

# WISSELKOERIER



Modelspoorvereniging Drachten

## Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
Spoor nieuws	3
't Seinhuis	5
Ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland (6)	6
Spoorwegen in Argentinië deel 2	8

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

Helaas ook aan deze zomer komt weer een eind. En dat betekent dat het begin van het seizoen voor de modelspoor hobby voor de deur staat. Vanaf zaterdag 1 september zijn we dan ook weer op zaterdagmiddag open. De leden zijn dan zowel op woensdagavond als op zaterdagmiddag van harte welkom in 't Seinhuis.

De animo onder de groep treinfliefhebbers om een rondreis per trein te maken door Noord-West Duitsland is gering gebleken. Slechts een zestal leden hadden zich aangemeld voor deze excursie. Ook het promoten van deze reis op de club avonden heeft onvoldoende respons gegeven. Het bestuur heeft dan ook moeten besluiten om de reis af te gelasten. Het gaat dus niet door. Het is jammer voor de tijd en moeite die een aantal bestuursleden erin hebben gestoken. De leden die zich reeds hebben opgegeven krijgen de betaalde vergoeding terug.

In de eerste Wisselkoerier van dit jaar was het eindverslag van de werkgroep "Digitaal" opgenomen. Daarna is door de werkgroep de verdere technische uitwerking aan de orde gekomen. Dit zal verder in het normenboek worden opgenomen. Hierin staan dus de normen die wij als club hanteren voor de bouw van analoge of digitale modules (m.u.v. de Marklin- en Fremo modules). De normen zijn gebaseerd op de normen zoals die vele jaren geleden zijn opgesteld door de Modelspoorclub in het Duitse Barsinghausen en die wij vanaf de oprichting al hanteren. Als het nieuwe normenboek gereed is zal het aan de geïnteresseerden worden uitgereikt.

Eén van de conclusies van de werkgroep was dat het bouwen van een omschakelbare analoge/digitale gelijkstroombaan werd afgeraden. Een klein aantal leden die al enige jaren bezig zijn met de bouw van een station, heeft besloten om het koppelen van het station aan de analoge baan, achterwege te laten. Hiervoor in de plaats is nu het plan opgevat om het station een onderdeel te laten worden van een digitale gelijkstroom-baan. Inmiddels is er een dubbelsporig railplan gemaakt. Het plan bestaat uit een verkleind station met aan weerszijden een keerlus. De ene keerlus sluit direct aan op het station, de andere wordt aangesloten via een bocht.

Om het plan ook uit te voeren hebben we nog wel een aantal leden nodig die zich willen inzetten voor de bouw van een digitale baan. We denken hierbij zeker aan de digitale rijders. Zonder jullie financiële en uitvoerende steun kunnen we geen digitale baan opbouwen. Voor meer informatie kunnen jullie terecht bij Fetze de Jong.

Ik zie jullie graag weer in 't Seinhuis waar we onder het genot van een kopje koffie of een ander drankje het wel een wee van de modelspoor hobby kunnen bespreken.

Met een vriendelijke groet,

Fetze de Jong, voorzitter.

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

Verenigingsruimte : De Gaffel 36b Drachten  
Secretariaat : Toarteltoan 5, 9247 GB Ureterp  
e-mail : [info@modelspoorverenigingdrachten.nl](mailto:info@modelspoorverenigingdrachten.nl)

## Lidmaatschap

Leden : € 70,=  
Gezinsleden + Juniorleden : € 30,=  
(juniorleden t/m 17 jaar)  
Donateurs : € 30,=  
Betaling op : giro 603 72 01 t.n.v. Modelsp.Ver.MD-Drachten  
Ledenadministratie K. Dieterman  
De Twee Gebroeders 299, 9207 BL  
tel: (0512) 51 88 84  
e-mail: [koert@dieterman.org](mailto:koert@dieterman.org)

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
Kingma van der Wal	de Wilgen	Vekam houtbouw	Harkema
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	EP: Gustin	Emmercompascuum
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

