

# WISSELKOERIER



MD  
Modelspoorvereniging Drachten

In dit nummer	
Voorwoord	1
Spoornieuws	3
Van jaknikker tot Dammdurchlass	4
NS 6300	7
De betekenis van de stoomlocomotief voor de NS na de Tweede Wereldoorlog 2.	9
Rail 2015	13

## Voorwoord voorzitter

Zoals gebruikelijk geef ik in het voorwoord van de eerste Wisselkoerier van het jaar een opsomming van de belangrijkste punten die op de algemene Ledenvergadering aan de orde zijn geweest. Dit keer springen er twee punten uit, namelijk het feit dat de nieuwe website online is gegaan en dat we hebben besloten om als extra clubavond de vrijdagavond toe te voegen.

Op [www.modelspoorverenigingdrachten.nl](http://www.modelspoorverenigingdrachten.nl) staat onze nieuwe website. Mark Bijl (de zoon van Henk) heeft er een mooie overzichtelijke website van gemaakt. Het grote voordeel van deze site is dat hij eenvoudig is te wijzigen. Edward, de beheerder, heeft zo hier en daar de zaak al geactualiseerd. Voor de rest zijn de artikelen nog ongewijzigd. Wij zijn blij dat we na jaren weer een website hebben die gezien mag worden. Tegenwoordig is dit ook belangrijk voor het aantrekken van nieuwe leden.

Voorafgaande aan de ledenvergadering is er onder de leden een enquête gehouden om te achterhalen op welke avonden de mensen graag naar 't Seinhuis willen komen.

De uitkomst was dat er een ruime voorkeur is voor de huidige openingstijden. Maar ook gaven een aantal leden aan op vrijdagavond te willen komen. Om dit mogelijk te maken willen we op **proef** het clubgebouw op **vrijdagavond openstellen van 19.00 uur tot 22.30 uur. Dit ingaande op vrijdag 13 maart 2015.** De proef loopt tot en met vrijdag 26 juni 2015. Mocht blijken dat er voldoende belangstelling is dan gaan we na de vakantie verder. Mocht er bijvoorbeeld vlak voor feestdagen weinig belangstelling zijn dan kan het bestuur besluiten om 't Seinhuis gesloten te houden. Info via e-mail.

Naast de twee genoemde punten is er nog een belangrijk besluit genomen. We willen de bestaande gelijkstroom modulebaan volgens moderne inzichten gaan opbouwen. Die kans hebben we nu. Om tot andere normen te komen is een brede werkgroep samengesteld. Deze zal de leden gaan adviseren over de toepassing van materialen en normen. Zodra zij eruit zijn wordt dat gepubliceerd.

Op **woensdag avond 15 april 2015** willen we een thema avond organiseren. Het is de bedoeling dat dan uitleg wordt gegeven over de verschillende Fremo normen. We beginnen zoals gebruikelijk om 20.00 uur.

Met een vriendelijke groet en graag tot ziens in 't Seinhuis,

Fetze de Jong, voorzitter.

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

Secretaris:  
G.Taapken  
tel: (0512) 53 79 39  
info@modelspoorverenigingdrachten.nl

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

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

E. Cornelissen  
tel: (0513) 43 19 40

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

Verenigingsruimte : Tussendiepen 6 Drachten  
Secretariaat : Martena 5 9202 KA Drachten  
e-mail : info@modelspoorverenigingdrachten.nl

## Lidmaatschap

Leden : € 100,=  
Gezinsleden + Juniorleden : € 50,=  
(juniorleden t/m 17 jaar)  
Donateurs : € 30,=  
Betaling op : IBAN: NL93INGB0006037201 t.n.v. Modelsp.Ver.MD-Drachten  
Ledenadministratie E. Cornelissen  
Heide 6 8521 DG St. Nicolaasga  
tel: (0513) 43 19 40  
e-mail: [adcor@kpnmail.nl](mailto:adcor@kpnmail.nl)

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

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

## Sponsors

eRHa Electronica	Drachten	Tj. Nicolai	Drogeham
Treintje Oost	Oosterwolde		
Bijlsma autobedrijf	Surhuisterveen	Textline	Drachten
G. van der Linde	Beetsterzwaag	Garage Willem Baron	Ureterp
Garage Boekema	Ureterp	Buysrogge Safe b.v	Assen
Installatiebedr. Gebr. Koning	Ureterp		
Treinishop Heerenveen	Heerenveen	Wiersma Logistics	Surhuisterveen

**Schakelmaterialen  
Readcontacten  
Relais  
Voedingen  
Snoeren- kabels en  
verbindingen**

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



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

## Datum Wisselkoerier

De **sluitingsdatum** voor het aanleveren van kopij:  
Wisselkoerier nr. 2 = 1 juni 2015

## Data Beurzen

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

**TREINENSERVICE**

In- en ombouw, onderhoud en reparatie van modeltreinen

Vraag vrijblijvend naar de mogelijkheden!

