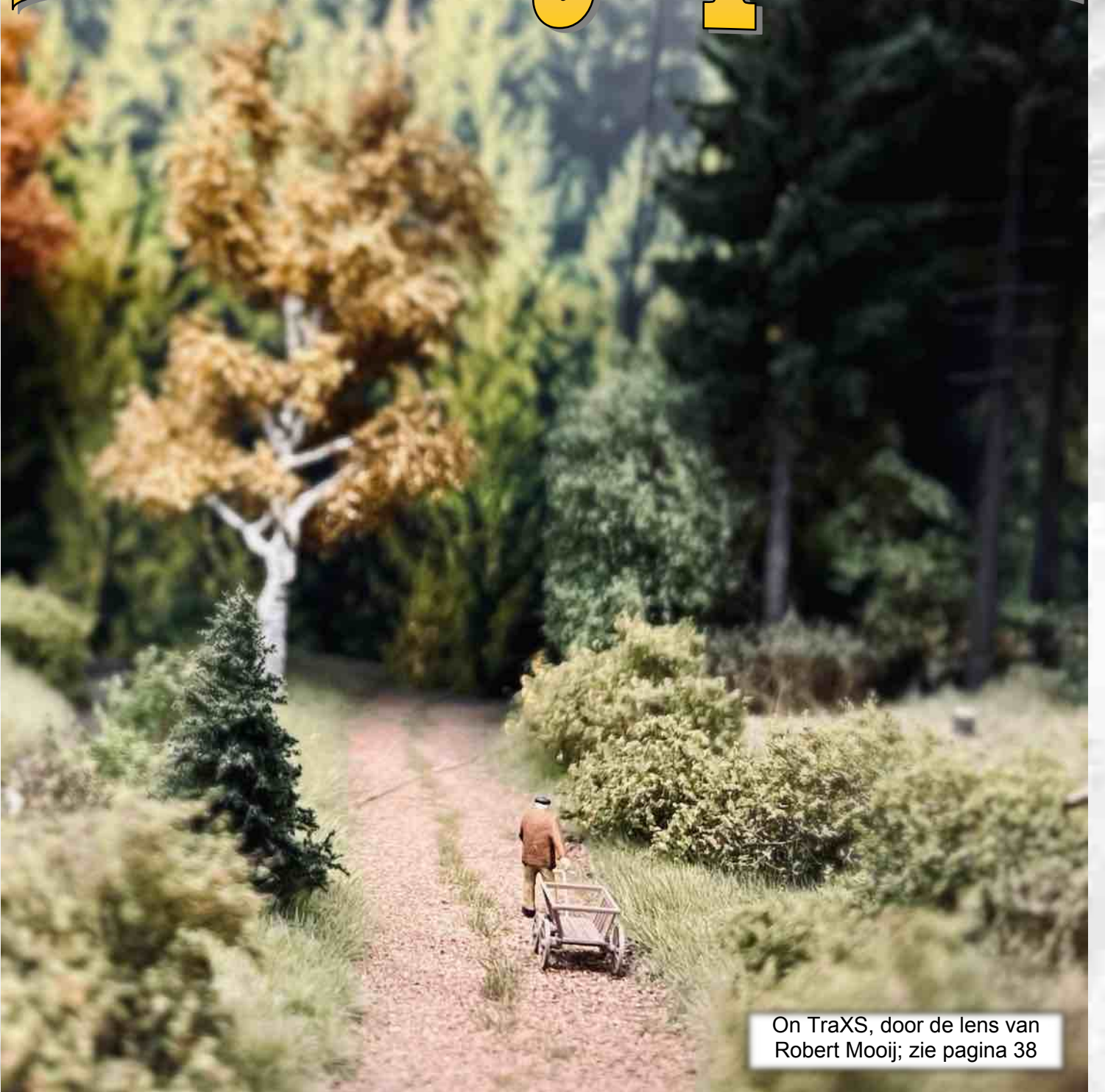


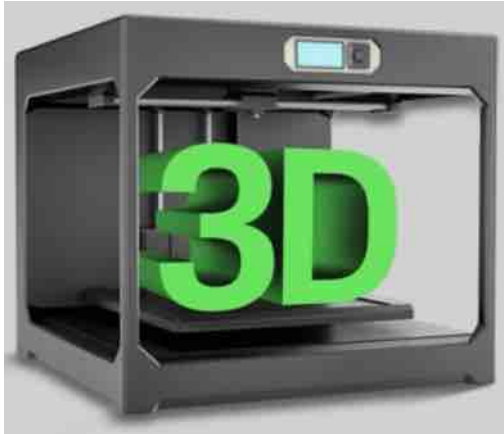
# Het Zijspoor



On TraXS, door de lens van  
Robert Mooij; zie pagina 38

**Modelbouwvereniging Arnhem e.o.**

33e jaargang, 2022, nr. 4



## MAGNEETKOPPELINGEN

In deze Sinterklaastijd introduceert een winkelketen weer eens de houten trein. Deze is voorzien van magneetkoppelingen. Niet te moeilijk en robuust. Zo ook de kunststof steentjes uit Denemarken waar treinen mee te fabriceren zijn. Eveneens met magneetkoppelingen. Ook op H0-schaal zijn ze inmiddels een paar jaar op de markt. Maar zijn ze bij Intratuin in Duiven inzetbaar?

Jullie zouden daar graag een paar gele dubbeldekkers laten rijden of een stam vierassige rijtuigen. Helaas gaan de standaardkoppelingen daarvan tijdens het gebruik los. Dit waarschijnlijk door de oneffen ondergrond, waardoor de koppelingsbeugel omhoog wipt en de wagon zichzelf loskoppelt.

Mijn inventieve radertjes zijn gaan werken en kwamen op het idee daar eveneens de magneetkoppelingen in te gaan zetten. Deze koppelingen, gemaakt dus met een 3D-printer, zijn eerst star geprobeerd. Op 'echte' modelbanen hebben ze hun waarde al ruimschoots bewezen. Nee, dat werkte niet, te veel wisselende en schokkende krachten. De tweede en derde oplossing werden respectievelijk een koppeling met een linnen draadje en later een staal draadje (0,3 mm) tussen de magneten en de NEM-houder. Helaas leverde dat ook nog niet het gewenste resultaat op. Wordt vervolgd.

*Ronald Visser, (Modelbouwwisser Wijchen)*



Foto 1 De standaard op Beneluxforum aangeboden magneetkoppelingen

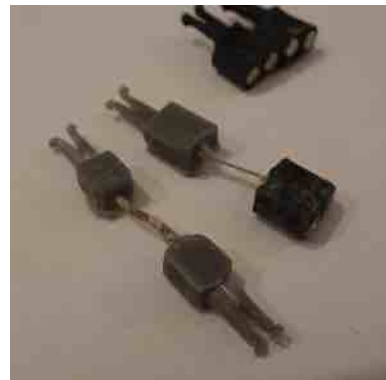


Foto 2 De aangepaste koppelingen met een draadje en later een staal draadje

---

Deze pagina wordt gesponsord door onze huisbaas Maatwerk Kindermeubilair.



# Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

**Opgericht** 30 augustus 1983  
**Clubgebouw** 1<sup>ste</sup> verdieping firma Maatwerk revalidatietechniek,  
Industriestraat 4, 6827 BD Arnhem  
**Clubavonden** iedere dinsdag van 18.00 tot 21.30 uur  
**Facebook** [www.facebook.com](http://www.facebook.com) / Modelbouwvereniging Arnhem  
**Bibliotheek** Carlo Hellegers, op de verenigingsavonden



**Contributie** € 132 per jaar, NL05 SNSB 0783 2575 11 van Modelbouwvereniging Arnhem  
**Website** [www.mva.nu](http://www.mva.nu), webmaster: Jan Lourens, [janlourens@planet.nl](mailto:janlourens@planet.nl)

Aangesloten  
bij de



[www.nmf.nl](http://www.nmf.nl)

## BESTUURSSAMENSTELLING

Jitse Kaspers, 06-2274 3275, [kaslok423@hotmail.com](mailto:kaslok423@hotmail.com) » voorzitter  
Willie Koenders, 06-5129 0176, [secretaris-mva@hotmail.com](mailto:secretaris-mva@hotmail.com) » secretaris  
Jan Hendriks, 06-2054 5996, [j.hendriks107@upcmail.nl](mailto:j.hendriks107@upcmail.nl) » 2<sup>de</sup> secretaris  
Jan Verlangen, 0316-333 912, [janverlangen@live.nl](mailto:janverlangen@live.nl) » penningmeester  
Chris Rijnaarts, 0316-265 653, [bellefleur07@hotmail.com](mailto:bellefleur07@hotmail.com) » lid

## Het Zijspoor

officieel cluborgaan

**Redactie** Hans van de Ven, 06-5105 2631, [zijspoor@mva.nu](mailto:zijspoor@mva.nu)

**Advertenties** Bert Pas, 026-3217578, [bertpas@hotmail.com](mailto:bertpas@hotmail.com)

© De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen te weigeren of in te korten. De redactie kan geen aansprakelijkheid aanvaarden voor de juistheid van de ingezonden artikelen. Overname van artikelen gráág, maar alleen met vermelding van schrijver en bron en ná toestemming van de redactie. De MVA is niet verantwoordelijk voor vormgeving en inhoud van de links, genoemd in ons clubblad en op onze website [www.mva.nu](http://www.mva.nu).

Inleveren van je bijdrage(n) voor Zijspoor 2023-1 kan tot 21 februari a.s. bij de redactie. Het volgende Zijspoor komt 7 maart a.s. uit.

### IN DIT NUMMER:

3D koppelingen -----	2	Nieuwspas-----	25
Van de redactie -----	4	Even voorstellen: Cor van Moerkerk	30
Van de voorzitter -----	7	Naar Görlitz -----	32
Posttreinzegels-----	8	Treingestuurd rijden (deel 2)-----	35
De 241 'Mountain' -----	9	On TraXS-----	38
Even voorstellen: Peter Charbon -----	14	Agenda-----	41
Pulsgestuurd rijden -----	18	Omroepberichten -----	42
Memory Lane: Lennart en Jaap-----	21		





# van de **REDACTIE**

## Intratuin

Dertien leden zijn ook dit vierde jaar gezellig druk met de treinen in het kerstdorp van Intratuin Duiven. Met Herman, Cor en Dick hebben we er drie ijverige werkers bij. We zouden er weer een mooi verhaal, wat zeg ik, een boek over kunnen schrijven! Maar we laten de beelden van John het werk doen. Hij maakte weer een fraaie impressie van opbouw en onderhoud en heeft de pers beloofd met het Intratuinwerk door te gaan tot zijn honderdste. Vast staat ook al de toezegging van de redactie van Railhobby om volgend jaar een reportage van John over onze kerstactiviteiten te plaatsen. En dan nu, [klik!](#), naar de film van John, uiteraard ook weer op YouTube te vinden.

## De Avondshow

Altijd leuk als het spoor aan bod komt bij Arjen Lubach. Hier zijn geactualiseerde overzicht over drukte in de treinen.



## Brielle

Wie kent niet Miniworld Rotterdam? En dankzij het programma Klein maar fijn de teamleider van het modelbouwatelier Dido Geluk? Behalve alle lopende werkzaamheden aan de eigen modelbanen nemen ze ook externe opdrachten aan. Het afgelopen jaar is een enorme klus verzet door de creatie van een maquette van Vesting Brielle. Afmeting ruim 4 x 5 meter, schaal 1:250, met vele honderden huizen, monumenten, standbeelden en markante plekken die Brielle rijk is. Deze maquette is onderdeel van '450 vrijheid' en te zien in het Historisch Museum den Briel, ook ná dit jaar. Zes dagen per week geopend.



## Wunderland

Ook leuk om rustig af te spelen: deze film van Miniatur Wunderland in Hamburg. Die größten Geheimnisse des Miniatur Wunderlandes, ofwel, tien bijzondere verhalen. [Klik hier.](#)

## Nieuwspas

Het samenstellen van de Nieuwspas bezorgt me altijd veel plezier. Wat haalt het nieuws over treinen vaak de krant! Omdat ik sinds enige tijd mijn Volkskrant uitsluitend digitaal lees, kan ik



al die artikelen niet meer uitknippen en bewaren. Dus vanaf heden is het archief van de Nieuwspas niet meer bij Carlo te raadplegen (wat de afgelopen tien jaar volgens mij ook niemand ooit deed...).

### De Graafstroom

Bij de modelbanen van *Dordt in stoom* was ook die prachtige baan van Vincent de Bode te zien. (Grappig: hij is de aangetrouwde oom van een neef van me.) Iedereen kent wel de beelden van het zeilschip, de zwaan in dat verstilde landschap en dat prachtige tuffende trammetje langs de oever. Naast de baan hing een lijst met QR-codes, verwijzend naar vijf filmpjes. Buitengewoon interessant en leerzaam.



Tip: dek bij het scannen de andere codes even af. Van links naar rechts: 1- Hoe beweegt de zwaan, 2- Geheimen van de tjalk, 3- Over de locomotiefjes, 4- Hoe vliegt de vogel, 5- Opzetten en afbreken.

### Café (slot)

Twee Zijsporen terug schreef ik over mijn capriolen met een feestje in een café. De woorden snelden de werkelijkheid wat voorbij, want Het Zijspoor was al gedrukt toen ik de laatste testen nog moest uitvoeren. En daar ging het toch minder voorspoedig. Zo bleef al snel de deur half open staan. Daarom nam ik contact op met Rob Mooij (niet te verwarren met ons clublid);



meermalen per jaar beschrijft hij in Railhobby hoe hij weer nieuwe animaties tot leven weet te brengen. Hij verrast me direct met allerlei bouwkundige adviezen. Zo ziet hij een 'stompe' deur, die in werkelijkheid vaak 'arm' geschaafd wordt om 'knijpen' tegen te gaan. De beide filmpjes die ik hem stuurde heeft hij beeldje voor beeldje geanalyseerd wat nog een stroom van tips opleverde. Ook krijg ik het advies spaarzaam te zijn met verlijmen. Rob: 'Vaak haperen dingen op 0,1 mm: een verbinding iets lossen en er een stukje papier, karton of metaal tussen stoppen geeft soms een wereld van verschil.' Voor mij is

de meest waardevolle tip om de trekstang in tweeën te delen en met het binnenwerk van een klein kroonsteentje verstelbaar te verbinden.

