

**MD**

Modelspoorvereniging Drachten

In dit nummer	
Voorwoord	1
Spoor nieuws	3
Eindverslag werkgroep	4
Kort Amerikaans in Veendam	6
Terug in de tijd, maar met zijn tijd mee....(2)	8
Spoorwegen in Nederland (5)	10

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

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

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

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

K. Dieterman  
tel: (0512) 51 88 84

## Voorwoord voorzitter

Zoals gebruikelijk wordt in het voorwoord van de eerste Wisselkoerier van het jaar de belangrijkste punten van de ledenvergadering van eind februari behandeld.

Maar eerst moeten we iets wijzigen. Op de ledenvergadering werden de leden gevraagd om zich op te geven om mee te helpen op de Open Dag van de NMF die 1 april 2012 zou worden gehouden. Hoewel de datum (1 april) bij sommige leden al vragen op riep is dit niet de reden om het evenement voor MD af te blazen. Door vakantie van twee bestuursleden en het ontbreken van een aansprekende baan heeft het bestuur besloten om de Open Dag dit jaar aan ons voorbij te laten gaan. Wij gaan er van uit dat we volgend jaar weer met leuke baan van de partij zullen zijn.

Op voorstel van een aantal leden is besloten om de oprichter en gedurende twaalf jaar voorzitter van onze vereniging, Jan Berends ere lid te maken. Dit gezien zijn grote verdiensten voor de Modelspoorvereniging "MD" Drachten e.o.

Met algemene stemmen werd Kees Gunnink herkozen. Verder moest er een bestuurslid worden gekozen in de plaats van de aftredende René Luurtsema. Er waren twee kandidaten, allebei oud bestuursleden. Uiteindelijk werd Edward Luxen gekozen als bestuurslid. Hij zal de taken van René overnemen.

Als excursie voor dit jaar staat een bezoek aan de spoorlijn Meppen-Haselune op het programma. Omdat dit waarschijnlijk niet een dagvullend programma is zal tevens een bezoek worden gebracht aan het Veenmuseum in Erica. We zullen de reis met eigen vervoer gaan maken. De datum zal later bekend worden.

Om de discussie over het al of niet omschakelbaar (analoog/digitaal) maken van de bestaande baan vlot te trekken is een werkgroep samengesteld. Het eindverslag van de werkgroep vind je verderop in deze uitgave. Het bestuur zal aan de hand van de conclusies en aanbevelingen verdere stappen ondernemen.

Hiermede zijn de leden die niet aanwezig konden zijn weer bij gepraat.

Graag zie ik jullie in 't Seinhuis,

Met een vriendelijke groet,

Fetze de Jong, voorzitter.



## Spoor nieuws

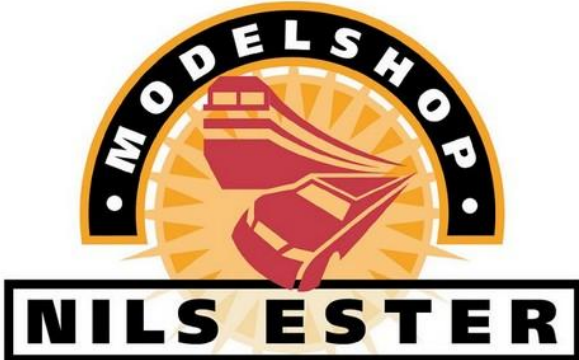
### Groningen

Tijdens de krokusvakantie van 25 februari tot 4 maart is er geen treinverkeer geweest tussen Groningen en Assen en tussen Groningen-Nieuweschans/Veendam. De oorzaak waren werkzaamheden voor de aanleg van een tunnel en perrons voor het nieuwe station Groningen-Europapark. Gedurende de 9 daagse buitendienststelling zijn sporen omgelegd om plaats te maken voor het middenperron, de perrons aangelegd en zijn de aan weerszijde van de spoorbaan gebouwde tunneldelen ingeschoven. Via 3 webcams waren de werkzaamheden op internet te volgen ([www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)).