Xander Rijks  
[treinenservice@upcmail.nl](mailto:treinenservice@upcmail.nl)

## **Spoornieuws.**

### *Delft.*

Op zaterdag 28 februari 2015 is de tunnel en het ondergronds station in gebruik genomen. Voorafgaande is de hele week gewerkt aan de definitieve aansluiting aan de Noord en Zuidkant. Hierdoor was er op dit drukke traject geen treinverkeer mogelijk. Hierna wordt begonnen met de sloop van het viaduct door Delft.



### *Wolvega.*

Begin februari is het startsein gegeven voor de bouw van een tunnel onder het spoor in Wolvega. De onderdoorgang komt aan de kant van Heerenveen. Doordat het aantal treinen op termijn van drie naar vier in beide richtingen zal worden opgevoerd is een tunnel nodig om Wolvega goed bereikbaar te houden. In de loop van 2016 moeten de werkzaamheden zijn afgerond.

### *Zwolle.*

De contouren van de grote ombouw van het emplacement in Zwolle beginnen zo langzamerhand zichtbaar te worden. Nadat het vierde perron al enige tijd in gebruik was, is nu ook de definitieve overkapping geplaatst. In de loop van dit jaar zal ook de geheel nieuwe reizigerstunnel in gebruik worden genomen. De tijdelijke loopbrug kan hierna worden afgebroken. Wel zal er nog dit gehele jaar worden gewerkt aan de aankleding van de perrons. Aansluitend aan deze werkzaamheden zal worden begonnen met het aanpassen van de sporen en wissels aan de Noordzijde van het station. Hierdoor moet het mogelijk worden om de treinen uit het Noorden en Oosten gelijktijdig binnen te laten komen. In 2017 moet dit omvangrijke werk geklaard zijn. Een volgende klus is het verplaatsen van de opstel- en verzorgings terrein richting de IJssel. Hier is nog ruimte om alle treinen te parkeren en schoon te maken. Voor de bereikbaarheid zal tussen het station en het opstelterrein een apart spoor worden aangelegd. Dit alles moet in 2018 klaar zijn.

Als laatste, we spreken dan over 2021, moet de viersporigheid tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte gereed zijn. Over hoe dat eruit komt te zien zijn verder nog geen gegevens bekend.



## **Van jaknikker tot Dammdurchlass.**

Sommigen van jullie kennen waarschijnlijk mijn kleine bochtmodule met de jaknikker erop nog wel. Laatst kreeg ik van de voorzitter de vraag of die module nog wel bestond. "Ja hoor" antwoordde ik, "alleen is hij niet meer rijvaardig".



*De jaknikkerbak in beter tijden*

Later toen ik thuis was zat ik te denken waar deze bak toch gebleven was. Na een speurtocht in de schuur van een klein uurtje kwam de bak tevoorschijn. Rijvaardig was hij inderdaad niet meer, maar weggooiden vond ik ook zonde. De vraag kwam op of de bak nog opgeknapt kon worden. Na inspectie bleek al snel dat rails en bedding gestript moesten worden evenals de scenery en bedrading. Kortom: nieuwbouw!

In mijn hoofd had ik al een plan: op internet had ik bij Vampisol ([www.vampisol.de](http://www.vampisol.de)) een Dammdurchlass (artikelnr V 1113) gezien en het leek mij wel een mooi idee om die in deze module in te passen.



*Dammdurchlass*

Het plan is geboren maar voordat we kunnen bouwen moet er eerst gesloopt worden. Dit ging sneller dan ik verwacht had. Alles goed nat maken met de plantenspuit, even laten weken en dan met een beitel rails en bedding er afsteken. De scenery heb ik er met een scherpe verkraabber afgehaald. Een deel van de scenery was opgebouwd met vliegengaas. Dit kun je met een mes doorsnijden en er afhaken. Het weghalen van de nietjes waar het gaas mee was vastgezet was het meeste werk.