Ze zeggen bij een goed feest wel dat het dak eraf gaat. Maar bij mijn café mag het dak erop. Een druk op de knop zet dan de volgende acties in gang: de Arduino stuurt de servo aan zodat de deur openzwaait en dan horen voorbijgangers een golf feestmuziek en zien het discolicht in de deuropening, tot na enkele seconden de nieuwe gasten de deur achter zich sluiten en de jarige binnen ongetwijfeld een prachtig cadeau overhandigen. Als alle genodigden zijn gearriveerd kan de karaoke beginnen. Clap along if you feel like that's what you wanna do: because I'm happy.

Peter Knijff nogmaals bedankt voor de elektronica. De complete tekst van mijn café-avontuur vind je in Railhobby 453.

*hand*



# Autobedrijf Scheers bv

Uitmaat 9  
6987 ER Giesbeek  
0313-632242



[www.autobedrijfscheers.nl](http://www.autobedrijfscheers.nl)

**Wij doen alles voor uw auto!**

A graphic advertisement for Auxilium-ICT. The background is split diagonally from the bottom-left to the top-right. The upper-left triangle is blue and contains the text "@auxilium-ICT" in a large, yellow, stylized font. The lower-right triangle is light green and contains a list of services in blue text. At the bottom, the name "Martijn Pas" and phone number "06-19610438" are in blue, followed by the website "www.auxilium-ict" in a larger blue font. A QR code is located in the bottom right corner.

**@auxilium-ICT**  
Speciaal voor particulieren en kleinbedrijf

- Helpdesk
- Netwerken
- Hulp op afstand
- Backup oplossingen
- Pc training voor senioren
- Pc onderhoud en installatie
- Advies bij de aanschaf van hardware
- Hulp bij de werking van tablets en smartphones

Martijn Pas 06-19610438  
[www.auxilium-ict](http://www.auxilium-ict)





# Van de voorzitter



Beste leden / mede locofielen,

Nog even en dan eten we weer de traditionele **oliebol/appelflap** en is ons MVA-jaar 2022 verleden tijd. Tijdens onze laatste clubavond (20.12.22) bieden Jan & Corrie de aanwezigen als afscheid van het jaar 2022 een hapje en een drankje aan. Met veel enthousiasme starten we op dinsdag 3 januari het nieuwe verenigingsjaar 2023. In dat nieuwe jaar vieren wij ons 40-jarig bestaan. Hoe en waar en op welke wijze ...



Het voorstel van het bestuur is dat een klein groepje leden dit verder zal gaan bedenken. Maar ook andere zaken, zoals de **toekomstplannen** voor de MVA. Zo'n commissie zal uit maximaal vijf leden bestaan en zal als een soort Denktank zich ook moeten beraden over op welke wijze wij (veilig!) een modelspoorweekend in

ons onderkomen kunnen gaan houden. Wij willen toch allemaal onze achterban laten zien wat wij op die dinsdagavonden altijd aan het doen zijn. Binnenkort lees je meer hierover.

Inmiddels is onze MVA e.o. zo langzamerhand naar **vijftig leden** gegroeid en zullen we dus op de werkvloer ook voldoende werkzaamheden moeten creëren. Te denken valt aan het eindelijk rijvaardig maken van de Bemo-baan, zodat het dorp Blausee-Mitholz weer teruggeplaatst kan worden. En wat dacht je van de havenbaan. Wie neemt het initiatief? Daar ligt toch een mooie uitdaging om die vergrote oppervlakte met het globale sporenplan functioneel te maken.



*foto's Jan Hendriks*



De leden van het **Intratuenteam** hebben weer laten zien waartoe zij in staat zijn. Het is een hele klus geweest om een mooi sporenplan aan te leggen. Tot aan het eind van het jaar (31.12.22) wordt bijna elke dag in toerbeurt gekeken of alles volgens plan rijdt en waar nodig worden mankementen verholpen en ook wordt regelmatig de spoorbanen gepoetst. Hulde aan deze leden van de MVA. Het verloop van de bouw is vastgelegd door onze hoffilmer John Brendel. Zie de link op pagina 4.



## CHRISTMAS WORLD

Trouwens, ik vermeld voor de zoveelste keer de oproep om uitbreiding van het Intratuenteam! Opgave bij coördinator Hans van de Ven.

Het is nog vroeg, maar ik wens jullie alvast al het goede voor het komend jaar en ook veel leesplezier in het mooiste (modelspoor)clubblad van NL + groet,

posttreinen 

Op 16 mei verscheen het postzegelvel Posttreinen. Precies 25 jaar eerder reed de laatste posttrein door Nederland. De postzegels tonen diligence HIJSM 4 uit 1939, de NS PEC 8502 'de deukneus' uit 1938, postrijtuig NS P 7920 uit 1952, de NS mP 3031-posttrein uit 1966 en het Hbbkkss 043-5-rijtuig uit 1978.

Pascal Spoor vond dit (hier ingekorte) artikel in het blad Collect van PostNL.





# De 241 "Mountain"

## SNCF Les Locos à vapeur

Tekst door **Guus Wiegerinck**

Foto's: Märklin, uitg Atlas, Wikipedia, Creusot Montceau Tourisme

Op pagina 4 van Zijspoor 2022-1 meldde Hans dat in het volgende nummer een eerste aflevering van mijn hand over Franse stoomlocs zou komen te staan. Ofschoon niet mijn eerste bedoeling vond ik het toch een uitdaging. Want waarom ook niet? Ik zou iets kunnen vertellen over de SNCF 241-stoomlocs die model stonden voor Märklins 241 A 65, de jongere maar grotere zus van de SNCF 231-stoomlocs waarover ik schreef in Zijspoor 2022-2. En zo geschiedde, zoals je ziet.

## Historie

**De 241 A.** Daar stonden ze, de directieleden van de PLM, met een dikke sigaar in de mond, toen in 1925 de eerste 241 A stoomlocomotief de fabriek uit rolde. Het zijn de "roaring twenties", de treinen worden zwaarder, het publiek wil sneller en verder reizen. De beroemde 'Pacifics' van Chapelon kunnen het nauwelijks voor elkaar krijgen, zeker waar de rails over de hoge bergrug van de Bourgogne leiden halverwege Parijs-Lyon. Er moeten sterkere locomotieven komen, die deze rit in kortere tijd kunnen afleggen. De PLM laat daarom een Pacific ontwikkelen met vier drijfassen in plaats van drie, één as extra dus. Nieuw was ook de Belpaire vuurkist met een binnenvuurkist, een techniek die in Amerika meer in zwang was dan in Europa. Testen met het prototype, de 241 A, laten veelbelovende resultaten zien: treinen van 625 tot 800 ton worden getrokken met 80 km/h. De PLM bestelt 144 stuks van deze locomotieven, in 1932 wordt de laatste geleverd.



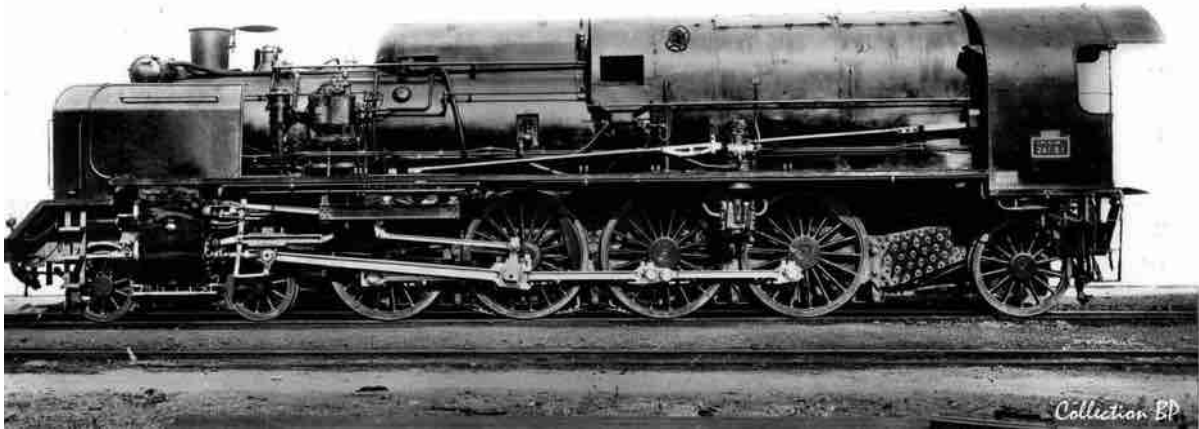
*Een 241 A, bijgenaamd 'La Cigare'*

De 241-locs kregen de bijnaam "Mountain", een naam die stoomlocs met een dergelijke as-indeling in de VS dragen. Met een beetje vrijheid zou ik deze bijnaam ook kunnen betrekken op de steile heuvels van de Bourgogne op de lijn tussen Parijs en Dijon, waar de treinen van de PLM overheen moeten op weg naar de Middellandse Zee of terug naar Parijs. Zo waren deze locomotieven een tijdlang de grootste stoomlocs van Europa. In de loop der jaren verschenen verschillende versies op de rails.

**De 241 B.** Maar de PLM wil meer, een nieuwe versie moet dezelfde prestaties kunnen leveren tegen minder kosten en minder brandstof. Het oog valt op fabrikant Henschel in Duitsland



waarvan de locomotieven indrukwekkende prestaties laten zien. Henschel belooft 20% besparing en bouwt in 1930 de 241 B 1, met een hogedrukketel. Inderdaad, Henschel maakt zijn belofte waar, maar deze locomotief is zó anders en zó ingewikkeld qua onderhoud en besturing dat de PLM afziet van vervolgoopdrachten.



*Henschels 241 B 1*

**De 241 C en D.** Toch is het experiment met de 241 B niet voor niks geweest. Er wordt een nieuwe versie ontwikkeld, de 241 C, met een ketel die weliswaar geen hogedrukketel is zoals bij de 241 B maar toch met nét zo'n hoge druk. Wat ook overgenomen wordt van de 241 B zijn de aandrijfstanden die net als de 241 B buitenste en binnenliggende cilinders niet koppelen aan de eerste respectievelijk tweede drijfjas, maar aan de tweede respectievelijk derde drijfjas. Sommige 241 A locomotieven worden in de jaren '30 naar deze versie omgebouwd waardoor ze veel betere prestaties leveren dan de oorspronkelijke 241 A-en. De 48 exemplaren die ervan geproduceerd werden, werden 241 D gedoopt.



*De 241 van de PLM, in 1938 hernoemd tot SNCF 241 C 1*

**De 241 P.** Na de oorlog stelde de SNCF nieuwe criteria op waaraan haar locomotieven moesten voldoen. Ze moesten passagierstreinen van 700-800 ton kunnen trekken met 120 km/h en hellingen aankunnen met een stijging van 8%. Daartoe werd de 241 C 1 aangepast en kreeg o.a. een versterkt frame, wijzigingen aan de ketel en een automatische stoker. Deze serie was in eerste instantie bedoeld om dienst te doen op de lijn Parijs – Marseille. Zo trokken deze locomotieven de beroemde Le Mistral, maar al spoedig werden ze verdreven door E-locs na de elektrificatie van de lijn. Voortaan reden ze vooral in de regio's Oost, Noord en – het langst, tot 1973 - in de regio West.







*De SNCF 241 P 17*

### **Zwakke punten**

Hoewel sterk, kampten deze locomotieven ook met diverse problemen. De frames, licht geconstrueerd om overmatige asbelasting te voorkomen, waren niet in staat om de kracht van de cilinders aan te kunnen en het doorbuigen van het frame onder belasting leidde tot problemen zoals warme aspotten. De locs hadden ook last van lekkende ketelbuizen na het passeren van wissels, waardoor structurele versterking nodig was. Het hoge gewicht van bijna 200 ton zorgde voor veel slijtage aan de rails.

### **Behoud**

Enkele locomotieven van deze serie zijn bewaard gebleven.

- De 241 A 1 Het prototype, dat zich bevindt in het spoorwegmuseum in Mulhouse.
- De 241 A 65 De voormalige État 241 001. Zij werd door een Zwitser gekocht en stond na een cosmetische restauratie in 1978 in het vervoersmuseum van Luzern. In 1996 werd de locomotief in Meiningen rijvaardig gemaakt en in 1997 voor het eerst weer onder stoom gezet. Het is vandaag de dag de op één na grootste operationele stoomlocomotief in Europa. Ze heeft een licentie voor Zwitserland en Duitsland en is sinds september 2008 in depot in Full-Reuenthal.
- De 214 P 9 staat sinds december 2008 in Toulouse en wordt gerestaureerd.
- De 241 P 16 staat in het spoorwegmuseum 'Cité du train' in Mulhouse.
- De 241 P 17 is gerestaureerd en maakt rondritten over het Franse spoorwegnet vanuit Creusot
- De 241 P 30 staat in Longueville en is eigendom van Ajecta.



*Het model van Märklin*



**De Märklin 241 A 65.** Het Märklin-model van deze loc heb ik zelf niet, dus een waardering op basis van eigen ervaring moet ik de lezer schuldig blijven, Gelukkig stond er wel een modelbespreking in de Railhobby jaargang 41 nr 396 (februari 2018) en kwam ik reacties tegen op internet. Dit model is de 241 A 65 in de museum-uitvoering, zoals die te bewonderen is in het depot in Full-Reuenthal (Zwitserland). Dat het een loc uit de A-serie is, is te zien aan het feit dat de aandrijfstang is gekoppeld aan de tweede drijfjas. Opvallend is dat de opschriften in het Duits zijn gesteld, een herinnering aan de tijd dat de loc in Meiningen werd opgeknapt. Het livrei van matzwart met rode biezen is kenmerkend voor de SNCF-locomotieven in oostelijk Frankrijk na de oorlog.

