist het van de activiteiten, aan meerdere banen wordt gewerkt. Zoals we in de vorige Wisselkoerier al konden zien, hebben we een nieuwe rubriek, waarin de vorderingen van de diverse modules zijn te volgen.

Ook willen we een traditie in ere houden namelijk de rijdag voor de leden aan het einde van het jaar. Deze keer wordt het gehouden op donderdag 27 december 2012. We beginnen om 14.00 uur en gaan door tot 22.30 uur. Verder zullen 's avonds de oliebollen niet ontbreken. Ook kan er dan op alle beschikbare banen worden gereden. Dus leden neem je treinen mee en laat ze rijden.

Een maand later op zaterdag 26 en zondag 27 januari 2013 staan we op het evenement "Toy-Fair" in het Fries Congres Centrum in Drachten. Tijdens deze beurs zullen meerdere aspecten van modelbouwhobby's te bewonderen zijn. Met een gedeelte van onze Amerikaanse Fremo modulebaan zullen we het publiek met onze vereniging kennis laten maken. De openingstijden voor bezoekers zal op beide dagen van 10.00 uur tot 16.30 uur zijn. Kinderen tot 8 jaar hebben gratis toegang.

Op vrijdag avond zullen we de baan van 't Seinhuis naar de locatie brengen en opbouwen. Zondag in de namiddag gaan we de zaak opbreken en weer terug brengen.

Zowel voor het opzetten als het afbreken van de baan en ook voor het bedienen van de baan tijdens het evenement hebben we de hulp van nog enkele leden nodig. Graag opgeven bij één van de bestuursleden.

Nu de werkzaamheden van de werkgroep "Digitaal" geheel zijn afgerond wil ik de leden van de werkgroep, te weten: Edward, Gino, Koert, Ed en Ridzert van harte bedanken voor het vele werk dat ze hebben gedaan en voor de inbreng van hun goede ideeën. Met de aanbevelingen uit het eindverslag kunnen we verder met de bouw van een digitale baan.

In oktober heeft Edward een reis gemaakt naar een tweetal museumbanen in Amerika. Dit heeft uiteraard weer een aantal prachtige foto's opgeleverd. Eén staat reeds in deze uitgave. Het lijkt mij leuk om samen met de leden en zeker met de leden die niet zo vaak komen, gezellig een kopje koffie te drinken in 't Seinhuis. Dan kunnen jullie met eigen ogen zien hoe ver we gevorderd zijn met de bouw van de modules. Mogelijk begint het weer te kriebelen en ga je volop mee doen.

Met een vriendelijke groet en tot ziens,

Fetze de Jong
Voorzitter.

Spoor Nieuws.

Roodeschool- Eemshaven.

In 2014 zal gestart worden met de verlenging van de spoorlijn van Roodeschool naar de Eemshaven. De verbinding is vooral van belang voor de toeristen die naar het Duitse eiland Borkum willen. Het totale project kost € 17,5 miljoen. Als alles volgens planning verloopt zal in 2016 de treinen van Arriva drie tot vier maal per dag naar de nieuwe halte gaan rijden.


Utrecht Centraal- Lunetten (Randstadrail).

Tijdens het weekeinde van 28 september en 1 oktober zijn een aantal nieuwe sporen richting Houten aangesloten op de bestaande sporen. Dit in het kader van het plan om het treinvervoer binnen de regio Utrecht te verbeteren. Op 24 en 25 november zullen dan de sporen richting Driebergen worden aangesloten. Over drie jaar zal dan tussen Utrecht Centraal en Lunetten een 8 sporig traject ontstaan.

Treinen volgen per satelliet.


Gedurende een proef van een jaar zullen de treinen van Arriva te volgen zijn op de computer. Via de website www.treinviewer.nl kan iedereen de positie van de treinen in het Noorden op het scherm volgen. Prorail heeft in samenwerking met Arriva deze website opgezet. Door middel van het gps signaal is de exacte plaats van de treinen bekend. Het doel is om op deze manier bij vertragingen de treinenloop beter bij te kunnen sturen.

"Voor al uw Modelbouw en Hobby producten"



MODELSHOP
NILS ESTER

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 MODELEN:** 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 spoort.

In het eerste weekeinde van de landelijke herfstvakantie is het emplacement van Zwolle 3 dagen dicht geweest. Dit was nodig om de sporen naar het nieuwe vierde perron aan te sluiten. Ook zijn de relais voor de nieuwe beveiliging beproefd. Door deze operatie is station Zwolle gereed om de extra treinen die via de Hanzelijn gaan rijden te ontvangen. De in aanbouw zijnde reizigerstunnel en de verdere aanpassing van het emplacement zal in 2014 gereed zijn.