Boven de perrons komt een kap van titanium. Door toepassing van dit zeer sterke materiaal zijn er maar 2 ondersteuningspunten per perron nodig. Het ontwerp is van ingenieursbureau Movaris uit Utrecht. De verlichting en de kabels zullen in de luifels worden weggewerkt. Om de perrons verder af te bouwen zal er op 14 en 15 april weer een buitendienststelling zijn. De totale kosten bedragen € 47 miljoen inclusief het aanpassen van de omgeving.

De planning is dat op 9 december 2012 het station in gebruik wordt genomen. De treinen van Arriva en de stoptreinen van de NS zullen hier dan gaan halteren. Via de tunnel hebben zowel de bewoners van de wijk Helpman als de bezoekers van het stadion Euroborg van FC Groningen verbinding met het landelijk spoornet.

**"Voor al uw Modelbouw en Hobby producten"**



TREINEN: ROCO • FLEISCHMANN • PIKO • ARTITEC.  
MODELAUTO'S: MAISTO • MINICHAMPS • KYOSHO  
AUTO-ART • SCHUCO • SOLIDO • WELLY • NOREV  
NOSTALGIE • JADA • REVELL • GUILOY • EN VELE  
ANDERE. **R/C MODELLEN:** HPI • CARSON • TAMIYA  
FG. • GRAUPNER • KYOSHO • HOT BODIES  
CEN • ACADEMI • HPI • JAMARA.  
**MODELBOUW KIT** HPI • TRUMPETER  
TAMIYA • HELLEBO • DEMY • ARTITEC  
FALLER • BUSCH • EN VELE ANDEREN.



Fabrykswei 25 • 9216 WR Oudega(5m.) • T: 0512 370915  
[www.nilsestermodelshop.nl](http://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:**

In de afgelopen maanden is gebleken dat de planning van de aanpassingen op station Zwolle niet binnen het huidige budget kunnen worden gehaald. Dit heeft vergaande consequenties. Allereerst zal deze zomer het station te Zwolle niet vier weken dicht gaan. Wel zullen er enkele kortere buitendienststellingen plaatsvinden. In verband met de komst van de Hanzelijn, aan het einde van dit jaar, zal in ieder geval het vierde perron inclusief overkapping gereed moeten zijn evenals de verbreding van het 3e perron. Ook zullen de tunneldelen van de nieuwe brede onderdoorgang deze zomer op hun plek worden geschoven. Maar de gehele renovatie van het emplacement zal in het volgende jaar worden uitgevoerd.



FdJ.

## **Eindverslag werkgroep Digitalisering analoge modulebaan**

Leden: Edward Luxen, Ed Cornelissen, Ridzert Ritsma, Koert Dieterman en Gino Damen

### **Opdracht:**

Onderzoek de alternatieven m.b.t. de ombouw, nieuwbouw of renovatie van de huidige analoge module baan.

### **De onderzoeksmethode(n):**

Er zijn twee soorten van onderzoek gehanteerd:

- Praktijk testen
- Delphi methode (=expert raadpleging)

De praktijk testen zijn de afgelopen 4 jaar op locatie uitgevoerd. Tijdens de vergadering van de werkgroep is gebruik gemaakt van de Delphi-methode. Hierbij is de uitkomst van de praktijk testen gecombineerd met de aanwezig kennis over analoge en digitale systemen, elektronica en elektrotechniek van de werkgroepleden.

### **De drie onderzoeksrichtingen**

In de opdracht zijn de drie te onderzoeken richtingen benoemd:

- Ombouw
- Renovatie
- Nieuwbouw

De werkgroep is tot de conclusie gekomen dat renovatie en ombouw aan niet los van elkaar kunnen worden gezien. Daarom heeft de werkgroep de onderzoeksrichtingen ombouw en renovatie samengevoegd en als één onderzoeksrichting behandeld.