### Enkele specificaties

- Prijs: ± € 600
- Lengte over buffers: 304 mm (exact H0 zou 308 mm moeten zijn)
- Minimale boogstraal: 437,5 mm
- De motor is geplaatst in de vuurkist die daarvoor groot genoeg was, en drijft alle vier drijfassen aan
- Drijfassen nr 2 en 3 zijn verend opgehangen, zodat de overgang van en naar hellingen soepel verloopt. Bovendien zijn de eerste drie assen zijdelings beweegbaar, waardoor een soepele loop door een bocht gegarandeerd is.
- De luidspreker bevindt zich in de tender. Het opgenomen geluid is origineel en opgenomen bij de museumloc zelf.
- Het model is voorzien van drijfwerkverlichting
- NEM kortkoppelingsschacht op de tender
- Tender is kortgekoppeld aan loc, maar de afstand is groter te maken
- MFX+ decoder

Menig hobbyist was teleurgesteld – zo las ik op internet – dat Märklin bij dit model, net zoals bij andere modellen, niet zodanige concessies had gedaan dat het ook door bogen met straal van 360 mm kon rijden. Mede vanwege de prijs zouden ze deze loc om deze reden dan ook niet kopen. Van de andere kant: zo'n lange en mooie locomotief door zulke krappe bogen, was dat mooi geweest?

De schrijver in Railhobby roemt de grote trekkracht: een trein van 10 CIWL-rijtuigen werd moeiteloos over een hellingrijke lijn getrokken. De drijfwerkverlichting is aantrekkelijk voor als de loc in een depot staat. Maar hij vindt het jammer dat de klapdeuren tussen cabine en tender te kort zijn gemaakt. Natuurlijk is dat gedaan om ervoor te zorgen dat deze geen probleem vormen bij het rijden door bogen, maar waarom geen beweegbare deurtjes toegepast, zoals bij zoveel andere locomotieven en merken?

Een uitgebreid scala van digitale functies en geluiden is te vinden op <https://www.mar-klin.nl/producten/details/article/39241> → digitale functies.

<b>Modellen H0</b>	Voor 2-railsysteem:
Voor 3-railsysteem:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trix 22941</li> <li>• Jouef 8241, 8260, HJ2238, HJ2344</li> <li>• Lemaco 039/1</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Märklin 39241</li> </ul>	

### Video

De SNCF 241 P 17

<https://www.youtube.com/watch?v=7nlHoW8ZAMg>

<https://youtu.be/prQHwV9bqGQ>

De SNCF 241 A 65 – het voorbeeld voor het model van Märklin:

<https://www.youtube.com/watch?v=gV8Tc9cWgHo>

[https://www.youtube.com/watch?v=iXzEF\\_SmsMM](https://www.youtube.com/watch?v=iXzEF_SmsMM)





## Bronnen

Encyclopedie "Legendarische treinen", hoofdstuk 5 "Gouden eeuw van het Franse spoorweg-net". Uitg. Atlas 1998. (in de bieb bij Carlo)

Railhobby jaargang 41 nr 396 (februari 2018)

[https://en.m.wikipedia.org/wiki/SNCF\\_Class\\_241P](https://en.m.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_241P)

<https://www.marklin.nl/producten/details/article/39241>

<https://www.youtube.com/watch?v=xdjfZVICZIO>

[https://www.nicospilt.com/index\\_frankrijk\\_stoom.htm](https://www.nicospilt.com/index_frankrijk_stoom.htm)

[https://en.wikipedia.org/wiki/SNCF\\_Class\\_241P](https://en.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_241P)

[https://wiki.3rail.nl/index.php?title=Bouwsérie\\_Est\\_241](https://wiki.3rail.nl/index.php?title=Bouwsérie_Est_241)

[www.creusotmontceautourisme.fr/a-voir-a-faire/activites/sites-et-visites/chemins-de-fer-du-creusot-locomotive-241-p-17-2286097](http://www.creusotmontceautourisme.fr/a-voir-a-faire/activites/sites-et-visites/chemins-de-fer-du-creusot-locomotive-241-p-17-2286097)

**La locomotive la plus rapide**  
**la "Mountain" de l'ÉTAT 130 KM à l'heure**

**et l'automobile**  
**la plus rapide**  
**"l'Oiseau Bleu" de Sir Malcolm CAMPBELL**  
**437 KM. 908 à l'heure**

utilisent  
toutes deux

**Castrol**

AFFICHE D'INTÉRIEUR PVEL, GIANOČI ET VALENTIN



# Märklin is de norm



📝 door **Hans van de Ven**; 📷 door **Peter Charbon** en **Hans**



Naast boerderij Den Driegaard in Huissen staat een stoere Mercedes Sprinter, een uit de kluiten gewassen bestelbus, met daarachter een Hulco aanhanger, verbreed en verhoogd, dus met flink wat laadvermogen. Ons nieuwe clublid **Peter Charbon** is bladval van zijn erf aan het vegen. Jas aan de kapstok en al snel zitten we aan de koffie. Ruim 28 jaar woont Peter hier nu, zij het eerst in de rietgedekte woning ernaast. Maar waar eerst de boerenschuur dienst deed als caravanstalling en later onder meer bestemd was voor de eigen auto, is na een forse verbouwing de deel een bijzonder sfeervolle woon- en leefruimte, compleet met keuken, vide en imposant balkenplafond.

Peter had heel lang een assurantiekantoor, maar sinds een aantal jaren runt hij twee andere eigen

bedrijven, beide onder de naam TVS. Een keer staat dat voor Traffic View Solutions, gespecialiseerd in verkoop en montage van 'zichtoplossingen', denk: camerasystemen voor achteruit rijden. Dit doet ernstig tekort aan de veelheid van diensten en producten; kijk gerust eens op [www.trafficviewsolutions.nl](http://www.trafficviewsolutions.nl). Zijn klanten zijn particulieren, bijvoorbeeld in het bezit van een camper, maar ook de nodige bedrijven nemen zijn diensten af. Het tweede bedrijf is Transport Vervoer Service. De eerder gesignaleerde bestelbus met aanhanger zorgt er voor dat Peter in een specifiek segment zijn transportdiensten aanbiedt. Vraag hem naar wat voorbeelden en hij komt met heel bijzondere materialen en producten die hij van A naar B (en desgewenst weer terug) brengt. Heel Nederland en België, maar ook Duitsland, Noorwegen, Zwitserland en (als het even kan) Italië vallen onder zijn bezorggebied. Peter kent de routes op zijn duimpje, maar komt daardoor ook op de meest bijzondere locaties.



De treinhobby begint met een Fleischmann-ovaaltje, compleet met een tunneltje. Maar dit Sint-cadeau wordt na enige tijd ingeruild voor Märklin M-rails. Nog bij zijn ouders ontdekt Peter in





de kelder dat hij veel plezier beleeft aan het ontwerpen van banenplannen, maar evenzeer aan het verzorgen van de scenery. Zoals bij zovelen verdwijnt na verloop van tijd alle materiaal



en materieel in dozen om pas zo'n dikke twintig jaar geleden weer tevoorschijn te komen. In die tijd is het eerste digitale systeem Delta op de markt. De eerste analoge locjes worden, met hulp van Gert Robbertsen, omgebouwd. Peter schakelt daarbij subiet over op C-rails vanwege de voordelen daarvan voor digitaal rijden.

Hier neemt het verhaal een vlucht via Marktplaats en beurzen. Van de 1200-serie worden via allerlei aankopen en biedingen alle bestaande varianten verkregen. Denk bijvoorbeeld aan de 1212 met en zonder gedeelde roosters. Denk aan de zwarte Vos. Nou ja,

alleen de 1211 ontbrak lang. Soms kan de biedprijs iets te ver boven het redelijke uitstijgen, zeker bij een beperkte oplage van 300 stuks. Bruin, zwart, turquoise, de meranti vitrinekast telde al snel zo'n vijftientig exemplaren. Ook van allerhande andere locs legt Peter verzamelingen aan, teveel om op te noemen. Teveel om te bezitten eigenlijk ook. Hans Karssen is dan altijd weer behulpzaam om een deel te verkopen. Om een lange opsomming te voorkomen: het gaat zeker om enkele honderden locomotieven. Een enkele Roco of Brawa, maar eigenlijk is Märklin simpel de norm.

We gaan de trap op en op de vide is een sfeervolle houten schuifdeur naar een smalle, maar langgerekte ruimte onder het schuine dak. Bijna negen meter meet de treinruimte. Achterin blijft achter een (nog aan te leggen) berg een plek vrij voor de bereikbaarheid. Ook aan de voorzijde is een kleine meter vooralsnog gevuld met een overvol schap materialen en gereedschappen, maar in de toekomst is hier nog een kleine Bemobaan voorzien. Zo blijft er een effectieve rijlengte van zo'n zeven meter over, perfect voor mooie lange slepen. De baan is, na ruim een jaar werken, gelegd en aangesloten via de S88 terugmelders. Voorlopig is de bediening voorbehouden aan de ECOS centrale, maar over een poosje zal iTrain het werk gaan overnemen. De totale baan heeft de vorm van een zeer langgerekte U. Beide poten hebben een breedte van zo'n zestig à zeventig centimeter en eindigen met een keerlus. De sporen komen tot zo'n twintig centimeter boven het maaiveld, maar daarónder ligt nog een schaduwstation met twee maal vier sporen, elk ruim 2,5 meter lang.



De doorgaande sporen, allemaal reeds voorzien van bovenleiding, komen uit bij het zessporige hoofdstation, maar ook passage onderlangs is mogelijk. Verder zijn nog vier kleinere stations gepland. De drie Railbusstellen krijgen een best wel ingewikkeld traject om te pendelen. In een van de keerlussen



bevindt zich een draaischijf die onder meer toegang biedt tot de zesstandige locomotievenloods. Het bijbehorende spoorwegdepot krijgt alle benodigde faciliteiten. In de ronding van de U, achterin de treinruimte, is dus een flinke bergpartij voorzien. De contouren zijn al zichtbaar en het is niet moeilijk je voor te stellen hoe het er uit zal zien als de gondel- en de stoeltjeslift zijn geïnstalleerd, het kasteel is verrezen en de sneeuw is gevallen. Bij de stad komt nog een Faller Carsysteem. En dan heb ik het nog niet gehad over Peters voorliefde voor dubbeltractie, zijn fraaie krokodillen, de twee goed gevulde vitrines en zijn vele, vele andere plannen.



Eerst moet een forse klus worden geklaard: het dak is, net als elders in het huis, geïsoleerd met een flinke laag purschuim. Een van de weinige klussen die werden uitbesteed... en niet erg netjes zijn uitgevoerd. Dus moet de hele balkenconstructie met beitel en staalborstel worden opgeschoond en het pur nog weggewerkt met keurige beplating. Dat zorgt tijdelijk voor heel wat andersoortige sneeuw.



Maar het weerbericht belooft flinke opklaringen met aansluitend een steeds fraaier uitzicht op een heel bijzonder treinlandschap.





# VONK TOTAAL

heeft 't allemaal

- \*Tabak
- \*Snoep
- \*Tijdschriften
- \*Drogisterij
- \*Geneesmiddelen
- \*Bloemen en planten
- \*Wenskaarten
- \*Strippenkaarten
- \*Bus abonnementen
- \*Fotokopiëren
- +Zwart/wit € 0,05
- +kleur 1<sup>e</sup> klas
- \*Fax service
- \*Kantoorartikelen
- \*Inbinden
- \*Snijden
- \*Plastificeren
- \*Bedrukken van:
- +T-shirts
- +Muismatjes
- +Servetten
- +Bekers etc. etc.
- \*Krasloten

Oranjestraat 74, Arnhem  
tel. 026-4450057  
ma, di, do, vr 07.30 - 18.00 uur  
za 08.00 - 16.00 uur, wo gesloten  
[www.vonktotaal.nl](http://www.vonktotaal.nl)

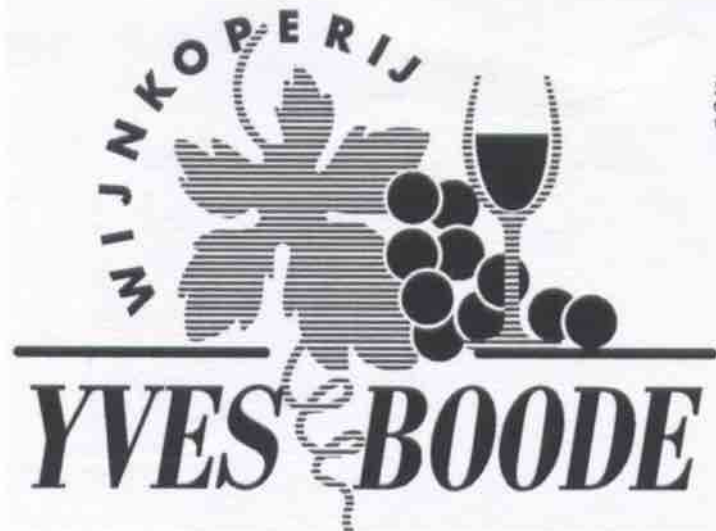


**extra pinnen  
geen probleem!**

- +Zwart/wit € 0,05
- +kleur 1<sup>e</sup> klas
- \*Kantoorartikelen
- \*Inbinden
- \*Snijden
- \*Plastificeren
- \*Bedrukken van:
- +T-shirts
- +Muismatjes
- +Servetten
- +Bekers etc. etc.
- \*Krasloten

- Stomerij
- Inkjetcartridges\*
- Diverse telefoonkaarten\*
- Staatsloten\*
- Fotoservice\*
- Fotorolletjes\*
- Citin tapijtreiniger\*
- Videobanden\*
- CD-ROM'S\*
- Fototoestellen\*
- Invite cosmetica\*
- Cadeauartikelen\*
- Kerstbomen\*
- Postzegels\*
- Speelgoed\*
- Muziek cd's\*
- Simson plakspul\*
- Gekleurd papier\*
- Fournituren\*
- DMC-garen\*
- Batterijen\*
- Lotto+Toto\*
- Potgrond\*

**\*Apotheek service\***



**Wijnen uit vele landen. Uitgebreid assortiment gedistilleerd.  
Meer dan 350 whisky's. Relatiegeschenken.**

STEENSTRAAT 28 - ARNHEM - TELEFOON 026 - 3515681  
INTERNET [WWW.YVESBOODE.NL](http://WWW.YVESBOODE.NL) MAIL [INFO@YVESBOODE.NL](mailto:INFO@YVESBOODE.NL)



# Pulsgestuurd rijden

door John Brendel

## Ook wel genaamd: pulsbreedte-snelheidsregeling

De redacteur vroeg mij een epistel over dit onderwerp. Dit is wel een technisch verhaal. Nu lijkt het wel of ik professor elektronica ben, maar ik lees een beetje en kijk wat op internet. Ik ga deze kennis kruisbestuiven, zodat je dit kunt gebruiken bij probleempjes van onze treintjes op de modelbaan. Zelf geniet ik van een langs zoevende trein, die niet hapert op wissels en soepel rijdt, optrekt en afremt.