Tunnelbak ingeschoven bij Wirdum.

Na de laatste trein op woensdag 25 oktober en maandagmorgen vroeg op 29 oktober 2012 is het treinverkeer tussen Leeuwarden en Heerenveen gestremd geweest. Dit was nodig om bij Wirdum een tunnelbak van 2200 ton onder het spoor te schuiven. Door middel van vijzels is de, naast de spoorbaan gebouwde bak, op zijn plaats geschoven. De werkzaamheden maken deel uit van de "Haak om Leeuwarden". Dit is de weg die de autoweg van Drachten naar Leeuwarden verbindt met de snelweg naar Harlingen. In maart volgend jaar zal een fietstunnel onder het spoor worden geschoven.

FdJ



t Seinhuis

Het aantal activiteiten neemt snel toe. Zelfs in schaal N wordt weer gewerkt. De nieuwe perrons van Drachtsterpoort zijn gereed.

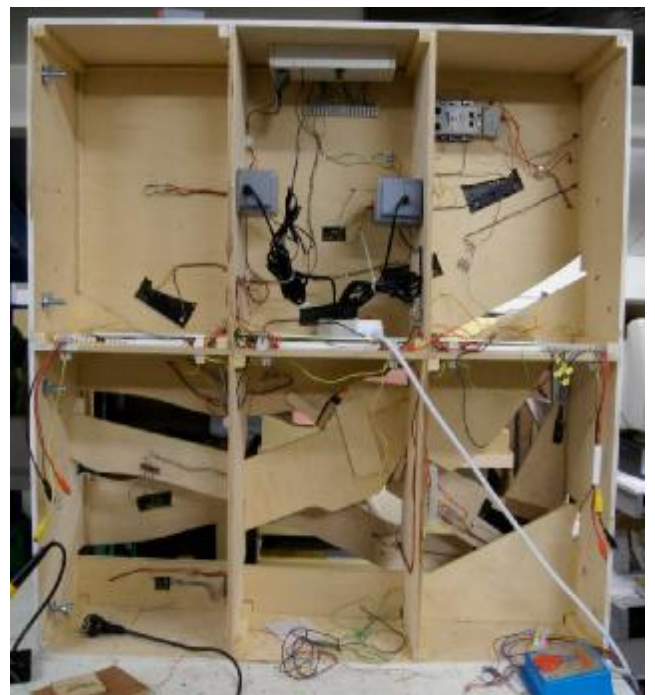
Enkele sporen moeten nog van ballast voorzien worden.

Intussen is het achterste spoor deels opgebroken en wordt er gewerkt aan verplaatsing van dit spoor naar achteren om daar een aantal losmogelijkheden te maken.

Van de Märklin modulebaan is van 1 van de stations de bedrading gerenoveerd en een wisselaandrijving vernieuwd. Aan de afwerking van de T splitsing wordt ook nog gewerkt.



Xander en Emiel hebben de spits afgebeten met een schuifbak voor een toekomstige N modulebaan. Mogelijk volgen andere slapende N-ers nu ook snel. De vorige keer niet genoemd maar toch altijd druk is Henk met zijn Märklin demobaan??. De rails liggen intussen en er staat zelfs al wat scenery. Momenteel wordt een en ander aangesloten. De Fremo US kolenmijn heeft een laad en losplaats gekregen en er is nu al wat scenery veranderd.



Nieuwe leden stellen zich voor.....

Deze keer Peter Nijdam.

Hoewel hij al een jaar lid is van onze vereniging en al menig keer 't Seinhuis heeft bezocht is hij toch één van de nieuwe leden.



Vele jaren woonde hij nabij het Noorderstation in Groningen en zag hij van jongs af aan de Blauwe Engelen over de toen nog enkele spoor naar het Noorden rijden. Op een door zijn vader aangeschafte houten plaat werd het eerst Märklin treintje in gang gezet. Maar op een bepaalde leeftijd gaat de interesse uit naar andere dingen en werden de treinen ingepakt. Een verhuizing naar Eelde volgde. Maar doordat zijn vriendin werk had gevonden in Leeuwarden kwam Friesland in beeld. Uiteindelijk streek het paar neer in Ureterp waar een huis met een grote zolder werd betrokken.