### **Ombouw en renovatie**

Puur vanuit technisch oogpunt beschouwd is de huidige analoge baan geschikt te maken voor digitaal gebruik. Zelfs een omschakelbare baan is een optie.

De eenvoudige optie brengt met zich mee dat elke keer als van bedrijf wordt gewisseld er een flink aantal stekkers moeten worden verwisseld. De wisseling moet daarom door een ter zake deskundig iemand worden uitgevoerd en de wisseling is ook niet een kwestie van een paar minuten.

De werkgroep heeft ook een meer gebruikersvriendelijkere en daarmee vooral minder fout gevoelig en snellere optie besproken. Deze optie brengt met zich mee dat er meerdere speciale schakelingen (gebaseerd op relais techniek) worden gemaakt. Deze schakelunits worden door middel van een separaat netwerk gekoppeld met een centraal bedieningspaneel. De baan is met deze oplossing eenvoudig en snel om te schakelen tussen digitaal en analoog. Een kanttekening bij deze constructie is dat hij complex is en daarmee lastig te realiseren voor het gemiddelde lid.

De werkgroep constateert hierin wel een complicerende factor in de vorm van het depot van Frans. Frans heeft aangegeven dat het depot analoog blijft. De werkgroep constateert overigens na eigen onderzoek dat ombouw ook geen optie is gezien de complexiteit van deze module.

Naast ombouw is er ook het renovatie aspect. De huidige baan is qua onderhoud de laatste jaren flink verwaarloosd. Er is niemand die zich om de scenery bekommert en deze vervalt daardoor langzaam tot stof. Dit geldt ook voor technische aspecten zoals de rails en de railbedding.

### **Nieuwbouw**

De andere optie is nieuwbouw. Hieronder wordt verstaan, de bouw van modules die alleen geschikt zijn voor digitaal gebruik. Wordt deze richting gevolgd dan zal er een tweede baan naast de huidige analoge baan ontstaan. De kanttekening die de werkgroep bij deze optie plaatst is dat de huidige digitale rijders nog geen initiatieven hebben getoond om modules te bouwen. Bij de werkgroep is niet bekend of er door deze leden ook al is nagedacht over de bouw van een digitale modulebaan.

Gezegd moet worden dat er één module is die als digitaal kan worden beschouwd, namelijk de containerterminal. Echter de werkgroep heeft zijn twijfels over de bruikbaarheid van deze module in de huidige ruimte gezien zijn minimale omvang. Ook de technische stabiliteit van de module wordt als niet optimaal ervaren. Deze twee aspecten maken dat de werkgroep deze module buiten beschouwing heeft gelaten.

### **Conclusie en aanbevelingen:**

Ombouwen is technische gezien mogelijk maar dermate complex en/of tijdrovend dat de benodigde investering in tijd en geld niet verstandig is. Indien voor de simpele oplossing wordt gekozen is de verwachting dat er een paar keer wordt omgeschakeld tussen digitaal en analoog waarna er berust zal worden in de analoge mode.

Ook de renovatie van de modules ziet de werkgroep somber in. Na de renovatie van de bos keerlus vier jaar geleden is door niemand, ondanks herhaaldelijk oproepen door het bestuur, initiatief getoond om de andere keerlus af te werken. Ook regulier onderhoud wordt alleen bij ernstige defecten uitgevoerd en ook dan altijd door dezelfde leden.

Voor de optie nieuwbouw geldt dat door de leden die digitaal rijden c.q. wensen te rijden nog geen initiatieven zijn ontplooid om modules te bouwen buiten het station wat er staat.

Alles overziend komt de werkgroep met de volgende drie aanbevelingen:

- 1) Gezien de animo van de leden om zich in te spannen voor het beheer en onderhoud van de huidige baan is het niet haalbaar om deze om te bouwen, laat staan te renoveren. De werkgroep adviseert daarom om de analoog te laten voor wat hij is en alleen dat onderhoud uit te voeren waardoor de baan berijdbaar blijft.
- 2) Te starten met de bouw van een nieuwe digitale module baan die zo veel mogelijk gebruik maakt van de actuele beschikbare kennis van digitale module banen.
- 3) Om aanbeveling twee verder uit te werken adviseert de werkgroep om de leden te raadplegen over het instellen van een werkgroep "normering digitale modulebaan" die als opdracht meekrijgt de normen voor de digitale modulebaan te gaan bepalen.