*De gestripte module*

Om mijn plan van een "Dammdurchlass" te realiseren moest er ook wat gedaan worden aan de contouren van de module, dus werd de decoupeerzaag erbij gehaald. Wat is dat een mooie uitvinding zeg, dat ding is zo gewillig als wat, het volgt precies de lijn die jij in gedachten hebt om zo mooie contouren te maken voor het landschap.



*De nieuwe contour en bedding vlg's nieuwe norm*



Niet alleen de contouren moeten aangepast worden, ook de bedding voor de rails moet aangepast worden, immers deze module stamt nog uit de beginperiode van de vereniging en inmiddels zijn de normen voor de modules aangepast ivm problemen op de overgangen door werking van het gebruikte thermofelt.

Op beide kopstukken heb ik een strook van 10mm dik en 25 mm breed multiplex gelijmd. Op de bedding een strook triplex van 6mm met 4 mm kurk.

Met behulp van de railmal (aanwezig in 't Seinhuis) kan de rails dan gelegd worden. Hierover later meer.



*In de grondverf en klaar om de rails te plaatsen*

Als alle lijm goed gedroogd is, is het tijd om de module te voorzien van een laag grondverf. Dit zorgt er niet alleen voor dat er geen vocht in het hout kan trekken maar is ook een goede ondergrond voor het aftekenen van het midden van de module en de positie van de railstaven.

Wordt vervolgd.



## NS 6300.



Nu Artitec een model uitbrengt van de NS 6300 tenderlok in diverse uitvoeringen, is het tijd voor een portret van deze imposante machine. Het was de laatste in Nederland en door Nederlandse constructeurs ontworpen machine en kwam op 27 oktober 1931 in dienst. Hij was bedoeld voor het vervoeren van kolentreinen uit Zuid Limburg naar West Nederland. Die werden tot dan toe getrokken door de 6200, maar dit type was nogal traag en kon in het hellingrijke Limburg en met een asbelasting van zestien ton geen zware treinen trekken. Toen aan het einde van de jaren twintig de toegelaten asdruk werd verhoogd van 16 naar 18 ton, kon er dus een zwaardere machine komen. Daardoor en mede door de invoering van de doorgaande Kunze-Knorr-rem, kon met zwaardere treinen sneller worden gereden.

Uiteindelijk werd gekozen voor een 4-cilinder tenderlok met 2'D2' as indeling, waarbij het gewicht van de tender op het achterste draaistel kwam te rusten. Dit om te voorkomen dat het adhesiegewicht zou verminderen bij afnemende voorraden in de tender. De lok kreeg dezelfde ketel, hetzelfde cilinderblok en dezelfde schuifbeweging als de sneltreinlok 3900. Dit leverde 35% meer vermogen op dan de 6200. De 6300 is dus het tenderzusje van de 3900. De 6300 kreeg de bijnaam Beul, omdat de stoker zwaar werk moest verrichten op de bok.



Er zijn in de jaren 1930 en 1931 22 van deze machines gebouwd, 10 door Henschel & Sohn te Kassel en 12 door de Berliner Maschinenbau A.G., voorheen L. Schwartzkopf te Berlijn. Ten tijde van de bouw waren deze machines met hun 127 ton dienstvaardig gewicht bijna de zwaarste tenderlocomotieven van Europa. De drijfwieldiameter bedroeg 1550 mm en de maximum snelheid 90 km per uur. Goederentreinen met een gewicht tot 1800 ton konden met een snelheid van 60 km per uur worden vervoerd. De machines werden ondergebracht in de depots van Heerlen en Eindhoven en vervingen daar 6200'en en 4600'en.



Na de oorlog bleek nog maar de helft van de machines aanwezig te zijn. Tien machines werden in Duitsland teruggevonden en keerden naar Nederland terug, waarvan er twee niet meer konden worden hersteld. Eén machine bleef achter in Oost Duitsland. De overgebleven 17 locomotieven bleven gedurende de resterende dienstjaren tot 1957 in het zuidoosten van Nederland. In 1955, 1956 en 1957 werden de machines afgevoerd. Twee bleven nog een poosje in gebruik als walsmachine om nieuw gelegde sporen op nog niet geheel ingeklonken baanlichamen in te walsen en nieuwe bruggen aan belastingproeven te onderwerpen.