Hier werd een nieuwe start gemaakt met de hobby. Eigenlijk bij toeval. Op een zondag kwamen kennissen langs met hun zoontje. Om hem te plezieren werd in de kamer een ovaaltje gelegd. Maar de oude treinen bleken wel aan onderhoud toe te zijn. Dus naar Nootermans om onderdelen. Maar daar stonden ook mooie nieuwe modellen. De verleiding was te groot dus werd er een blauwe NS 1100 locomotief van Roco aangeschaft. Deze was nog analoog. Maar waarschijnlijk zal digitaal toch wel de toekomst hebben dus werd er ook een digitale beginset met een stoomlocomotief van de serie 86 van de Duitse spoorwegen aangeschaft. Om de baan verder uit te bouwen was een grote treintafel noodzakelijk (afmetingen 122 x 244 cm). Maar zelfs dit was niet genoeg zodat er weer een stuk aan werd gezet.



De techniek heeft bij Peter steeds de boventoon gevoerd. Het inbouwen van verlichting en het maken van een schakeling in de treinen om zowel op de Märklin-baan als op de gelijkstroombaan te kunnen rijden was zijn ding. Bij een bezoek aan een open dag van "MD" zag Peter ook hoe een baan aangekleed kan worden. Na een aantal keren gekeken te hebben op onze website werd het besluit genomen om lid te worden van onze vereniging.

Naast de verdere uitbouw van zijn baan op zolder heeft Peter ook plannen om een lus of een keerlus aan de Märklinbaan van Reinier te bouwen. Zodat er op deze baan rond kan worden gereden. Voor zijn eigen baan wil hij



een gedeeltelijk automatisch bedrijf gaan opzetten door middel van schakelcontacten tussen de rails. Voor zijn eigen modelbaan heeft hij een listig sporenplan gemaakt waarbij hij zowel links als rechts om kan rijden. Hij heeft diverse fabricaten op de baan staan met als hoofdzaak Märklin, Trix, Roco en Fleischmann. Voor de verdere uitbouw van zijn verzameling rijdend materieel gaat Peter regelmatig naar beurzen als Houten en Eurospoor.



DE GROOTSTE, DE STERKSTE, MAAR OOK DE MOOISTE?

De lokomotieven van de Baureihe 45 golden als de grootste en sterkste (goederentrein)lokomotieven die er ooit in het lokomotievenpark van de Duitse spoorwegen te vinden waren.

Weliswaar zijn er in totaal slechts 28 stuks van gebouwd, maar dat was een voldoende groot aantal om een blijvende indruk te maken.



De sterkste Duitse stoomlokomotief, deze 3-cilinder 1'E1' van de bouwserie 45, kwam in 1936 met om te beginnen 2 exemplaren geleverd door de firma Henschel in Kassel. De resterende 26 loks volgden in 1940, die in details verschilden van de twee eerste exemplaren.

Deze Baureihe 45, die zeer nauw verwant was (vanwege vele uitwisselbare onderdelen, Austauschbauweise) aan de BR 06 en de BR 41, is eigenlijk nooit echt boven een zeker experimenterstadium uit gekomen. De keteldruk, die men in het begin op 20 atm. Had vastgelegd,, moest naar 16 atm. Worden gereduceerd ten gevolge van lekken tengevolge van het te hoog belasten van de wand tussen ketel en vuurkist. Overigens werd dit ook veroorzaakt door de enorm lange vlampijpen en –buizen. Men had door het inbouwen van een verbrandingskamer deze te lange buizen kunnen voorkomen, maar zo'n verbrandingskamer was tegen het zere been van Richard P. Wagner, die destijds bij de DRG de regie over de lokomotiefbouw in handen had. Nog afgezien daarvan eiste de lok met haar roosteroppervlakte van 4,82 m² nogal wat van de stokers die haar met steenkool moesten voeden, temeer daar men niet voornemens was een Stoker-installatie in te bouwen. In plaats daarvan werden er twee stokers op de lok gezet. Tenslotte speelden ook de loopeigenschappen in bogen parten.