## Kort Amerikaans in Veendam (19 en 20 november 2011)

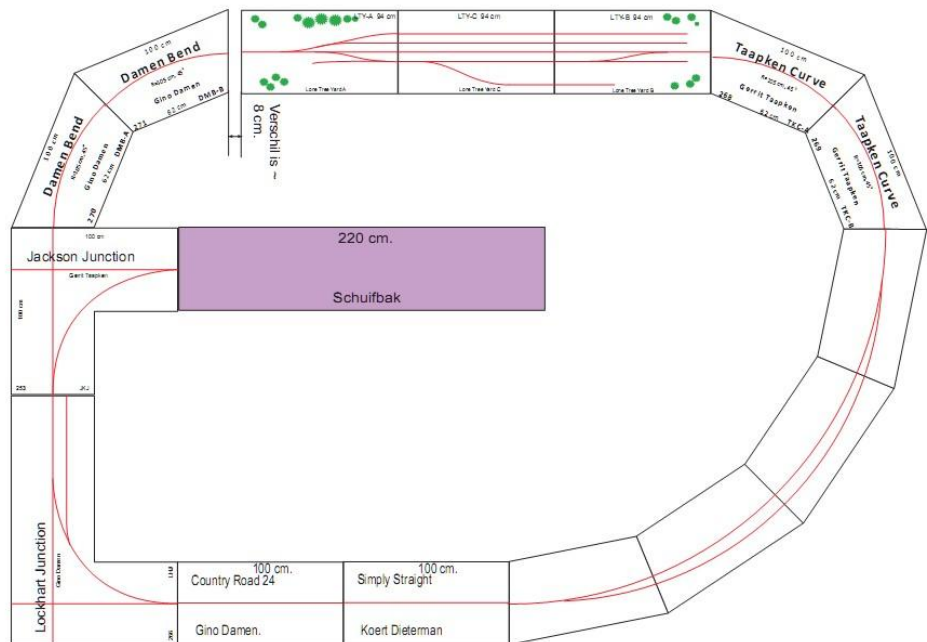
In het weekend van 19 en 20 november hebben we ons als MD gepresenteerd op de Noordelijke Spoor- en Modelbouwdagen 2011 van de Model Rail Groep Veendam . Deze dagen werden gehouden in de Sorghvliethal in Veendam.



We waren aanwezig met de Amerikaanse modules waarmee we een rondgaande baan hadden opgesteld. Om dit mogelijk te maken moesten we van te voren nog wel even een mini-module van 7 centimeter maken, maar die paste keurig en heeft zich kranig gevoerd.