Elektrisch gasgeven, net als met de (elektrische) auto, op het 'gas'pedaal drukken, gaat bij ons op de modelbaan niet. Wij gebruiken een transformator en een snelheidsregelaar om een trein te laten rijden. Bij een echte eloc doet de machinist dat ook; bij oude locs met een handwiel en bij de moderne met een pookje. Even een zijsprong: een machinistengrapje. Een reiziger kijkt naar binnen in de cabine, ziet het handwiel en zegt hij: "Wat een klein stuurkje". De machinist antwoordt: "Het valt inderdaad niet mee hem hiermee op de rails te houden".



Bij de oude elocs bediende de machinist het handwiel. In stand 1 waren alle weerstanden ingeschakeld en die werden heet. Naarmate de loc meer snelheid kreeg, schakelde de machinist met het handwiel steeds meer weerstanden uit tot de loc op snelheid was en reed zonder ingeschakelde weerstanden.

Elektromotoren zijn al meer dan een eeuw oud. Het voordeel van een elektromotor is het hoge koppel<sup>1</sup> bij het gaan ronddraaien. Denk maar eens aan een tonnen zware goederentrein, die op gang moet komen. Ook heeft

deze motor weinig bewegende delen en is nagenoeg onderhoudsvrij. Je hebt ook geen brandstoftank nodig. En als echte "Ernhemmer" kennen we natuurlijk de trolleybus, geen uitlaatgas en prima geschikt om op bulten (Hoogkamp, Alteveer, Geitenkamp) na een stop weer op te trekken.

Ook is het rendement van een elektromotor efficiënter dan van een stoom- of dieseltrein. Nadeel is wel dat de stroom, de voeding van een elektromotor, aangevoerd moet worden. Doorgaans door de bovenleiding. Daar hangt een stevig prijskaartje aan. Dat is de reden, dat op de boemel-trajecten (nog) met diesels gereden wordt, alhoewel de accu en waterstof als 'brandstoftank' in opkomst zijn.



Een elektromotor bestaat uit magneten en veel koperdraad. Als er stroom op gezet wordt, gaat niet alleen de motor draaien, maar ontstaat er ook veel warmte. Als je op het perron staat en er gaat een eloc optrekken, gaan de ventilatoren voor de koellucht flink blazen. Bij een

<sup>1</sup> Koppel: de kracht die nodig is om massa in beweging te krijgen. De hoeveelheid koppel wordt in Newton aangegeven. Koppel = kracht x afstand. Een wielmoer vastzetten gaat makkelijker met een dop-sleutel met een langere pijp.



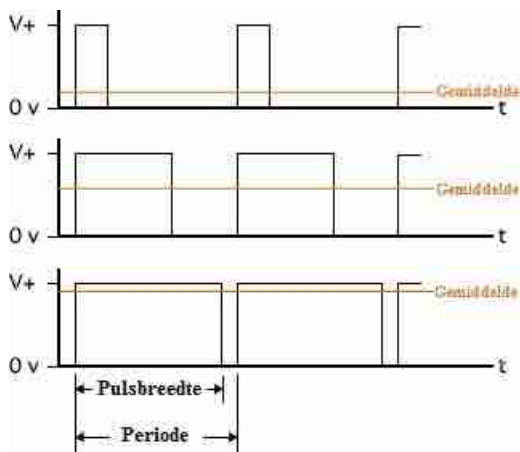


1600/1700 zag je op het dak de metalen klepjes, waar de koellucht werd uitgeblazen, wapperen. En de ventilatoren kon je goed horen.

Thans: Als wij gaan rijden, zetten we de trafo (transformator) aan. Bij een analoge baan bedienen we een draaiknop, waardoor de spanning op de rails of bovenleiding naar de loc van nul naar maximaal ca 14 volt oploopt. Hoe meer spanning, des te sneller gaat de loc.

Bij digitaal rijden staat er altijd de maximale trafospanning op de rails en met de draaiknop van de handregelaar wordt de snelheidsregelaar, die in de loc zit ingebouwd, bediend. Hierdoor is de loc minder gevoelig voor stof op de rails en het optrekken en afremmen gaat realistischer, al dan niet met geluid.

Onze gelijkstroombaan had een voeding (trafo) met pulsbreedte-snelheidsregeling, maar daar zat een storing in. Reden om die te vervangen. We kennen nog het waarschuwingsgeluid van de bel, als er kortsluiting was. Grijnzende gezichten rondom, want wie was de veroorzaker? De huidige voeding is gestabiliseerd<sup>2</sup> en kortsluitvast<sup>3</sup>. Als er tijdens klussen een schaar op de rails ligt en niemand ziet het, heb je aan het eind van de avond een gebakken schaar, waaraan je lelijk je vingers kunt branden.



Ik stelde voor om pulsgestuurd<sup>4</sup> te gaan rijden. Ik had thuis een bouw pakketje om zelf in elkaar te solderen. Carlo kwam aanlopen met het schema van de oude regelaar; daar is Carlo een kei in; hij kent de bieb uit z'n hoofd. Hij heeft hier geen catalogus voor nodig.

Wat bleek, de oude regelaar was ook al pulsgestuurd, maar met onderdelen uit de vorige eeuw en formaat schoenendoos maat 54. De nieuwe heeft een chip en past in de binnenzak. Er was wel een probleem. De nieuwe voeding leverde 10 Ampère en mijn setje was voor max 6 A. Na een tip bleek, dat Jan Willem van de Fliert, een voormalig lid, de

oude voeding kende. Hij was nog steeds lid van een modelbouwclub tussen de rivieren. Een afspraak geregeld en hij kwam even buurten bij ons. Hij bekeek mijn schema, pakte een calculator en vond de oplossing. De nieuwe moest voorzien worden van twee extra zware weerstanden, waarna hij 10 A aankon. Ik kon gaan solderen.

Nu moet ik opbiechten, dat ik dit pakket had aangeschaft voor mijn eigen modelbaan. Maar ik had er niets aan, want wat bleek? Ik had een Fleischmann MSF trafo, Multi Sensibele Fahrregelung, inderdaad met pulsbreedte.

Als je de snelheidsregelaar opendraait, levert de trafo afwisselend stroom/geen stroom/ stroom/geen stroom/ enz. Dit noemt men pulserend. Als een elektromotor moet gaan draaien, gaat hij kracht ontwikkelen. Als er wagons achter de loc hangen, moet hij zwaarder trekken. Probleem is dat de motor hierbij warm wordt. Door de constructie van de motor werkt hij dan als straalkachel. Door de pulsjes stroom gaat de motor soepel draaien en ontwikkelt minder warmte en kan niet doorbranden. Ook kan de loc langzamer rijden.

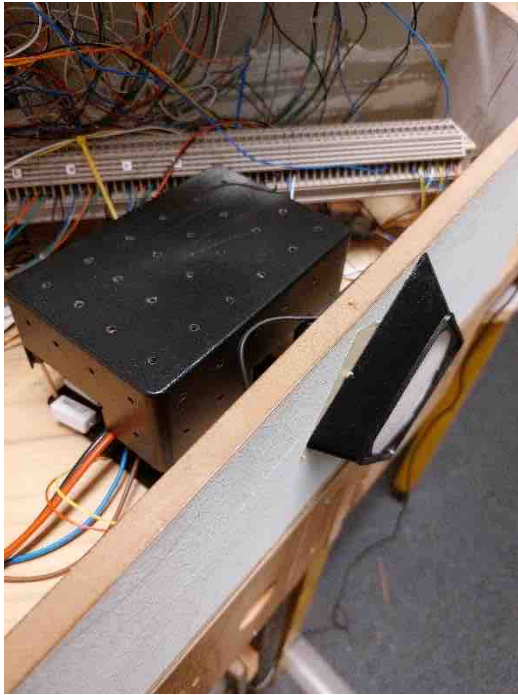
Er werd een behuizing gekocht voor de printplaat, maar dat was een gesloten kunststof doos. Therus bood aan om er koelgaten in te maken en Martien voorzag ons bedieningspaneel,

<sup>2</sup> Gestabiliseerde voeding: de netspanning is niet constant, het schommelt rond 230 V. De uitgangsspanning is altijd, in ons geval, 12 V. Er zijn voedingen, waarbij de uitgangsspanning variabel kan worden afgesteld.

<sup>3</sup> Kortsluitvast: Het apparaat kan kortsluiting doorstaan, zonder uitschakeling of kapotte zekering.

<sup>4</sup> Pulsgestuurd: bij pulsbreedtemodulatie worden pulsen (stroom) gestuurd, waarvan de breedte gevarieerd wordt. Dus even stroom en even geen stroom. Dit kan variëren tot honderden keren per seconde.





waarin de set geplaatst werd, van een koelventilator. Tijdens het kalibreren moest een instelpotmeter<sup>5</sup> zodanig worden afgeregeld, dat de treinen voor een rood sein stopten. De draaiknop van de snelheidsregeling werd ingebouwd en daarna was het gaan met de baan.

Er was nog wel een dingetje. De alarmbel bij kortsluiting werkte niet meer. Was ook niet nodig want het systeem is kortsluitvast. Daar kwamen we achter toen iemand inderdaad die schaar van de rails pakte. Even kijken bij Beneluxspoor en een schema aangetroffen van een optische melder (rode led-lamp) met zelfherstellende zekering<sup>6</sup>. Die ben ik nu aan het solderen en ik heb er meteen een zoemer bij geplaatst. Als je met meerdere treinen rijdt, vraagt dat zoveel aandacht, dat je een ledje niet meteen ziet oplichten.

Belangrijk blijft een goede stroomafname van onze locjes. Dat lost pulsgestuurd rijden niet op. Dus poetsen van rails, wielen en stroomafnemers blijft

een voorwaarde voor rond zoevende treintjes.



[www.tillymodels.nl](http://www.tillymodels.nl)

## Tilly Models

**resin modelbouw in H0 en N**

U kunt nu ook terecht in onze winkel op de Krakkedel 2 in Doornenburg voor Nederlandse en Zwitserse scenery.

Naast onze eigen modellen verkopen wij:

- \*Humbrol en Vallejo verf
- \*Holland Scale
- \*Anita Decor
- \*Evergreen plastics
- \*Noch
- \*Kibri en Faller



Openingstijden: zaterdag van 10.00 tot 17.00  
Op beursdagen in Houten en feestdagen gesloten

<sup>5</sup> Instelpotmeter: een verstelbare weerstand, zoals de draaiknop van de snelheidsregeling. Er zijn er ook die je met een schroevendraaier kunt instellen op een vaste waarde.

<sup>6</sup> Zelfherstellende zekering: bij kortsluiting uitschakelend; na opheffing van de kortsluiting zelf inschakelend.





# Wit je herinnering

door Jaap Stoter en Lennart Visser

## Lennart:

Wij hebben een mooie hobby! Soms bouw je de werkelijkheid na of laat je jouw fantasie de vrije loop. Je hebt ook de mogelijkheid om een herinnering na te bouwen. Dat je iets bouwt dat je zelf hebt meegemaakt. Dat gebeurt nu op de gelijkstroombaan bij de houtzagerij/scheepswerf.

Ik ben in november 1963 geboren op de Keulse Slag op Presikhaaf in Arnhem, vlak tegen de Bethaniënstraat aan. Daar lag de steenfabriek IJsseloord, die toen nog in vol bedrijf was, met bijbehorende smalspoorlijn. De klei werd namelijk opgehaald uit de kleiput richting het Velperbroekcircuit.

Ik heb daar gewoond tot en met mijn 5<sup>de</sup> jaar en dus heb ik wel wat herinneringen, maar die zijn beperkt. Ook mocht ik van mijn moeder niet zo ver van huis, maar ver genoeg om bij het spoorlijntje te komen. Daar was een overweg met een hek. Dat hek deden we dan dicht, tot grote ergernis van de machinist. Die moest dan stoppen en afstappen om het hek weer open te doen.