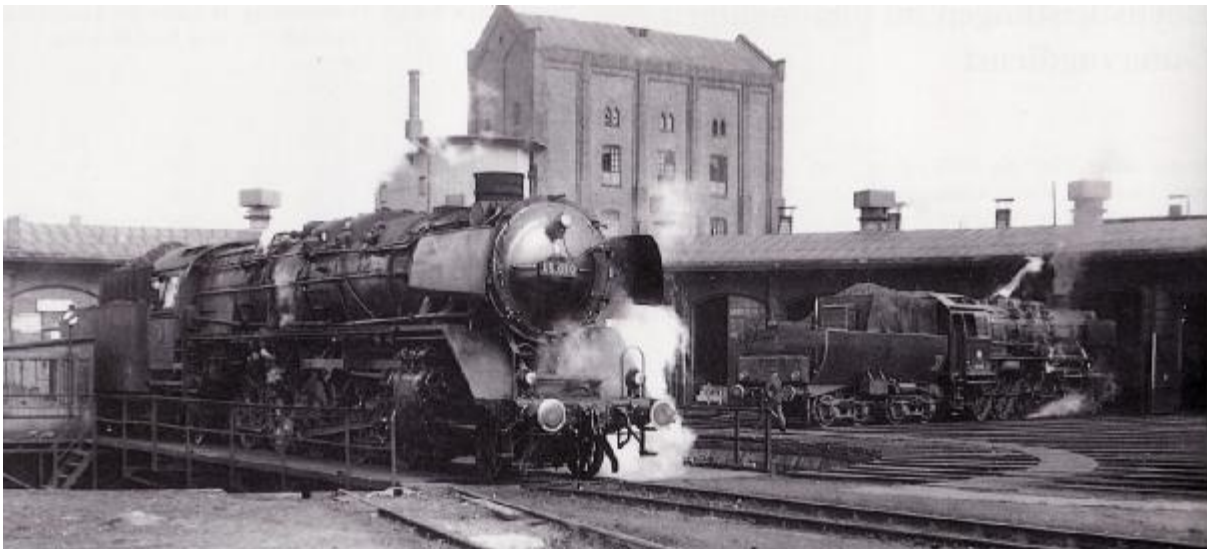


De aangedreven assen waren in een staafframe ingebouwd. De voorloopas vormde samen met de eerste koppelas een zgn. Krauss-Gestell, en kon tot maximaal 145 mm zijwaarts bewegen; de naloopas zat in een soort draaistel met een mogelijke zijwaartse beweging van 105 mm. De eerste koppelas (die dus met de voorloopas in dat Krauss-Gestell zit) kon zijdelings tot 20 mm bewegen. De 2^e en 5^e as lagen vast, terwijl van de 3^e en 4^e as de flens kleiner van formaat was. Met aangedreven assen met wielen van 1600 mm diameter kon de lokomotief een maximale snelheid van 90 km/h ontwikkelen.

Door het omsteken van bouten in de draaistellen van voorloop- en naloopas kon men de asdruk van de lokomotief instellen op 18 en 20 ton. Deze voorziening was ook op de BR 06 en de BR 41 aanwezig.

Tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog waren de 45'ers in Würzburg gestationeerd en in het gebied van Aschaffenburg, Treuchtlingen en Würzburg ingezet. De trekkraft van de loks was zo groot, dat goederentreinen van 1200 ton op vlakke baan met een snelheid van 80 km/h getrokken konden worden.

Na de oorlog kregen de loks voordat ze opnieuw werden ingezet een grondige opknopbeurt en werden de tot dan toe opgetreden mankementen aan de ketels gerepareerd. Zo kregen de loks 45 008, 009, 012, 014 en 022 nieuwe staketels met verbrandingskamer en de loks 45 010, 016, 019, 021, en 023 in 1950 een compleet nieuwe, gelaste ketel met verbrandingskamer.



Daardoor kon de verhouding in verdampingsoppervlak tussen ketel (vlampijpen en –buizen) en vuurkist beter op elkaar worden afgestemd. Verder werd een zelfstandig werkende stookinrichting, "Standaard Stoker", type HT1, en een Hulson-schudrooster ingebouwd. Bij de stoker-inrichting werd de steenkool vanuit de tender door drie "wormwielen" tot aan de vuurkistdeur gebracht, waar ze dan op een verdeelplaat vielen en door stoomstralen gelijkmatig over het vuur werd verspreid. Om deze installatie aan te drijven was er in de tender een stoommotor geïnstalleerd.





Door deze maatregel werd de vijfassige tender 2'3T38 (die speciaal voor de BR 45 en de BR 06 was ontwikkeld) veranderd in een 2'3T29 (Stoker), waarbij dus de waterinhoud van 38 m³ met 9 m³ afnam tot 29 m³. De hoeveelheid mee te nemen kolen nam daarentegen toe van 10 naar 12 ton. Er is na de oorlog één lok BR 45 op Oost-Duits grondgebied gebleven, de 45 024. De werd met een ketel type La Mont uitgerust, geschikt voor een stoomdruk van 42 atm., en een condensstender. Deze lok werd echter al gauw terzijde gezet.