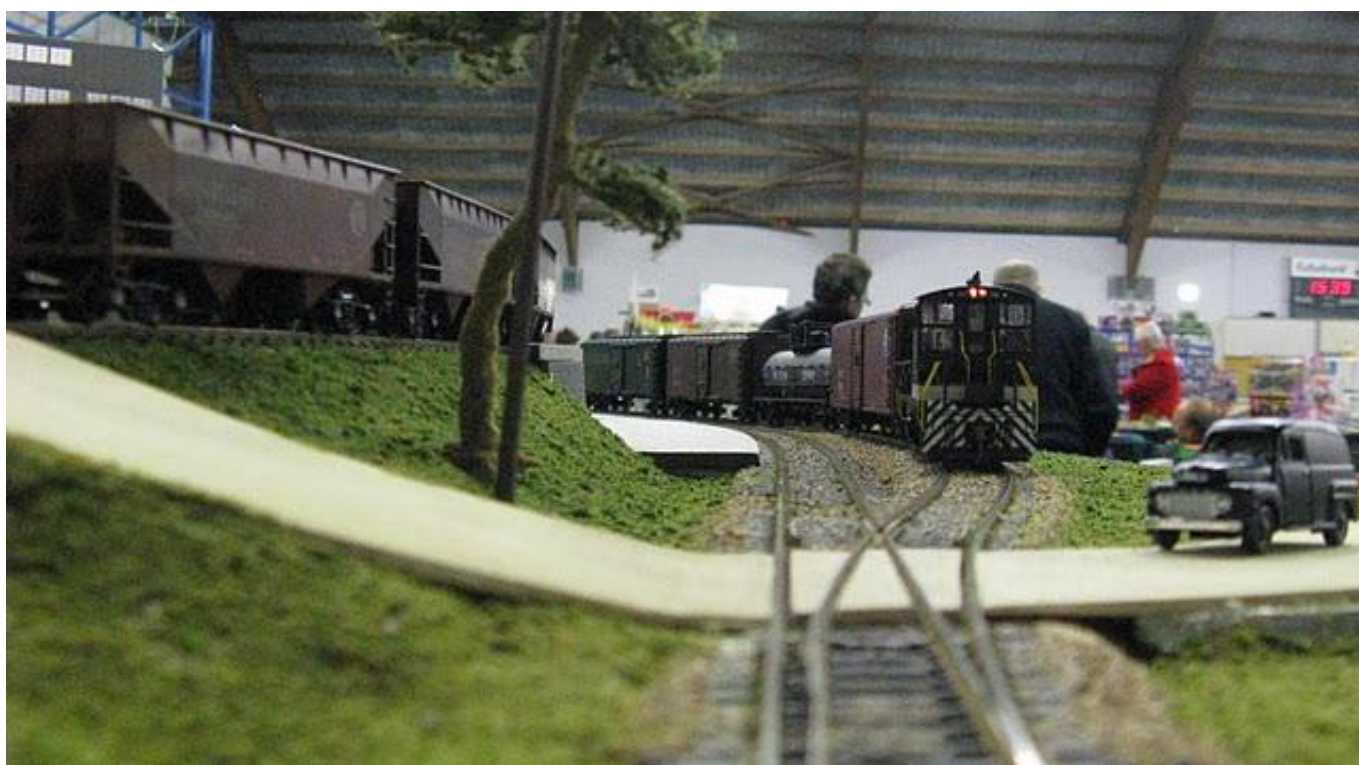
Het opbouwen en rijklaar maken van de baan was op vrijdagmiddag in drie uurtjes geklaard. Hierdoor konden we op zaterdag met een gerust hart om negen uur aankomen. Na het klaarzetten van de treinen was er zelfs nog tijd om een bakje koffie te drinken voordat de eerste bezoeker zich melde.

Het rijden tijdens de dagen was leuk en afwisselend. Voor de rangeerliefhebber was er een speciale rangeertrein waarbij de wagons op eindnummer moesten worden gerangeerd. Voor de rijliefhebbers waren er de nodige Amerikaanse treinen met geluid om te rijden. Daarnaast moest ook de mijn van Edward worden bediend dus soms vloog het kolenstof ons figuurlijk om de oren.



Het afbreken op zondag ging net zo soepel als het opbouwen op vrijdag. Binnen een uur was alles netjes ingepakt en vastgeschroefd en konden we alles inladen in de bus voor de terugrit naar een mistig Drachten.

Gino



## Terug in de tijd, maar met zijn tijd mee....deel 2

Na het bezoek aan station Lathen/Duitsland en een illusie armer wat betreft de Hümmlinger Kreisbahn gingen we op zoek naar de hoofdingang van de Magneetzwefbaan Transrapid. Dit naar aanleiding van een artikel in de Leeuwarder krant dat het, na een ernstig ongeluk met enkele tientallen doden en vele gewonden, gesloten en waarschijnlijk afgebroken zou worden.