Ons lid Jaap woonde daar ook toevallig, was een flink stuk ouder en heeft daar weer andere herinneringen aan:



## Jaap:

In 1964 verhuisde ik met mijn ouders vanuit de Betuwe naar Arnhem. Wij kwamen te wonen in de nieuwbouwwijk Presikhaaf in de Lacombléstraat. Tussen deze straat en de spoorbaan Duitse grens/Arnhem was nog geen verdere bebouwing aanwezig. Vanuit de huiskamer zag ik in de verte prachtige stoomlocs rijden. Het treinvirus zat er blijkbaar al vroeg in. Ik was toen elf... Maar bijna net zo mooi was de dichtbij gelegen steenfabriek IJsseloord. Op een smalspoorlijn van zo'n twee kilometer werd door twee stoomlocjes al fluitend, puffend en sis-send klei getransporteerd van de kleiputten, vlakbij wat nu knooppunt Velperbroek is, naar de steenfabriek. In mijn eerste Arnhemse jaren was ik samen met vriendjes regelmatig in de buurt



van het spoorbaantje te vinden. Hoe leuk was het dan om een rits steentjes op de rails te leggen en te kijken wat er dan gebeurde als de loc er overheen reed. Meestal knapten de steentjes kapot en schreeuwde de machinist dingen naar ons die ik niet verstond maar wel begreep. Maar soms trok de machinist de rem aan, klom uit het locje en wilde dan blijkbaar de lelijke woorden dichterbij overbrengen. Dat hebben we nooit afgewacht. Ik liep op mijn veertiende de honderd meter best wel snel...

Later hebben we ons werkterrein verlegd. We bleven de steentjes op de rails leggen. We verstopten ons toen niet meer in de struiken maar klommen dan in een verderop staande boom. Hoe leuk was het dan als "onze" machinist weer stopte en in de struiken ging zoeken maar niemand vond. We hebben in die boom heel wat afgelachen. We hadden nog veel harder kunnen lachen als we toen wisten wat kleine Lennartje verderop met openstaande hekken deed. Mooie tijd! Niet zozeer voor de machinist...



Op 29 januari 1962 fotografeerde Jan Roos de stoomloc Duiveltje van de steenfabriek IJssellood bij Arnhem. Let eens op de ligging van het spoor.

Lennart heeft onze kwajongensstreken opgenomen in zijn scenery van de houtzagerij/scheepswerf op de gelijkstroombaan van de MVA.





Terugdenkend aan die streken ga je op internet toch wat terugzoeken in de historie. Er reden in begin 60-er jaren twee stoomlocjes voor de steenfabriek. Aagje en Duiveltje, beiden gebouwd door de firma Orenstein & Koppel in Berlijn.

Aagje is in 1911 gebouwd en heeft van 1912 tot 1965 klei vervoerd. Meer dan vijftig jaar!! In 1965 werd Aagje uitgerangereerd omdat haar machinist liever op de steenoven wilde werken. Achteraf begrijp ik hem wel... Sinds 1968 is Aagje overgenomen door de Efteling. De locomotief kreeg uiteindelijk een donkergroene kleur. Het locje is aangepast aan de ideeën van Anton Pieck, de ontwerper van de Efteling. Zo heeft het bijvoorbeeld een losse tender gekregen, omdat het publiek die nu eenmaal verwacht bij een stoomloc. Voor de tender werden wielen gebruikt van oude mijnkarren. De loc kreeg in 1979 ook een nieuwe ketel. Later zijn er ook andere details aan toegevoegd. Zo zit er tegenwoordig ter hoogte van de schoorsteen een frontsein.



Duiveltje is in 1928 gebouwd, heeft van 1929 tot 1969 klei vervoerd in de IJsseloord. Op deze foto is de loc aan de linkerkant dichtgemaakt met hout en zeildoek tegen de kou. Goed zichtbaar is het Duivelsbeeldje op de schoorsteen wat de loc haar bijnaam bezorgde.



Voor zover bekend was IJsseloord de laatste plek waar nog industrieel met stoomtreinen (smalspoor) gewerkt werd. De locomotief is in 1976 als stoomloc 6 aan de collectie van De Nederlandse Smalspoorweg Stichting (Stoomtrein Katwijk Leiden in Valkenburg ZH) toegevoegd en in 2000, na een ingrijpende revisie, weer dienstvaardig op de baan gebracht. In oktober 2011 moest ze buiten dienst gesteld worden met een afgekeurde ketel.

In 2021 is begonnen met algehele restauratie en een revisie van het onderstel. De nieuwe ketel is besteld. Naar verwachting zal de loc eind 2022 weer rijdend te bewonderen zijn.



“Duiveltje” was het beeldje tussen lantaarn en schoorsteen.





MODELSPOOR, JE KUNT ER NIET VROEG GENOEG MEE BEGINNEN!



Start met een eindeloos trein avontuur  
speciaal gericht op kinderen vanaf 3 tot 6 jaar.

Loseweg 39 7315BB Apeldoorn T 055 521 22 70 [www.myplayworld.nl](http://www.myplayworld.nl)







### **Het 9-euroticket kreeg veel Duitsers de auto uit** *(Volkskrant, maandag 29 augustus)*

Ook de inflatie werd gedempt. Maar de tickets werden ook gebruikt voor reisjes die anders nooit gemaakt zouden worden. Prijsverhogingen zijn onvermijdelijk.

### **'De waterstofrein komt er in Groningen ook snel aan'** *(Gelderlander, woensdag 31 augustus)*

Topman Henri Pouart-Lafarge van treinenbouwer Alstom verzekert dat de waterstofrein in 2024 zal gaan rijden.

### **Streekvervoerders staken: 'Bezuinigen moet nu stoppen!'** *(Gelderlander, vrijdag 2 september)*

Personeel lijdt onder slechte arbeidsvoorwaarden. De reiziger is de dupe.

### **Personeel NS gaat opnieuw staken** *(Volkskrant, maandag 5 september)*

Ook nu weer in estafettevorm. Vrijdag eerste stakingsdag in westen en noordwesten.



### **Tunnel onder overweg via verkorte procedure** *(Gelderlander, dinsdag 6 september)*

Het Renkumse gemeentebestuur gaat voor de tunnel onder de gevaarlijke overweg in Wolfheze de Crisis- en herstelwet toepassen. Wijziging van het bestemmingsplan is dan sneller onherroepelijk.

### **Zandvoort: 300.000 fans, 522 treinen en 160 kuub afval** *(Gelderlander, dinsdag 6 september)*

Liefst 42% kwam met het ov naar het circuit. Driehonderd extra NS-werknemers zorgden voor tienduizend bezoekers per dag.

### **Vrijdag in heel Nederland geen NS-treinen** *(Volkskrant, woensdag 7 september)*

De vakbonden vinden de NS-voorstellen niet meer dan 'een eerste stap' en een 'aanleiding om met de NS in overleg te gaan'. De voorstellen zijn volgens de bonden 'nog altijd ver verwijderd van onze eisen'.

### **Moedeloos na lang leuren met een Hengelose locomotief** *(Gelderlander, maandag 12 september)*

Er is totaal geen interesse om Locomotief 2200 terug te halen naar Hengelo. Ook MBS wijst het aanbod af: de loc is met 72 ton te zwaar voor hun rails.



## Eindelijk principeakkoord tussen vakbonden en de NS *(Volkskrant, maandag 12 september)*

Medewerkers gaan er in het komende anderhalf jaar met 9,25 procent op vooruit. Daarbovenop komt tweemaal een uitkering van 1.000 euro bruto. Nog een principiële overwinning voor de vakbond: er komt een vorm van inflatiereparatie. Het minimumloon stijgt ook nog eens naar 14 euro per uur.

## Tientallen auto's verwoest bij brand op goederentrein *(Omroep Brabant, woensdag 14 september)*

Op een goederentrein in Etten-Leur die personenauto's vervoerde, is brand uitgebroken. Er is veel schade aan het spoor en aan de bovenleiding. ProRail heeft snel de stroom van de bovenleiding gehaald. Daardoor zou ergere schade - zoals op het traject Lelystad-Dronten, waar het 2 september misgung - voorkomen zijn. De trein was onderweg naar Vlissingen Sloehaven. De brand beperkte zich tot enkele auto's op de goederentrein en breidde zich na twee uur 's middags niet verder uit.

## Biden wendt grootste treinstaking in decennia af *(Volkskrant, zaterdag 17 september)*

Voor het eerst in dertig jaar zou vrijdag het treinverkeer stil komen te liggen in grote delen van de Verenigde Staten door een enorme staking van treinpersoneel met klachten over werkdruk en ziekteregeling. De gevolgen zouden desastreus zijn geweest voor de economie. De Biden-regering bemiddelde en op het nippertje werd een 'voorlopige' deal gesloten tussen de industrie en de vakbonden.

## Trolley 2.0: provincie en Hermes bestellen tien bussen *(Gelderlander, dinsdag 20 september)*

De trolleybussen worden voorjaar 2024 geleverd en gaan in eerste instantie rijden tot Wageningen. In de toekomst wordt deze lijn doorgetrokken naar station Ede-Wageningen en krijgt dan de naam Rijnlijn.



## Het spoor zit lelijk in de weg *(Gelderlander, zaterdag 24 september)*

Arnhem moet over achttien jaar 16.000 woningen meer tellen dan nu het geval is. De Spoorzone Arnhem-Oost is cruciaal om dergelijke aantallen te kunnen halen. Maar gaat dat wel lukken? Hét obstakel voor de Arnhemse ambities is het enorme opstelsterrein voor treinen aan de Van Oldenbarneveldtstraat. Het is vorig jaar, een maand voor de visie voor de Spoorzone naar buiten kwam, nog grondig opgeknapt door de Nederlandse Spoorwegen. Wil Arnhem echt in de stad kunnen gaan bouwen en niet in het groen aan de randen, dan moet het spooreplacement in fases verdwijnen. Daarover is nu overleg met spoorbeheerder ProRail en de NS. In het provinciehuis staren ze al naar de kaart van Gelderland, op zoek naar een nieuwe plek. Geen makkie, dat staat al vast. Eroverheen bouwen is geen optie. Dat scenario is al onderzocht en afgefallen: niet wenselijk en bovendien veel te duur. Het rangeerterrein móét echt weg, de Arnhemse plannen staan of vallen ermee.





### **Minder reizigers, meer gedrang** (Volkskrant, woensdag 5 oktober)

'In al mijn jaren in de trein heb ik het nog nooit zo erg meegemaakt'. De treinen zijn te kort, te laat en stampvol waardoor de treinwc's al halverwege de ochtendspits ruiken alsof alle reizigers gisteren asperges hebben gegeten. Overal kuchen mensen elkaar prepandemisch in het gezicht en omdat iedereen weet dat de conducteurs zich vanwege de drukte toch niet laten zien, zit ook de eerste klas afgeladen vol. Niemand maakt praatjes met elkaar, behalve dan in de stiltecoupé. Een vrouw werkt al smakend een bakje magere kwark weg, wat iedereen probeert te negeren, maar niemand lukt. En in het gangpad staat een vrouw die de man voor haar, en dan vooral zijn oksel die zich vlak bij haar gezicht bevindt, vol walging aankijkt.

### **Brussel dreigt Nederland met rechtszaak** (Volkskrant, woensdag 5 oktober)

De Europese Commissie beschuldigt het kabinet van het schenden van Europese regels. Nederland wil het spoor per 2025 niet openbaar aanbesteden. Brussel eist dat het kabinet ook andere vervoersbedrijven in overweging neemt.

### **NS waarschuwt: nog minder treinen** (Volkskrant, vrijdag 7 oktober)

Topman Bert Groenewegen: 'De rek is eruit, het werk drukt steeds zwaarder op een kleinere groep. Instabiele roosters, onvoldoende ruimte om vrij te kunnen nemen en uitval. Collega's vragen harder te werken is onverantwoord. Als we zo doorgaan, moeten we wellicht besluiten om onze dienstregeling verder af te schalen.'



### **Nieuwe NS-topman krijgt direct twee problemen op zijn bord** (Volkskrant, dinsdag 11 oktober)

Oud-minister Wouter Koolmees wordt de nieuwe topman van de Nederlandse Spoorwegen. Hij begint op 1 november en zal flink de handen uit de mouwen moeten steken: het spoorbedrijf zucht onder het personeelstekort. Ook krijgt de NS meer concurrentie op het spoor.

### **Vakbond FNV legt streekvervoer drie dagen plat** (Volkskrant, dinsdag 18 oktober)

Buschauffeurs in het streekvervoer eisen een loonsverhoging van 10 procent om het koopkrachtverlies te compenseren. De werkgevers vinden de stakingsoproep onbegrijpelijk, maar vakbond FNV geeft geen krimp. 'Een op de vijf chauffeurs is ziek.'

### **Burenruzie blokkeert tunnel bij 'levensgevaarlijke' overweg** (Gelderlander, dinsdag 18 oktober)

Twee van die buurtbewoners willen twee woningen bouwen op hun perceel aan de Lentsesteeg. De gemeente Rheden wil meewerken aan hun plan. Daarover loopt nu bij de Raad van State een bestemmingsplanprocedure. Een buurman ziet de nieuwe woningen niet zitten en maakt al jaren bezwaar tegen de bestemmingsplanwijziging. Zijn bezwaar heeft ertoe geleid dat zijn burens op hun beurt keer op keer handhavingsverzoeken bij de gemeente indienen over zaken op zijn grond.

### **Opnieuw slaan ICE's Arnheems station over** (Gelderlander, donderdag 27 oktober)

Weer twee treinen naar Basel rijden reizigers voorbij.

### **Vervoersbedrijven slepen staat voor de rechter** (Volkskrant, vrijdag 28 oktober)

De overheid moet anderen mee laten dingen, vinden de bedrijven. Het gaat om Arriva, Transdev (Connexion), Keolis, QBuzz en EBS – verenigd in de Federatie van Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN). Ze menen dat het kabinet eerst had moeten polsen of ook andere partijen de treinverbindingen wilden exploiteren. Bij hen is de animo groot.

### **Steeds vaker fluiten naar vervangend busvervoer** (Gelderlander, maandag 31 oktober)

Bussen worden inmiddels zelfs uit Oost-Europa gehaald.

### **Openbaar vervoer legt het vaak af tegen de auto** (Gelderlander, maandag 31 oktober)

Alleen in de Randstad voldoet het ov wel.