Eén machine is uiteindelijk bewaard gebleven en is in 1959 overgedragen aan het Spoorwegmuseum. Hij is daar zodanig opgesteld dat hij nooit meer van zijn plaats zal kunnen komen.



Geraadpleegde bronnen:  
Rail Magazine 321, februari 2015.  
Railhobby 365, januari 2015.  
De Nederlandse stoomlocomotieven, De Alk 2005.  
Wikipedia.

Bram van der Werf.





## De betekenis van de stoomlocomotief voor de NS na de tweede wereldoorlog 2

In de vorige Wisselkoerier stelden we vast dat de stoom loc in 1949 nog steeds de scepter zwaaide, pas in de vijftiger jaren zou dit hard minder worden. In 1949 nam de NS 6 elocs in bruikleen van de Franse spoorwegen, locs van het type BB 300 (van 1949 tot 1951). In 1949 had de NS nog ca. 901 stoomlocs hierin zijn ook nog opgenomen ca. 30 nog steeds vermiste locs.

Op 1 januari 1949 zag het stoomlocbestand er als volgt uit:

Serie 1300 (1) ; Serie 1600(1); Serie 1700 (96); Serie 2100 (26); Serie 3000 (2) ; Serie 3200 (3); Serie 3300 (12) ; Serie 3400 (10) ; Serie 3500 (13) ; Serie 3600 (5) ; Serie 3700 (113) ; Serie 3900 (30) ; Serie 4000 (15) ; Serie 4300 (153) ; Serie 4600 (1) ; Serie 4700 (35) ; Serie 5000 (100) ; Serie 5500 (37) ; Serie 5600 (5) ; Serie 5700 (4) ; Serie 5800 (8) ; Serie 6000 (20) ; Serie 6100 (8) ; Serie 6200 (32) ; Serie 6300 (18) ; Serie 7000 (8) ; Serie 7100 (4) ; Serie 7400 (4) ; Serie 7700 (20) ; Serie 8100 (23) ; Serie 8200 (6) ; Serie 8400 (1); Serie 8500 (8) ; Serie 8600 (5) ; Serie 8700 (36) ; Serie 8800 (27) ; Serie 9500 (3) ; Tramlocs (8).



4700

Loc 4613 was de laatste 4600. Nu er voldoende 'Austerity's' (series 4300 en 5000) en Zweedse goederentreinlocs (serie 4700) waren, bestond aan de 4600'en die voor de oorlog al geen hoge ogen gooide vanwege zijn onrustige gang (schommelkont of cakewalk genoemd door het personeel), geen behoefte meer. Nog een rariteit was loc 8403, deze machine was de oudste stoomlocomotief die de NS ooit bezeten heeft. Gebouwd in 1871 met losse tender voor de toenmalige 'Luik-Limburg Spoorweg' van de staatspoor was deze veteraan na 78 dienstjaren nog steeds actief. Pas op 2 juli 1949 werd de 8403 in depot Maastricht gesloopt.



4300

Eind 1949 werd een groot aantal 'Austerity's' afgevoerd, en dan met name de serie 4300, in totaal verdwenen er 32 4300'en . Van de serie 5000 verdwenen er 7 locs naar de sloop.

Nu de Austerty's voor een deel gesloopt werden konden de nog goede 4 assige tenders van deze locs gebruikt worden om de grotendeels versleten 3 assige tenders van de serie 3700 te vervangen, ook de nog goede luchtpompen en injecteurs werden op de 3700 en overgebracht. Sommige Jumbo's kregen ook de rookkastdeuren van de Austerity's , maar omdat deze kleiner waren dan de originele rookkastdeur, moest de gehele voorwand worden vervangen. Door de kleiner deur werd het alleen wel moeilijk om vlampijpen te vervangen of schoon te maken.

Het bestellen en in gebruik nemen van nieuwe elocs nam inmiddels een vlucht, in 1950 volgde na lange onderhandelingen met de leveranciers de definitieve bestelling van de serie 1200 bij hoofdaannemer Heemaf. In het zelfde jaar begon ook de aflevering van de serie 1100, deze werd gebouwd door Alsthalm in Frankrijk.