Hier was ik jaren terug ooit op excursie geweest en stond me nog bij, dat je alleen als je besproken had toegang kreeg tot het terrein en natuurlijk voor een rit met de Transrapid. De hoofdingang was via een goede bewegwijzering snel gevonden en op de parkeerplaats stond nog een camper met Belgisch nummerbord en natuurlijk ..... nog een Nederlandse auto. Al snel hadden we het gevoel dat het geheel reeds gesloten was en afbraak nog restte.

Niets was minder waar. Hoewel we niet meer op het perron konden komen, was de





informatiebalie, de videopresentatie ruimte en een ouder model van de Transrapid toegankelijk.

Na alles bekeken te hebben sprak een vriendelijke dame ons aan of we nog vragen hadden. Dat had ik natuurlijk en legde haar de informatie voor, die ik uit de krant had. Hier keek ze raar van op. Opheffen, afbreken? Hierover was haar niets van "bekend". Het onderzoek gaat nog steeds door en dat zal nog wel jaren duren?! Waren wij nu fout geïnformeerd of zij? In ieder geval de drukte, die ik destijds ervaren heb, was niets meer vergeleken met het handjevol bezoekers van nu.

Toch was deze "rail" innovatie door het technologie concern ThyssenKrupp uniek. Immers je had géén wielen, assen, aandrijving en bovenleiding meer nodig en daarmee was de beperking van dit "oude" op wielen gebaseerde systeem doorbroken. Geen wrijving en slijtage meer, maar een zelfdragende zweeftechniek met slijtvaste elektronica. En echt, die keer dat ik dit zelf heb mogen ervaren was geweldig. Ruim 400 km per uur boven de grond door het landschap suizen was een geweldige ervaring. Helaas is er enkele jaren geleden een zwaar ongeluk door een (menselijke) fout ontstaan met desastreuze gevolgen. Naar aanleiding hiervan staat er tegenwoordig een monument voor de slachtoffers pal naast het station.

Na alles gezien en gefotografeerd te hebben wilden we een stuk van de baan volgen. Hoewel de verkeersborden dit verboden, hebben we het noordelijke deel bijna geheel kunnen volgen tot aan het bekende uitzichtpunt in de ring. Dit kon gemakkelijk, omdat er vlak naast/onder de baan aan beide zijden een weg loopt. Hier was het bezoekerscentrum wel gesloten en het grote parkeerpark overwoekerd door gras. Toen we hier nog wat rond keken, hoorden we op een bepaald moment een suizend en slijpend geluid, waarop een onderhoudstrein langzaam voorbij kwam. Een zelfde type waarmee destijds het zware ongeluk was ontstaan, omdat dit voertuig zich nog op de hoofdbaan bevond waarop inmiddels een Transrapid was vertrokken, die met hoge snelheid dit onderhoudsvoertuig frontaal raakte met de reeds aangegeven gevolgen.

Jammer dat dit systeem na 35 jaar onderzoek en verbetering niet van de grond gekomen is.....of gelukkig maar want daarmee is onze hobby nog altijd zeer levendig en boeiend.

Deze dag sloten we af met een bezoek aan Papenburg. Ook bekend van de zeer innovatieve scheepsbouwer van gigantische cruiseschepen. Een zeer gezellige stad waar je goed kunt eten.

## De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland (5)

Zo rond 1870 kwamen de spoorwegen in Nederland wat tot leven. In de voorgaande jaren leek het wel alsof de Hollandsche Spoorweg Maatschappij (HSM) als opvolger van de HIJSM was ingedut en er bij de andere maatschappijen ook weinig gebeurde. Maar door de ontwikkeling bij de Staats Spoorwegen was ook de HSM ontwaakt. Het breedspoor werd vaarwel gezegd en de verdubbeling van de oude lijn was een feit. Ook kwam de exploitatie van de lijn naar het Nieuwe Diep (Den Helder) bij de HSM terecht. Maar door het graven van het Noordzee kanaal werd de lijn eerst aangelegd tussen Uitgeest en Den Helder. Pas na de opening van het kanaal tussen IJmuiden en Amsterdam kwam er een draaibrug bij De Hem die zorgde voor de verbinding tussen Uitgeest en Amsterdam via Zaandam. Ook werden er plannen gemaakt voor de bouw van een nieuw station in Amsterdam op een eiland in het IJ.