### **NS gaat kantoorpersoneel inzetten als conducteur** *(Volkskrant, dinsdag 1 november)*

Ook worden in de avonduren voortaan beveiligers ingehuurd, zodat er minder conducteurs op de trein nodig zijn. De NS hoopt met deze 'noodmaatregelen' nog meer treinvuival te voorkomen.

### **Marktwerking op het spoor is een slecht idee. Klopt dat?** *(Volkskrant, dinsdag 1 november)*

Is die vrees van het kabinet terecht? Vier vragen en antwoorden.

### **Politiek trekt teugels aan: NS moet service écht verbeteren** *(Gelderlander, wo 2 november)*

De Tweede Kamer heeft een lange wensenlijst aan eisen die strenger moeten worden nu er moet worden besloten over een nieuwe concessie voor het hoofdspoorwet.

### **NS maakt kaartjes duurder, abonnement wordt goedkoper** *(Gelderlander, do 3 november)*

Een bewuste keuze: NS kiest voor de vaste klanten.

### **Eerste klasse nog exclusiever** *(Gelderlander, vrijdag 4 november)*

Circa 10% van de ruimte in sprinters en zo'n 15% in intercity's is eerste klasse. Het prijskaartje stijgt sterker dan dat van de tweede klasse.



### **De RegioExpres komt nu in zicht** *(Gelderlander, vrijdag 11 november)*

Daarvoor is spoorverdubbeling tussen Arnhem en Doetinchem nodig. De Provincie Gelderland stelt 75 miljoen beschikbaar.

### **Met de snelbus naar ASML en met de metro naar Schiphol** *(Volkskrant, maandag 14 november)*

Een van de meest in het oog springende investeringen is de spoorverbinding tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. Er komen langs dat traject vier nieuwe stations. Ook wordt het spoor verbreed, zodat er vaker en meer treinen kunnen rijden. Ook de infrastructuur rondom Eindhoven krijgt een forse impuls, van 1,59 miljard euro. Zo wordt het spoor gereedgemaakt voor de komst van meer internationale treinen vanuit Antwerpen, Aken en Düsseldorf. Onder het station wordt een ondergronds busstation gebouwd. Daar komt een snelle busverbinding met Veldhoven, waar chipfabrikant ASML zit. In Amsterdam is na jaren soebatten met het rijk nu ook de kogel door de kerk: de Noord-Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp. Zo ontstaat er een directe metroverbinding tussen Amsterdam en Schiphol. In Gelderland gaat er geld naar de RegioExpres, de trein tussen Arnhem en Winterswijk. In Overijssel wordt het spoor tussen Enschede en Münster geëlektrificeerd. Afwezig in alle plannen is de Lelylijn, de beoogde spoorlijn tussen Groningen en Lelystad. Daar zou een trein met maximumsnelheid van 200 kilometer per uur gaan rijden, wat de reistijd Amsterdam-Groningen met zo'n 35 minuten verkort. Hoewel daarvoor 3 miljard is gereserveerd in het regeerakkoord, wil het kabinet eerst meer onderzoek doen.

### **NS breidt proef met verhuur van e-bikes uit naar Arnhem** *(Gelderlander, do 17 november)*

Vanaf 24 november staan voor € 10 per dag dertig e-bikes te huur.

### **Oorlog of niet, de trein rijdt** *(Gelderlander, dinsdag 22 november)*

De eerste trein uit Kiev kwam een week na de bevrijding al aan in Cherson. Het spoor verbindt de stad weer met een groot deel van Oekraïne. Hoe krijgt het spoorbedrijf dat zo snel voor elkaar?

### **Medewerkers NS onvoldoende beschermd tegen chroom-6** *(Volkskrant, woensdag 23 november)*

NS-onderhoudswerkers zijn decennialang onvoldoende beschermd geweest tegen het kankerverwekkende chroom-6. De stof kwam vrij in werkplaatsen, bij onderhoud aan treinen. De NS biedt excuses aan en komt met een schadevergoeding.





MODELBOUW EN TECHNISCH SPEELGOED EDE

# PEPERKAMP



[www.peperkampmodelbouw.nl](http://www.peperkampmodelbouw.nl)



Tevens gespecialiseerd in radiografische auto's,  
plastic bouwpakketten, modeltreinen,  
autominiaturen, racebanen, vliegers etc.  
*In- en verkoop van nieuwe en gebruikte modeltreinen.*

Verlengde Maanderweg 87 - Ede  
Tel. 0318 - 65 32 32

Geopend van maandag t/m zaterdag  
(tussen 12.30-13.30 gesloten)



## VEILINGHUIS BOUWMAN

v i n t a g e t o y s & c o l l e c t i b l e s

hét speelgoed Veilinghuis van Nederland met kopers uit binnen- en buitenland



OPBRENGST € 2720,-



OPBRENGST € 3.480,-



OPBRENGST € 240,-



OPBRENGST € 170,-



OPBRENGST € 350,-

**WIJ VEILEN  
OOK GRAAG  
UW VERZAMELING**



Saturnusweg 6a | 6971 GX Brummen | +31 (0)575 56 03 93 | [info@veilinghuisbouwman.com](mailto:info@veilinghuisbouwman.com) | [www.veilinghuisbouwman.com](http://www.veilinghuisbouwman.com)



# Koffie?



en door Hans van de Ven

Ja lekker. Ik krijg bij **Cor van Moerkerk** (nieuw clublid sinds oktober) thuis in Gendt aan de keukentafel eerst een bakkie, voordat we naar zijn treinbaan gaan kijken. Zo was het vorige week zaterdag op de Modelspoorbeurs in Houten beloofd. Door echtgenote Maria. Na een begroeting door de honden Milan en Darco liet ik mij de koffie met banketstaaf goed smaken!



Cor woont in zijn ouderlijk huis achter de dijk. Zijn eerste baan had hij in de steenfabriek aan de overkant van de Waal in Ooij. Na wat omzwervingen kwam hij in 1978 bij Heinz in Elst te werken en daar haalde hij in allerlei functies zijn vervroegde pensioen in 2006. Zijn laatste rol was de leukste: leidinggevende in het opleiden tot machineoperator! Daarna kwam er tijd vrij voor het klussen van huis en tuin en ga zo maar door. Dat houdt natuurlijk nooit op. Onlangs nog heeft de hele gevel met een rollertje een frisse laag witte verf gekregen. Maria en Cor hebben een dochter, die emigreerde naar Canada en die daar een akkerbouwbedrijf hebben en een zoon

die een grondverzetbedrijf heeft. Beide gezinnen hebben twee kinderen. Ofwel vier kleinkinderen.

Cor is graag thuis. Oké, natuurlijk zijn ze de nodige keren naar Canada geweest en dan blijf je vanzelfsprekend gezellig een aantal weken logeren. Maar gewone vakanties duren voor Cor het beste hooguit een week; kan hem niet schelen waar. Dus Maria zoekt een camping uit waar een zwembad bij zit. Cor vermaakt zich intussen prima op een terras!

Er staat op het erf ook nog een tuinhuis. Neem daarbij het gegeven dat Cor nu juist iemand is die niet al vanaf zijn zevende jaar met treintjes heeft gespeeld. Sterker nog: pas een jaar of vijftien geleden kwam hij tijdens een visite in aanraking met een heuse treinbaan en schafte hij bij Wentink een Märklin startset aan. Om vervolgens niet verder te komen dan een baantje uitleggen in de woonkamer, een beetje rijden en dan weer opruimen. En intussen was de doos al jaren niet meer tevoorschijn gekomen. Tot een paar maanden geleden, weer een visite. Nu was ook ons clublid Herman daar aanwezig. Het gesprek kwam op onze modelbouwvereniging. Een kennismaking leidde al snel tot groot enthousiasme bij Cor. Op dinsdagmorgen krijgt zijn toch al zonnige humeur tegenwoordig een extra oppepper: vanavond weer club!







Het tuinhuis gaat open en daar (het was me al eerder verteld) blijkt de ruimte eerlijk gedeeld te worden met de rebornpoppen (voor babyshower in verzorgingshuizen etc.). Maar glunderend schakelt Cor allerlei lampjes aan en zet een trein in beweging. Heerlijk trekt een stoomloce maar liefst zeven vierassers rondje na rondje. Een flinke rotspartij is voorzien van een tunnel. In een vitrine staan nog de nodige gebouwen klaar. De agrarische wereld is nooit ver weg. Een weiland met koeien, een gans in een plas water, een tractor. Op de club scoorde Cor nog een fraaie boerderij. Onlangs heeft hij de baan zo'n halve meter hoger gelegd en wordt daaronder een tweede baanplan uitgedokterd. Ideeën buitelen over elkaar heen, maar een keuze is er nog niet gemaakt. Wellicht ook een aantal opstelsporen. En elektrisch bediende wissels op moeilijk bereikbare plaatsen; hoe dat moet heeft Carlo hem onlangs gedemonstreerd. Meer hulp en inspiratie krijgt hij wekelijks op de club. Wat kan je je nog meer wensen? Terug in huis krijg ik van Maria nog een bakje koffie! En ja, ik mag beslist niet vertrekken voordat ik een blik heb geworpen in een heuse mancave: de eigen bar van Cor, compleet met krukken, biertap en statafel. Voor nog meer vrolijkheid en enthousiasme. Vraag op de clubavonden ook eens naar dansen, keyboard, tuinieren, houtdraaien, de andere hobby's van Cor.



# Naar Görlitz

📷 en 🗺️ door **Peter Knijff**

Zondag 7 augustus om 04:00 uur was het zover; na een lange tijd dat we niet op vakantie konden door het bekende virus, was dit het moment dat we alles achter ons konden laten. De parkieten hadden voor een maand voedsel dus daar hoefden we ons geen zorgen over te maken.

De eerste 200 km had één van ons de ogen open, de ander vooral dicht, maar daarna kwamen we in het gebied van Midden-Duitsland met de mooie beboste heuvels. Na nog eens 550 km gereden te hebben kwamen we eindelijk aan in Görlitz. Dit is een Duits stadje dat het meest oostelijk ligt; alleen de rivier de Neisse scheidt Görlitz nog van Polen. In dit stadje en zijn omstreken hebben we heel veel gedaan maar ik zal me beperken tot de trein-achtige momenten.

In deze periode konden we met een abonnement van maar € 9 per persoon gebruik maken van het openbare vervoer m.u.v. de hogesnelheidstreinen. De eerste reis die we gingen maken was naar het mooie Dresden. De hele reis duurt iets meer dan twee uur en dat is in de spits ongeveer even snel als dat je de 111 km met de auto doet. Het enige verschil is dat je de ogen onder het rijden dicht kan doen.



Een paar dagen later, het is ondertussen 10 augustus, zijn we naar Zittau gegaan, een reis van ongeveer 25 km tegen de Tsjechische grens. Hier zijn we opgestapt op de "Zittauer Schmalspurbahn". De smalspoorstoomtrein begon in november 1890 met zijn reguliere dienst. Hij rijdt tegenwoordig



dagelijks in stoombedrijf en wordt in operationele gevallen aangevuld met diesel-locomotieven. Dit stoomtreintje rijdt van Zittau via Bertsdorf naar het kuuroord Oybin of het kuuroord Jonsdorf in het Zittau-gebergte, een hoogteverschil van ongeveer 225 meter over 13 km.

De stoomtrein waar wij in zaten was de 99 1743-3 welke in 1927 door de Saksische machinefabriek te Chemnitz gemaakt is. In 1973 is deze ontmanteld maar in 2006 gerestaureerd en weer in dienst gesteld.

Wij stapten uit in Bertsdorf station omdat daar een vlindertuin te vinden was. Helemaal heette dit station Bertsdorf maar ligt het in Olbersdorf. Bertsdorf lag hier drie kilometer van vandaan. Een cafeetje zou uitkomst bieden voor deze tegenvaller, ware het niet dat deze pas om 15:00 uur open zou gaan.

Op 12 augustus zijn we weer met de trein (en het spotgoedkope maandabonnement) naar





Berlijn gegaan. Een rit van ongeveer 3,5 uur. De autorit is 216,2 km. Volgens de routeplanner duurt deze trip dan 3 uur. Verwaarloosbaar! Hier konden we met de bus en metro naar de belangrijkste bezienswaardigheden gaan. De belangrijkste was natuurlijk de Brandenburger Tor.



Dinsdag 16 augustus was de meest indrukwekkende dag. Mensen die mijn foto's

gezien hebben weten waar het over gaat. Het dagje Auschwitz. In Polen. Hier hebben we gezien hoe beestachtig de nazi's met mensen omgingen. (Ik gebruik het woord nazi want ik weet dat vele, vele Duitsers tegen het regime waren en enkele van deze Duitsers heb ik ook persoonlijk gekend.) Helaas werden er ook treinen voor gebruikt waarbij meer dan een miljoen mensen naar dit vernietigingskamp vervoerd zijn.

Nu bestaat Auschwitz uit verschillende kampen. Auschwitz I, ook wel het Stammlager genoemd, was het eerste grote kamp dat werd opgezet.

Auschwitz II, ook

wel Auschwitz-Birkenau genoemd, was het tweede van de drie grote kampen van Auschwitz. Auschwitz II was het vernietigingskamp en het is dit kamp waaraan de meeste mensen denken bij het horen van de naam Auschwitz. Auschwitz-Monowitz was het laatste van de drie grote kampen van Auschwitz. De twee foto's zijn iedereen wel bekend en zijn gemaakt in Auschwitz-Birkenau. Op de terugweg waren Anna en ik erg stil...



Op 18 augustus mocht Anna een treinenmuseum uitkiezen en deze lag in Löbau, ongeveer 25 km van Görlitz. Dit museum was erg moeilijk te vinden maar uiteindelijk vonden we de ingang. Hier ontmoetten we een persoon die daar locs restaureerde. Hij vertelde dat het eigenlijk geen museum was maar dat ze voor subsidieregels een paar keer per jaar open waren voor publiek. (Als ik het goed verstaan heb.) We mochten naar binnen. In de werkplaats zagen we al meteen een zeer grote stoomloc: de 52 8141-5 (hoewel hij in het verleden andere nummers had). Het viel me nu pas op dat alle treinen de letters DR hadden wat betekent Deutsche Reichsbahn. Ik heb gehoord dat de Oost-Duitsers dachten dat Duitsland onder hun macht weer één zouden worden en dat ze daarom deze letters gebruikten. Desalniettemin was de loc zeer groot!