Na de ombouw werden de loks eerst in hun eerdere gebied ingezet, echter door de toenemende elektrificatie in de Würzburger regio werden ze al gauw terzijde gesteld. Op drie lokomotieven na: deze werden gebruikt als "remlokomotief" in het BZA Minden (45 010 en 45 019 en in BZA München (45 023). Bij gelegenheid werden ze, behalve in de diensten in meettreinen, ook in de diensten van de BR 44 ingeroosterd voor het trekken van zware goederentreinen. In 1968 eindigde ook voor dit drietal het werkzame leven.

De BR 45 in model

Natuurlijk is deze imposante lokomotief ook in model verschenen. In de loop der jaren van, voor zover ik dat in m'n hoofd heb, van Liliput, Mätrix (allen oude ketel), een bouwdoos van ModelLoco en vrij recent nog van Liliput:



Ook in N-spoor is volgens mij een modelletje verkrijgbaar, namelijk van Minitrix. Met oude ketel en grote windleiplaten.

De grootste en sterkste Duitse goederenlok was ze wel. Of deze mastodont ook de mooiste was, mag u zelf beoordelen.

Jan Berends

ERTMS in Nederland.

Vrijdag 8 juni 2012 heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur het besluit bekend gemaakt dat over 10 jaar het gehele Nederlandse spoorwegnet moet zijn uitgerust met het European Rail Traffic Management System (ERTMS) beveiliging systeem ter vervanging van de verschillende versies ATB.

Een belangrijk ontwerp uitgangspunt is geweest dat zoveel mogelijk apparatuur in de trein wordt ondergebracht en zomin mogelijk langs/tussen de spoorbaan. Nog een voordeel van het systeem is dat apparatuur van verschillende fabrikanten moeten kunnen samenwerken. De communicatie met de trein verloopt radiografisch, via GSM-R die speciaal voor de spoorwegen is gereserveerd.



Met de invoering van de ERTMS beveiliging rijst de vraag met welke variant in Nederland zal worden gewerkt. Immers het nieuwe systeem krijgt 3 belangrijke uitvoeringsniveaus (levels). Op dit moment zijn 2 levels in Nederland geïnstalleerd. Op de Havenlijn (Kijfhoek- Maasvlakte) is level 1 aangebracht (met seinen en bakens langs de baan). Op de andere nieuwe lijnen, Betuwelijn (goederenlijn Kijfhoek- Zevenaar) en Hoge Snelheids Lijn HSL (Hoofddorp- Belgische grens) is level 2 toegepast. Hierbij zijn de seinen vervallen maar zijn voor de plaatsbepaling nog

wel bakens (Eurobalise) geplaatst tussen de rails. Wel is het zo dat in beide gevallen de seinbeelden in de cabine worden getoond. Bij het viersporige traject tussen Amsterdam en Utrecht is een combinatie van ERTMS en ATB geïnstalleerd waarbij de seinen van een speciaal lichtbeeld zijn voorzien om aan te geven welk systeem is ingeschakeld. Door technische problemen met de omschakeling is helaas terug-gevallen op ATB (max. snelheid 160 km/h). Voor treinen met ERTMS worden de ATB gegevens omgezet naar ERTMS signalen.

Maar vooral op grote emplacementen is ook level 2 nog niet



beproefd. Verder zijn er op de Betuweroute nog regelmatig storingen in de beveiliging. Mogelijk ligt de oorzaak bij het feit dat hier door legio vervoerders met ERTMS apparatuur van zeer veel verschillende leveranciers wordt gereden.

Het ideale systeem zou ERTMS level 3 moeten worden met een flexibel "bloksysteem" waardoor treinen dicht op elkaar kunnen rijden. De positiebepaling van de treinen loopt via gps en een GSM-R verbinding. Hierdoor is tot op de meter nauwkeurig bekend waar een trein zich bevindt. Dit systeem is echter nog in ontwikkeling. Het probleem is de hoge ontwikkelingskosten, de storingsgevoeligheid en de trein integriteit. Vooral het aangeven van de lengte van de trein (trein integriteit) tijdens de gehele rit is nog niet mogelijk.

Bij reizigerstreinen is precies bekend hoe lang een treinstel is en als dit veranderd volgt direct een snelremming. Maar bij goederentreinen ligt dit anders. Hier kan het zijn dat als één of meerdere wagons tijdens de reis ontkoppelen dit niet direct wordt opgemerkt. Dit kan aanrijdingen tot gevolg hebben. Hier zal dus een oplossing voor moeten komen.



Volgende keer meer.....



Indien onbestelbaar svp retour naar:
CHB Gunnink
Toarteltoan 5
9247 GB Ureterp