Station Hilversum

Maar daarnaast wilde "Hollands Spoor" graag een verbinding met het Oosten van ons land. Er werd een concessie aangevraagd voor een spoorlijn naar Amersfoort met in Hilversum een aftakking naar Utrecht. In 1870 kwam het groen licht voor dit plan echter in plaats van Amersfoort moest Zutphen het eindpunt worden. Wel werd geregeld dat er in Amersfoort mede gebruik kon worden gemaakt van het station van de Nederlandsche Centraal Spoorweg maatschappij (NCS). Ook het tracé bij Utrecht gaf de nodige hoofdbrekers. De HSM wilde om de West maar hier waren de andere spoorweg

maatschappij niet voor zodat de lijn om de Oost werd aangelegd met station Maliebaan (het huidige Spoorweg Museum) als gevolg. Om op Utrecht Centraal te komen moest op Lunetten kop worden gemaakt. Dit heeft meerdere jaren geduurd.

De start van de werkzaamheden voor de Oostlijn was moeizaam. De Genie lag dwars omdat zij wilden dat de spoorlijn dicht langs de forten van de Oosterpoort in Amsterdam en bij Naarden zouden lopen zodat de spoorlijn onder het bereik van het geschut zou blijven. Ook liep de onteigening van de benodigde gronden grote vertraging op. Maar toen deze problemen waren overwonnen werd de spoorlijn in sneltreinvaart aangelegd.

Maar het doortrekken van de nieuwe lijn naar Zutphen was niet voldoende, want men wilde een concurrent worden van de Nederlandsche Rijn Spoorweg Maatschappij (NRS) die via Zevenaar een goed lopende verbinding had met Duitsland. De HSM gaf echter aan geen geld te willen steken in de aanleg van een spoorlijn naar Winterswijk, maar wel de exploitatie te willen doen. Door toedoen van twee industriëlen uit de Achterhoek, Duitse belanghebbenden en een subsidie van f 300.000,00 van de staat kon de verbinding in 1878 worden verwezenlijkt. De spoorlijn werd een groot succes mede doordat de HSM naast de reeds



HSM-station Utrecht

aanwezige NRS emplacementen in het Amsterdamse havengebied overslag plaatsen ging aanleggen. Hierdoor konden goederen uit het Ruhrgebied rechtstreeks in de zeeschepen worden geladen. Het verkeer nam dermate toe dat de goederentreinen naar de nachtelijke uren moesten worden verbannen. Bij Borsig in Berlijn werden twee nieuwe locomotieven besteld maar door een slechte gewichtsverdeling werden ze niet op de brug bij Zutphen toegelaten. Zodoende kwamen ze niet op de baan. Hierna werden enkele exemplaren van een iets ander type besteld en geleverd.

Waar de NRS schade ondervond van de nieuwe verbinding van de HSM met Amsterdam, de NCS had er voordeel bij. De lijn over de Veluwe werd steeds drukker omdat de reizigers uit het Noorden niet meer via Utrecht naar de Hoofdstad hoefden te reizen.