Verder in de loods kwamen we de V180 tegen (nadat ik hiernaar gevraagd had). Deze diesellocomotief werd door de DDR in zeer grote

aantallen gemaakt. De vorm deed me denken aan de bekende Eland (V200). Hier stonden nog veel meer oude locomotieven en wagons maar dat zou de tekst alleen maar langer maken.





Het grootste en laatste museum hebben we op 19 augustus bezocht; dit was in de plaats Chemnitz (vroeger heette deze plaats Karlstadt of Karl-Marx-Stadt). Omdat het bijna 180 km van Görlitz was hebben we ook deze rit met de trein gedaan.

Toen we het terrein opliepen viel onze oog meteen op een treinstel dat me deed denken aan de TEE. Dit blijkt de DDR-variant te zijn welke als antwoord op de TEE gemaakt werd. Dit was de "Verbrennungs-Triebwagen" V18.16. Deze werd ingezet op internationale trajecten vanuit Berlijn naar o.a. Wenen, Praag en Kopenhagen. Het schijnt dat deze treinstellen in Görlitz gemaakt werden. Deze treinen waren zeer luxueus met slaapplekken en restaurants. De treinen werden tussen 1963 en 1968 gebouwd. Eind jaren 70 werden ze al uit dienst genomen en dit exemplaar diende in de jaren tachtig als een jeugdclubtrein.



Met de DDR-variant op de Schienenbus werden we naar het hoofdcomplex gebracht. Deze bestond uit twee draaischrijven elk met een loods van ongeveer zestien ingangen. De eerste die we bezochten had stoomlocs.

Gedurende deze dag liet men ook zien hoe een locomotief op de draaischrijf gedraaid werd. Aan beide kanten had de locomotief een speling van minder dan 50 cm!



Het tweede gedeelte van het terrein bestond uit diesel- en elektrische locs. Hier stonden ook drie, bijna identieke diesellocs die duidelijk veel leken op de V100; wel onderling iets verschillend. De bovenste had nummer: 111 002-2; die daaronder 110 025-4 maar de onderste had twee nummers: 112 646-5 resp. 202 646-6. Deze loc begon dus zowel met 112 alsook 202.

Dit even aan onze wandelende loc-expert gevraagd (Jasper dus). Wat blijkt: de DDR gebruikte voor diesels nummers die begonnen met een 1 terwijl bij de DB de diesellocs begonnen met een 2. Leuk om te weten.

Natuurlijk stonden in dit museum nog vele, vele ander DDR-locs maar dan zou ik nog wel tien pagina's kunnen vullen. Naast spoor musea hebben we natuurlijk ook andere plaatsen bezocht, zoals stedentripjes en bezoeken aan vier verschillende dierentuinen. Wanneer we aanwezig zijn op onze clubavonden dan kunnen jullie ons hier natuurlijk ook naar vragen.





# Treingestuurd rijden

door Niek van Duijvenvoorde

## Deel 2: Toepassing van detectie op de digitale baan inclusief blokstelsel (Deel 1 stond in Het Zijspoor 2022-2)

### Functie van een (bezet-)melder

Op de modelbaan geeft een bezetmelder aan of er op die positie zich een locomotief, treindeel of trein bevindt. De bezetmelder geeft een signaal af aan de centrale die dat op zijn beurt doorgeeft aan de modelbaansoftware. Deze software (Koploper, iTrain en vele andere) kan met het signaal bepalen wat zich op die locatie bevindt. Die stuurt op zijn beurt een signaal naar de loc om een bepaalde actie uit te voeren. Dat kan zijn optrekken, afremmen, stoppen of een bepaalde geluidsfunctie zoals een fluit. Doordat de decoder dan weet wat de trein moet doen heet dit treingestuurd rijden.

Verschillende situaties op de baan vragen om verschillende snelheden. In sommige secties mag snel worden gereden, terwijl bij wissels vaak langzaam wordt gereden. Daarnaast moet er geremd worden om te stoppen. Dit vraagt dus om snelheidsbewaking, dat door middel van de baansoftware wordt geregeld maar waarbij input van bezetmelders nodig is. Daarnaast kunnen er op de baan melders aanwezig zijn voor andere specifieke functies. Denk aan een overweg, om deze aan en uit te schakelen.

### Blokstelsel

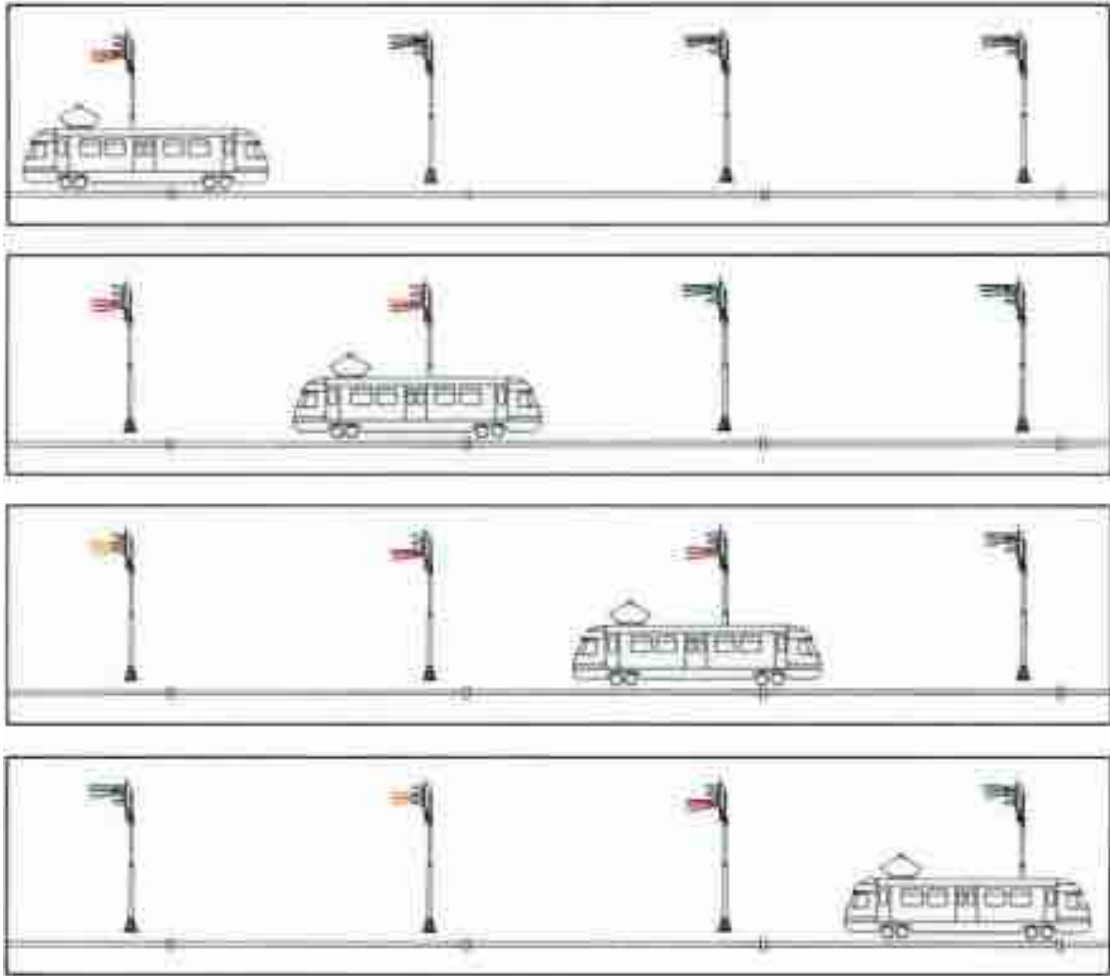
Als je met één trein over een baan rijdt kan je ongestoord rond of heen en weer rijden. Het enige waar je dan mee te maken hebt zijn een of meerdere stations, waarin eventueel gestopt moet worden. Zodra er op een baan meerdere treinen rijden moet er een systeem zijn om te bewaken dat deze niet met elkaar in botsing komen. In dit soort situaties is een blokstelsel nodig.

De definitie van een blok is de ruimte tussen twee punten waarin slechts één beweging plaatsvindt. Per blok bevindt zich dus één trein. De punten die het eind van een blok markeren zijn een hoofdsein of een stootblok.

Een blok op de modelbaan moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Een blok heeft minimaal twee melders. Aan ieder uiteinde een. Dit wordt ook vereist door baansoftware. Hierdoor kan een trein zich aan de uiteinden van het blok aan- en afmelden.
- Is een blok langer dan de remwegafstand, dan moet op elke remwegafstand een extra melder komen. Ik heb bijvoorbeeld lange blokken op mijn baan en deze hebben dus vier melders. Aan het begin van een remsectie komt het voorsein te staan.
- Er mogen geen wissels in een blok zitten.
- De langste trein mag niet langer zijn dan het kortste blok. Is deze toch langer, dan bestaat de kans op ontsporingen. De modelbaansoftware is echter in staat treinen langer dan een kort blok te besturen, maar dan moet de software weten wat de treinlengte (cm) en de bloklengte (cm) is.





*Blokstelsel met lichtseinen van NS. Tekening afkomstig van de NMA uit 1986. Figuur afkomstig van nicospilt.com*

Daarnaast moet de baan aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Het minimaal aantal blokken op de modelbaan is het aantal treinen op de baan +1, waarbij de blokken een aparte remsectie hebben. Als er sprake is van korte blokken, dus als de blok lengte net zo lang is als de remafstand, is het aantal blokken het aantal treinen +2.
  - Gebruik je in het geval van korte blokken toch +1 zonder aparte remsectie, dan krijgt de trein altijd geel (beperkte snelheid en rekenen op stop) in plaats van groen (doorrijden op baanvaksnelheid). Je wilt toch graag dat de trein lekker doorrijdt?
- Een modelbaan bestaande uit een enkelsporig ovaal moet uit minstens drie achter elkaar liggende blokken bestaan, inclusief minstens een stationsblok. Bij dit minimum kan dan één trein doorrijden zonder dat deze gehinderd wordt door een rood sein voor het blok waar hij zelf in zit.

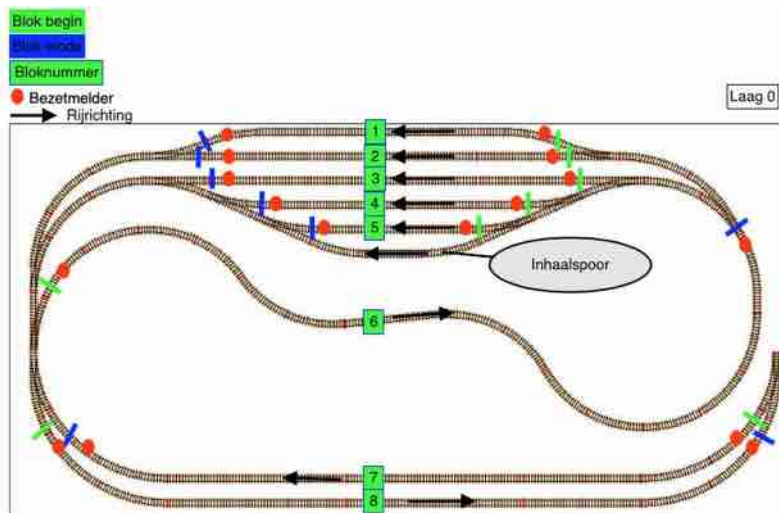
### Plaats van de bezetmelder

De locatie van de bezetmelder is afhankelijk van het type spoorsectie en wat voor functie deze moet inzetten. Een baan kan bestaan uit blokken, maar bijvoorbeeld ook uit rangeersporen. Zoals al eerder aangegeven bepaalt het aantal melders het aantal mogelijkheden.

Voor de melders in de blokken houd ik zelf de kortste treinlengte op een station aan als afstand tussen de melders, om te voorkomen dat het te lang duurt voordat een vorig blok kan worden vrijgegeven. Is een blok langer dan die treinlengte, dan komen er dus melders bij. Dat is inclusief de eerder genoemde remafstand.

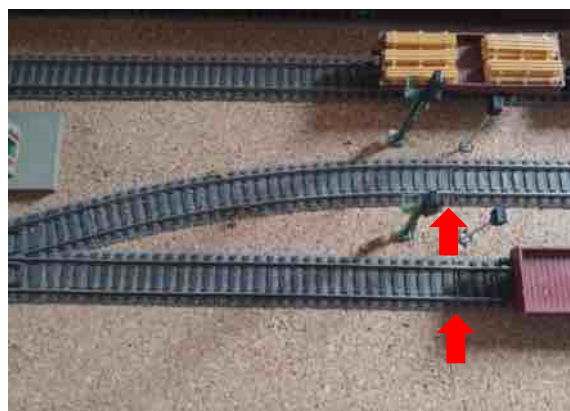






*Blokstelsel op een baan inclusief locaties van bezetmelders. Dit schema is met minimum aantal melders per blok. Afbeelding afkomstig van Beneluxspoor.net*

De locatie van de bezetmelder is bovendien gekoppeld aan de plaats van het sein, omdat het sein het begin of eind van een sectie aangeeft. Dit kan ook een bord zijn, zoals een snelheidsbord of fluitbord. Een optimale plaats van de isolator of onderbreking van een geïsoleerde rail is ter hoogte van het sein (bij zowel voorsein als hoofdsein), zodat de onderbreking dan ook makkelijk terug te vinden is en het voorbijrijden van het sein ook betekent dat een nieuwe sectie wordt bereiden. De plaats van reedcontact of schakelrail is zodanig dat de trein kan stoppen voor het hoofdsein of kan beginnen met remmen bij het voorsein. Een stationssein op zijn beurt moet op afstand van de dichtstbijzijnde wissel geplaatst (10 à 15 cm), om te voorkomen dat een wachtende trein door een andere kruisende trein wordt geraakt.