De NS serie 1100 was afgeleid van de 4 assige SNCF loc BB 8001 en de serie BB 8100, de eerste 50 locs werden in de kleur van het jurkje van mevrouw Den Hollander afgeleverd nl turkoois. Het laat zich wel raden dat het met de dampende en stinkende stoomlocs in de buurt niet goed kwam met die kleur en ze werden al gauw tezamen met de turkooise rijtuigen en nabestelling van nog 10 locs serie 1100 in 1956 overgespoten in Berlijnsblauw. De 1100 was niet zo heel groot en had slechte rijeigenschappen. Dit kwam voornamelijk, omdat de loc een korte radstand had, een geringe lengte en het stoot- en trekwerk was aan de draaistellen bevestigd. De machinist had de grootste moeite om in de wisselstraten op zijn stoel te blijven zitten. De loc werd hierom door sommige machinisten ook wel het hobbelpaard genoemd.



De nieuwe 1200 maakte zijn eerste proefrit op 31 oktober 1951 ook in de turkooise kleur. Op 9 januari 1952 werd de loc formeel in dienst gesteld. Later in 1952 wordt ook de 1300 in dienst gesteld. De 1200 was een Amerikaans ontwerp van Baldwin/Westinghouse en werd grotendeels in Nederland gebouwd door Werkspoor Utrecht, maar de draaistellen werden in het kader van het Marshallplan in Amerika gefabriceerd bij Baldwin. De Heemaf stond borg voor de elektrische installatie.

Ze waren voornamelijk te vinden in de zwaardere reizigerstreinen. Het waren betrouwbare degelijke locomotieven die een maximum snelheid konden halen van 150 km/u, ze werden echter ingelegd met een dienstsnelheid van 130 km/u. De aflevering vond plaats tussen 1951 en 1953. De 1215 t/m de 1225 werden uitgevoerd in het roodbruin de rest in het turkoois. In 1954 werden ze overgespoten in het Berlijnsblauw.

Ondertussen was de stoomtractie nog steeds belangrijk, want op de geëlektrificeerde baanvakken konden de elocs het roer overnemen maar op nevenlijnen was de stoomloc des te belangrijker.

Toen 1951 ten einde liep had de NS nog 663 stoomlocomotieven, 102 minder dan het jaar daarvoor. In de reizigersdienst begon de stoomloc flink terrein te verliezen. Op een flink aantal nevenlijnen kwamen dieseltreinstellen in dienst. Voor de Austerities met name de serie 5000 zag het er somber uit: niet minder dan 64 machines van deze serie werden ter zijde gesteld en in 1951 voor de sloop aangewezen met uitzondering van NS 5085 'Longmoor', de enige locomotief met een naam. Deze als enige overgebleven locomotief van het Britse Wardepartement, werd bewaard voor het Spoorwegmuseum. De stoomlocs van de serie 6300 kon men nog maar node missen. Een en ander blijkt wel uit de volgende gebeurtenis.

Loc 6322 was op 19 oktober 1951 bij een ongeval nabij Weert betrokken en daarbij zo zwaar beschadigd dat herstel niet meer lonend leek. Op het voormalige sloopterrein van Baarle Nassau stond echter nog steeds de door de oorlog zwaar beschadigde loc 6314, officieel al sinds 1948 wegens grote schade aan de ketel afgevoerd. Het frame van deze loc echter was nog wel enigszins bruikbaar, dus werden de restanten van de 6314 naar Tilburg gesleept. Depot Maastricht stuurde op 27 oktober 1951 de 6322 ook naar de werkplaats, waar men de 6322 terzijde stelde, echter zonder ketel 3917. De loc kreeg vervolgens het frame van van de 6314 ingebouwd en werd op 15 december als loc 6322 (met ketel 3917 en frame 6314) weer naar Maastricht teruggestuurd. Je kunt je afvragen of het niet correcter was geweest de machine weer als loc 6314 in dienst te nemen. In de nadagen van de stoom echter keek men niet zo nauw meer.



De elektrificatie van de lijnen naar het noorden was begin januari 1952 zover gevorderd dat het baanvak Amersfoort – Zwolle onder spanning kon worden gebracht. Met ingang van 7 januari 1952 gingen hier elektrische treinen rijden en dit veroorzaakte zulke ingrijpende veranderingen dat tussentijds een nieuwe dienstregeling moest worden uitgegeven.