De aanleg van de Zeeuwse lijn door de rijksoverheid maakte de weg vrij voor een internationale verbinding tussen Engeland, via Vlissingen naar Duitsland. Hiertoe werd de Noord-

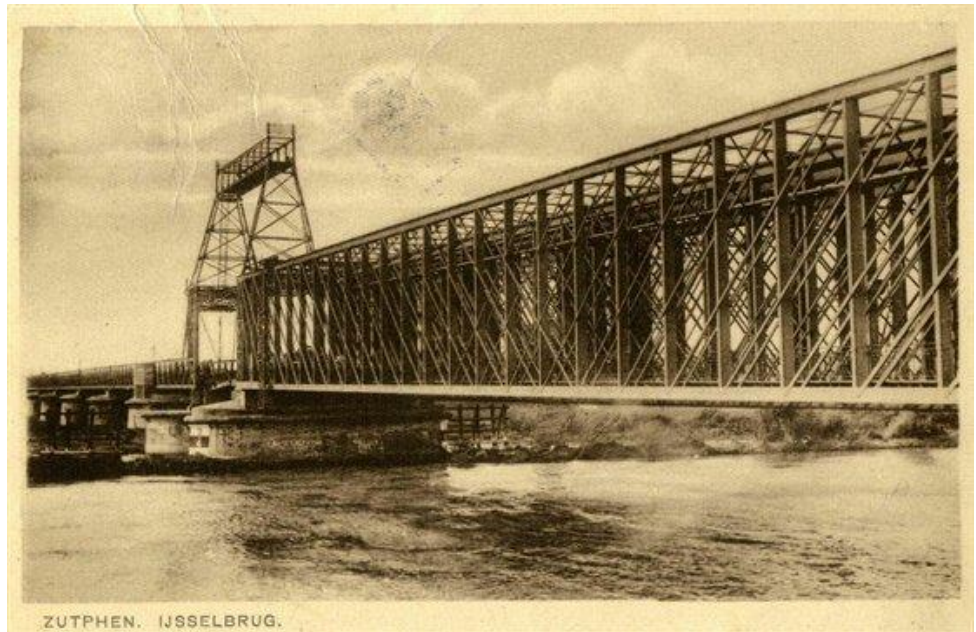
Brabantsch-Duitse Spoorweg Maatschappij (NBDS) in 1869 opgericht. Na jaren van geld sprokkelen werd in 1873 de lijn Boxtel- Goch geopend en ontstond, via al eerder aangelegde spoorlijnen, een verbinding tussen Zeeland en Duitsland. Vooral voor de post tussen Engeland en midden Europa was de verbinding belangrijk. In de hoogtij dagen liepen er 5 postrijtuigen mee in de boottrein naar Vlissingen en deze wagens waren bemand door Pruisische postbeambten die tijdens de rit de post sorteerden.

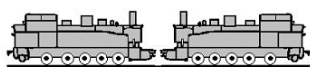
Maar door het steeds drukker worden van het treinverkeer ontstond de behoefte aan een beveiliging op het spoor. In 1857 was de NRS al begonnen met het plaatsen van seinen op hoofdstations en bij beweegbare bruggen. De optische signalen waren van het Engelse model Stevens & Sons en konden de standen "stop", "langzaam rijden" en "veilig" tonen. Bij seinen met verlichting waren de kleuren rood, groen en wit. Na diverse ongevallen ging in 1876 ook de HSM over tot het aanbrengen van beveiliging in de vorm van een bloksysteem van Siemens & Halske waarbij steeds maar één trein in het gedeelte (blok) aanwezig mocht zijn. Op station Rotterdam Delftse Poort werd in 1881 de eerste centrale gezamenlijke wissel- en seininrichting in gebruik genomen.

Tegen het einde van de jaren zeventig van de negentiende eeuw begon het Nederlandse spoorwegnet een zekere samenhang te vertonen. De meeste steden waren door middel van rails met elkaar verbonden. De samenwerking tussen de verschillende spoorweg maatschappijen was echter erbarmelijk. Hierdoor waren de aansluitingen slecht en waren de reizigers lang onderweg.

(Wordt vervolgt)

FdJ.





**MD**

**Modelspoorvereniging Drachten**

Indien onbestelbaar svp

Retour aan:

C.H.B. Gunnink

Toarteltoan 5

9247 GB Ureterp



**Cornelissen**

*Timmer, afbouw en onderhoudswerk*

Heide 6, 8521 DG - St. Nicolaasga