*Posities van de isolatie aan het eind van de blokken, waarna de wisselstraat begint. Eigen foto.*

Er kunnen ook melders in de wisselstraat geplaatst worden. Op deze manier kan een trein ook in een wisselstraat geregistreerd en gevolgd worden.

Bij het plaatsen van melders voor een overweg moet men rekening houden met de tijd waarin de overwegbomen sluiten in combinatie met de snelheid van de treinen die daar rijden. Bij een overweg op de vrije baan houd ik de remafstand aan als afstand van de melder tot de overweg.

## Inregelen

Voor het treingestuurd rijden is het ook belangrijk dat de treinen goed zijn afgesteld. Je wilt natuurlijk niet dat een trein door rood rijdt, te snel door een wisselstraat rijdt of dwars door een stootblok heen rijdt. Je wilt dat een trein bij het begin van een remsectie (geel voorsein) afremt en daarna netjes stopt bij rood. Het precies afstellen of ijken van een locomotief of treinstel, waarmee een natuurgetrouw rijgedrag wordt gerealiseerd, heet inregelen.



Bij het inregelen worden de rijeigenschappen van de locomotief of treinstel in de decoder ingesteld. Hierbij worden de waarden van de Configureerbare Variabelen van de decoder ingesteld. Deze CV-waarden zijn de factoren (parameters) die het rijgedrag bepalen. Dit zijn bijvoorbeeld de maximale rijsnelheid, minimale snelheid, optrek- en afremgedrag. Door middel van een testtraject met twee ijkpunten worden deze parameters gemeten en vervolgens ingevoerd.

Houd er rekening mee dat de maximale rijsnelheid hoger ligt dan de maximale baansnelheid. In werkelijkheid kunnen locomotieven en treinstellen ook harder dan dat ze mogen rijden. De locomotief van de NS 1600 serie heeft een maximumsnelheid van 180 km/h. De maximum baanvaknelheid in Nederland is overal lager.

## Tenslotte

In dit verhaal heb ik zoveel mogelijk facetten behandeld die ter sprake kunnen komen bij het treingestuurd rijden. Er zijn nog andere zaken die een rol kunnen spelen. De keuze van de baansoftware bijvoorbeeld of de keuze van de digitale centrale. Daarnaast hebben treindecoders ook verschillende mogelijkheden qua instellingen. Ik wens iedereen veel rijplezier.

[https://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php?title=Treingestuurd\\_rijden](https://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php?title=Treingestuurd_rijden)

[https://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php/Basis-instellingen\\_decoder](https://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php/Basis-instellingen_decoder)

<https://www.nproject.org/nl/modelspoor-digitaal-en-dcc/blokken-bezetmelders-en-terugmelders/>

# On TraXS

📷 en 🗨️ door **Robert Mooij**

Vrijdag 23 september had ik een dagje vrij staan. Op social media had ik gezien dat het On TraXS was bij het Spoorwegmuseum. Ik had de beelden van de laatste keren nog voor corona gezien en mezelf beloofd er toch een keertje te gaan kijken. Leuker is het om samen te gaan en gelukkig wilde Hans van de Ven graag met me mee. En zo spraken wij op station Arnhem Zuid af en na een korte overstap op Arnhem Centraal en onder het genot van een kopje verse koffie gingen wij naar Utrecht. Geheel volgens het spoorboekje kwamen wij even voor 10:00 uur aan op station Maliebaan. Voor mij nog een kwestie van een toegangsbewijs kopen en dat kon gelukkig gewoon online in de rij voor de kassa. Want het was druk in de rij. Om klokslag 10:00 liepen we naar binnen en voor mij was het eerst even oriënteren. Het was 45 jaar geleden dat ik bij het Spoorwegmuseum was geweest en ik herkende er niets meer van. De expositie was mooi geplaatst tussen het groot materieel. Er waren 23 verschillende modelbanen van groot tot klein. Van een klein dioramabaantje tot een zestien meter





lange spoor 1-modelbaan. Daarbij ook nog wat exposanten die hun producten en diensten in de modelbouw aan de man probeerden te brengen.



De modelbanen waren allemaal stuk voor stuk pronkstukken. Natuurlijk heb je zelf je voorkeur voor het één of het ander, maar de kwaliteit van modelbouw was van hoog niveau. Het was verrassend om de verschillende thema's te zien. Natuurlijk kennen we de geijkte huis-, tuin- en keukenmodelbaan met veel rails en weinig ruimte voor het landschap. Hier was vaak de stelling "Less is more": minder rails en veel landschap.

Thema's zoals een Cubaanse sigarenfabriek (Cubana), een Aziatisch tafereel, van een tramhalte met beweegbare overweg en een stukje rails door een marktstraatje waarbij tijdens de passage van de tram de luifeltjes netjes inklappen (Ga Long Bien) of een tramhalte in een Frans stadje, maar ook een fabriek (Le Bassin) die zo uit Luik leek te zijn weggenomen of een weergave van een stuk van de Moselstrecke in schaal N met handgemaakte wijnranken. Maar ook een mooie Noord-Nederlandse baan, de Philipslijn, een modelbaan waarbij een ophaalbrug in

het stadje gedeeld wordt door het wegverkeer en een spoorlijn. Een voorstelling uit de jaren zestig.



De uiteindelijke winnaar van de expositie is een weergave van Big Thunder Mountain model-railroad, een achtbaan uit Disneyland Parijs op minder dan één vierkante meter. Het niveau van detail ligt bij alle banen erg hoog. Maar ik vraag me wel af bij dergelijke kleine voorstellingen van een baan, hoe lang het leuk blijft. Want echt speelbaar en afwisselend is het niet. In mijn geval zou ik er dan toch weer snel op uitgekeken raken en op zoek gaan naar een nieuwe uitdaging. Dan is de grote spoor 1-baan van Braubach, met achter de schermen een heuse rail junction waardoor je ook afwisselend treinen kan laten verschijnen, een andere dimensie. Ik moet echt toegeven ik heb mijn ogen uitgekeken en heel veel moois gezien. Op zo'n dag heb ik toch al snel 260 foto's gemaakt en er zaten heel veel mooie plaatjes tussen, maar de mooiste vind ik een voorstelling van op de modelbaan "Greifenbachtalbrücke", waarbij een man met lege kar, onder de smalspoorbrug door, over een zandpad, richting het bos loopt alsof hij hout gaat sprokkelen. Een foto van dit tafereel vind je op de omslag van dit Zijspoor. Dergelijke plaatjes kunnen zo goed een sfeer neerzetten, dat zie ik ook graag terugkomen op mijn modelbaan. Een korte impressie van een mooie geslaagde en gezellige model- en spoor-dag. Als ik nu stop met schrijven is er op de volgende pagina nog plaats voor twee fraaie plaatjes. Deze On TraXS was uitgesteld vanwege coronabeperkingen. Daarom is er al heel snel weer een editie: noteer maar alvast 17 t/m 19 maart in het Spoorwegmuseum.









# Agenda

wo 7 december DDM-1 de eerste dubbeldekkers; NVBS in De Uithoek; 19.45 uur  
za 10 december **Modelspoorbeurs Houten en Houten modelbouw**; 10-15 uur  
za 10 december **Dickens Express**; het Stoomgenootschap organiseert in samenwerking met de VSM vanwege het Dickens-festival pendelritten tussen Deventer en Apeldoorn of Zutphen. [www.hetstoomgenootschap.nl](http://www.hetstoomgenootschap.nl)  
vr 16 t/m zo 18 dec **Dinner Train** vanuit Arnhem



za 17 en zo 18 dec **Modelspoorbeurs, Hanzehal Zutphen**; 10-16 uur  
za 17 en zo 18 dec **Christmas-Express** vanaf station Arnhem Centraal spoor 10, vertrektijden: 09:35, 10:35, 11:35, 14:35, 15:35, 16:35 uur. De VSM-trein zal na een reis naar Ede-Wageningen ongeveer drie kwartier later weer terugkeren op Arnhem Centraal.

**di 20 december** **Laatste clubavond 2022, met een hapje en een drankje**  
do 29 december **Arrangement Stoomtrein & Stampot** van de MBS! Sluit je onvergetelijke stoomtreinrit af met een gezellig én lekker stampotbuffet in onze museumrestaurant De Goederenloods in het historische stationsgebouw van station Haaksbergen.

**di 3 januari** **Eerste clubavond 2023**  
za 7 januari **Modelspoorbeurs Houten**; 10-15 uur



za 14 en zo 15 jan **Nederlandse Modelspoordagen**; 10-17 uur  
wo 1 t/m za 4 febr **Nurnberg Spielwarenmesse**  
za 10 en zo 11 febr **Modelspoorbeurs + Houten op Rail(s)**  
**di 21 februari** **Sluitingsdatum inzendtermijn kopij Het Zijspoor 1**  
**di 7 maart** **Het Zijspoor 1 verschijnt**



vr 17 t/m zo 19 mrt **Modelspoor Expo On Traxs!** Klein ontmoet groot. Tussen de levensgrote treinen van het Spoorwegmuseum exposeren Europa's beste modelbouwers hun banen.

za 25 maart **Modelspoorbeurs Houten + HCC kennisdag**; 10-15 uur



# OMROEPBERICHTEN



## NIEUWE LEDEN

In oktober werden **Peter Charbon** en **Cor van Moerkerk** ons 48<sup>e</sup> en 49<sup>e</sup> lid. Peter stelt zich in dit Zijspoor voor op pagina 14 en over Cor lees je meer op pagina 30.



Op de clubavond van 22 november zette **Dick Timmer** zijn handtekening op het inschrijfformulier en werd daarmee het 50<sup>e</sup> lid van onze Modelbouwvereniging Arnhem e.o.! In het volgende Zijspoor komt hij natuurlijk aan het woord.

## JARIGEN

5 december

*Hein van der Haagen*

8 december

*Carlo Hellegers*

*Herman Ederveen*

2 januari

*Martien Beumer*

14 januari

*Cees Hendriks*

18 januari

*Chris Rijnaarts*

19 januari

*Jan Laurens*

23 januari

*Robert Mooij*

26 januari

*Jaap Stoter*

28 januari

*Joop Kokke*

8 februari

*Erik de Jonge*

*Niek v Duijvenvoorde*

3 maart

*Bert Brood*

8 maart

*Frans Hartgring*



Even tot hier; 12 november 2022, BNN/VARA NPO 1

Aan dit nummer van **Het Zijspoor** werkten mee:

de adverteerders, Ronald Visser, Jitse Kaspers, Jan Hendriks, Pascal Spoor, Guus Wiegerinck, Peter Charbon, John Brendel, Lennart Visser, Jaap Stoter, Cor van Moerkerk, Peter Knijff, Niek van Duijvenvoorde, Robert Mooij, Bert Pas, Hans van de Ven.

Wil je jouw naam hier de volgende keer bij? Mail aan [zijspoor@mva.nu](mailto:zijspoor@mva.nu) ! Nú!







kijk eens wat vaker  
in de spiegel van

**Guus Onstenk**  
herenkapper

behandeling op afspraak

Huissensestraat 29  
6833 HL Arnhem  
tel. 026-3218933

[www.guusonstenk.nl](http://www.guusonstenk.nl)

# BAPTIST



Dé speciaalzaak voor de fijne houtbewerking  
met het grootste assortiment gereedschappen  
en machines voor iedereen met een passie  
voor houtbewerken!

Bezoek onze webshop en vind ruim 18.000  
artikelen met uitgebreide omschrijvingen,  
afbeeldingen en gerelateerde producten!

Graag tot ziens in Arnhem!



VLAMOVEN 32, ARNHEM

[WWW.BAPTIST.NL](http://WWW.BAPTIST.NL)

# Wilke Tabak v. o. f.

*uw sigarenspeciaalzaak*

Koningstraat 66a, 6811 DJ Arnhem

**Alles op rookgebied, o.a.:**

**Longfillers: Cubaans, Dominicaans**

**Luxe aanstekers: Dupont, Ronson**

**Waterpijpen**

**Humidoors**

Staatsloterij



Lotto.



KRASLOTEN

Het verkooppunt voor lotto, krasloten en staatsloterij



# Wentink Hobby

## MODEL TREINEN

ARNOLD  
ARTITEC  
AUHAGEN  
BACHMANN  
BEMO  
BRAWA  
BUSCH  
DIGIRAIL  
ESU  
FALLER  
FLEISCHMANN  
GÜTZOLD  
HALLING  
HARTEL  
HEKI  
HELJAN  
HENCKENS  
HOBBYTRAIN  
KATO  
KIBRI  
L.G.B.  
LENZ  
LILIPUT  
LIMA  
MÄRKLIN



**40m<sup>2</sup> MÄRKLIN  
SHOP-IN-SHOP**

**OOK VOOR AUTO'S,  
BOUWDOZEN,  
RADIOGRAFISCHE AUTO'S,  
BOTEN EN RACEBANEN**

MEHANO  
NOCH  
PICCOLO  
POLA  
PREISSER  
RIVAROSSO  
ROCO  
SEUTHE  
SOMMERFELDT  
SYMOBA  
TORTOISE  
TRIX  
UHLENBROCK  
VISSMANN  
VOLLMER  
WOODLAND  
en nog véél meer!

Tevens hebben wij  
een ruime keuze in  
DVD's, boeken en  
tijdschriften

*WIJ ZIJN VAN DINSDAG T/M ZATERDAG GEOPEND*

**Steenstraat 20 • 6828 CK Arnhem**  
**T. 026 - 442 32 26 • F. 026 - 446 17 37**  
**I. [www.wentinkhobby.nl](http://www.wentinkhobby.nl) • E. [support@wentinkhobby.nl](mailto:support@wentinkhobby.nl)**