De wijzigingen kwamen hier op neer dat de sneltreinen van de Randstad met bestemming Groningen/Leeuwarden tot Zwolle als elektrisch treinstel reden waarna overgestapt moest worden in een dieselelektrisch treinstel. De hiervoor benodigde treinstellen kwamen vrij van de exprestreinen Randstad-Noorden, die nu als getrokken trein met turquoise materieel tot Zwolle liepen. Een stoomloc kwam dan in touw om deze treinen naar resp. Groningen/Leeuwarden te brengen. De pendeldienst Groningen- Assen bleef aan de stoomloc behouden.

De Zweedse 4000'ën uit Amersfoort waren nu bijna brodeloos en de verdieseling en elektrificering ging genadeloos door.

Tussen 1952 en 1953 werden de eerste locs serie 1300 afgeleverd (10 stuks). Deze locomotieven waren afgeleid van de serie CC7100 van de SNCF. De Franse CC7107 werd in 1955 beroemd toen deze loc het wereldsnelheidsrekord brak met een snelheid van 331km/u . Pas in 1981 was de TGV nog sneller. De grote broer van de 1100 werd net als de 1200 ingelegd met een snelheid van 130km/u.

De 1300 was en is een ware krachtpatser met zijn 6 tractie motoren, en was onder het NS personeel een geliefde loc. Hij werd voornamelijk gebruikt in de zware goederendienst. De eerste 10 locs werden weer in het snoezige kleurtje van de jurk van mevrouw den Hollander geleverd. De nabestelling geleverd in 1956 werden afgeleverd in Berlijnsblauw(6 stuks). Jarenlang was de 1300 de sterkste loc van de NS.

De 1301 maakte in 1952 zijn eerste ritten bij opening van de elektrische treindienst op de spoorlijnen van Zwolle naar Leeuwarden/Groningen.

De forse teruggang van de stoomloc in 1952 was ook voor een groot deel te wijten aan het feit dat in dat jaar een aantal diesel-treinstellen dat sinds 1945 met defecte motoren buiten dienst stonden, met nieuwe motoren weer rijvaardig waren gemaakt.



Met de elektrificatie van de noordelijke lijnen was althans wat de reizigerstreinen betreft het laatste grote stoombolwerk gevallen. Op alle belangrijke verbindingen was de stoomloc al geheel verdwenen of moest het werk op zijn minst met de moderne tractie delen. Steeds meer sneltreinlocs zakten af naar de goederendienst of moesten zich met de lokaalreinen op nevenlijnen tevreden stellen, wat weer tot gevolg had dat hier de lokaalreinemachines gingen verdwijnen. Met name de 1700'ën zijn

daarvan het slachtoffer geworden. Enerzijds werden zij door de dieseltreinen bedreigd anderzijds door de grotere soortgenoten waarvoor geen adequaat werk meer te doen was. Van de 84 1700'ën, die begin 1952 nog reden, werden er in datzelfde jaar 25 afgevoerd. Voor ander locseries was 1952 zelfs het laatste jaar: de nog overgebleven 5000'ën en 8600'ën stierven ook uit en ook voor de ene 'goudvink' (loc 3502) had het laatste uur geslagen. De serie 8500 nam eveneens afscheid van het spoor, zij het dat deze machines in Spanje aan een nieuw leven begonnen. In totaal waren in 1952 75 locomotieven naar de sloper verwezen. Het stoomlocbestand was derhalve eind 1952 588 machines.

De voortdurende achteruitgang van het aantal stoomlocomotieven had ook gevolgen voor de locomotiefdepots. Aan het eind van 1952 waren als volwaardige depots (dus met onderhoud van locs) nog in bedrijf: Amsterdam; Feyenoord; Groningen; Hengelo; Maastricht; Nijmegen; Roosendaal; Venlo en Zwolle. Zonder onderhoud waren nog de volgende depots in bedrijf: Alkmaar; Amersfoort; Arnhem; Eindhoven; Den Haag; Heerlen; Leeuwarden; Utrecht en Zutphen.

Depot Feyenoord zat zo vol met onderhoud van eigen en 'vreemde' machines dat men de eigen 4300'ën naar Roosendaal zond voor onderhoud.

Volgende keer deel 3.

Ed Cornelissen.



2100 Blikken Tinus



4600



## RAIL 2015.

Op 20, 21, en 22 februari werd in de Expo te Houten RAIL 2015 gehouden. Een gezellige ontmoetingsplaats voor heel modelsporend Nederland. Voor doorgewinterde bouwers, die elkaar vriendschappelijk de maat nemen over schalen, scenery, realisme in landschap en schalen. Maar ook voor de beginners. En diegene die modelspoor nog van vroeger kent, nu weer wat tijd heeft en de hobby opnieuw wil oppakken. Of zijn (klein)kinderen eens naar treintjes wil laten kijken. Zo, ben ik ook als 7 jarige door mijn opa verwend met een heuse Märklin-trein. En dat is al heel wat jaartjes geleden, ongeveer op de helft van de vorige eeuw!! Evenwel heb ik de doos met inhoud nog compleet in mijn bezit. Inmiddels is de loc onder deskundige leiding van Xander omgebouwd naar digitaal en kan ik deze op mijn treinbaan laten rijden. Jarenlang heb ik niet naar mijn treinbaan omgekeken, maar ongeveer twee jaar geleden de draad weer opgepakt, eerst in de garage en vervolgens op de slaapkamer.

Wil je meegenieten of commentaar geven, kijk op: <http://mijn-treinbaantje.webnode.nl/> .

Terug naar Rail.

Ook onze vereniging, de modelspoorvereniging Drachten, was uitgenodigd om met de Fremo US modulebaan acte de préséance te geven. En dat werd een beetje stressen. Gelukkig zat onze club net in de verhuizing, zodat de baan nog mooi op de oude locatie in elkaar gezet kon worden. Gerrit, Gerrit, Reinier en Edward hebben er veel uurtjes aan besteed, maar het resultaat mag er zijn! Uiteraard was er hulp van overige leden, bij het vervoer, bij de opbouw, bij de presentatie en bij het afbreken.

Zelf had ik mij aangemeld voor de zaterdag, niet wetende wat er op zo'n dag van mij verwacht werd. Door mijn arbeidsloze leven (pensioen) was ik niet meer gewend om vroeg op te staan. Ik moest zorgen dat ik om 07.30 uur bij het clubgebouw aanwezig was, zodat ik met Edward kon meerijden. De wekker maar op 06.00 uur gezet om te voorkomen dat ik te laat zou zijn. Samen met Arjen, Reinier, Ridzert en Edward zijn we richting Houten vertrokken, alwaar wij ruimschoots op tijd aankwamen.

De baan zag er schitterend uit, nog mooier dan de proefopstelling op onze oude locatie. Met



mooie kleden en netjes in de verf tot in de puntjes afgewerkt. Het baangedeelte van Gerrit S. was gedecoreerd met een prachtige achtergrond, de kolenmijn van Edward kwam als middelpunt van de bedrijvigheid goed tot zijn recht.

Gerrit S. bleek al aanwezig te zijn, alleen was hij niet zo direct zichtbaar. Hij had zijn plaats voornamelijk onder de baan gevonden. Ik heb er geen verstand van, maar een en ander bleek niet goed te werken. Er waren wat problemen met de wifi-verbinding. Toch werden alle problemen op tijd opgelost en hebben diverse treinen de hele dag kunnen rijden.

Als Märklin rijder had ik geen trein bij mij, maar heb ik met een kolentrein gereden met daarvoor diesel type Fairbanks Morse H 10-44 van de Pennsylvania Railroad! Geweldig, wat een belevenis om zo'n trein door het Amerikaans landschap te zien rijden.

Ook het publiek kwam in groten getale op de baan af. De bijzondere locs in combinatie met de schitterende scenery was een gewild onderwerp voor de lens van menige fotograaf.

Om vijf uur was het sluiting en zijn we weer huiswaarts gegaan. Vermoeid maar voldaan kijk ik terug op een geweldige dag!

Modelspoorvereniging Drachten mag trots zijn en zal zeker voor andere beurzen gevraagd worden!

Rob Wenkenbach



**Indien onbestelbaar svp retour naar:**

**G Taapken  
Martena 5  
9202KA Drachten**



**Cornelissen**  
*Bouw- en klussenbedrijf*

Heide 6  
8521DG Sint Nicolaasga  
Tel.: 0513 – 43 19 40  
Fax: 0513 – 43 40 51  
Mob.: 06 – 29 153 793