## Data Wisselkoerier

De volgende data zijn de sluitingsdata voor het aanleveren van kopij:  
Wisselkoerier nr. 4 = 1 december 2012

## Data Beursen

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

- geen

## Spoor nieuws.


### Hanzelijn:

Door de opening van de Hanzelijn, begin december van dit jaar, zal het "spoorboekje" er heel anders uitgaan zien. Alle treinen vanuit het Noorden krijgen andere vertrek tijden. Als gevolg hiervan zullen ook de vertrek tijden van Arriva veranderen. Tevens zal dan het nieuwe station Europark in Groningen in gebruik worden genomen. Ook zullen er tussen Groningen en Zwolle, per uur, twee Intercity's en twee stoptreinen gaan rijden. Ieder uur zal een intercity van Groningen met een stop in Assen via Lelystad, over de zuidtak naar Amsterdam, Schiphol en Den Haag rijden. De andere intercity gaat via Amersfoort, Utrecht naar Rotterdam. Op de andere halfuren rijden de intercity's van Leeuwarden de zelfde verdeling. Hierdoor is het hinderlijke koppelen en ontkoppelen in Zwolle verleden tijd.


### Leeuwarden – Zwolle.

De spits stoptrein van Leeuwarden naar Wolvega zal met ingang van de nieuwe dienstregeling worden doorgetrokken naar Meppel. Hier kunnen reizigers overstappen op de stoptrein uit Groningen. Het is de bedoeling dat het jaar daarop de trein ook buiten de spits gaat rijden tot 20.00 uur 's avonds.

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

  
**NILS ESTER**

TREINEN: ROCO • FLEISCHMANN • PIKO • ARTITEC.  
MODELAUTO'S: MAISTO • MINICHAMPS • KYOSHO  
AUTO-ART • SCHUCO • SOLIDO • WELLY • HOREV  
NOSTALGIE • JADA • REVELL • GUILLOY • EN VELE  
ANDERE. **R/C MODELEN:** HPI • CARSON • TAMIYA  
FG • GRAUPNER 1SHO • HOT BODIES  
CEN • ACADEI 1BE • JAMARA.  
**MODELBOUW KIT** ERI • TRUMPETER  
TAMIYA • HELLEI DEMY • ARTITEC  
FALLER • BUSCH ELE 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!**

### **Groningen – Leeuwarden.**

In de periode van 18 augustus tot 3 september is er groot onderhoud aan de spoorlijn Groningen-Leeuwarden uitgevoerd. De eerste week was het treinverkeer tussen Buitenpost en Groningen geheel gestremd. De week daarna was dit het geval van Leeuwarden naar Buitenpost. Het was de bedoeling om in totaal 21,5 km aan spoor te vervangen. Maar door het warme weer is dit niet geheel gelukt. Strukton gebruikte hiervoor de vervangingstrein Matisa P 95 die met een snelheid van maximaal 350 meter per uur de rails, bielzen en ballast verving.

Ook is Prorail gestart met een studie om te komen tot het laten rijden van 2 sneltreinen per uur. Hiervoor zal een verdere verdubbeling van het traject nodig zijn.



### **Groningen-Leer.**

Arriva heeft besloten om vanaf 9 december 2012 ieder uur van Nieuweschans door te rijden naar Leer in Duitsland.

### **Amsterdam-Brussel.**

Eindelijk zullen eind december de nieuwe Italiaanse Fyra V250 treinstellen in de reguliere treindienst worden opgenomen. De treinen zullen gebruik gaan maken van de Hoge Snelheids Lijn (HSL). Vanaf dan gaan ze de Benelux treinen vervangen tussen Amsterdam en Brussel. Wel is op de Fyra treinen een toeslag verschuldigd.

### **Offerte aanvraag stoptreinen.**

De Nederlandse Spoorwegen heeft een aanbesteding procedure gestart voor de aanschaf van nieuwe Sprinters. Er zullen ca. 40 korte en evenzovele lange stoptreinen worden besteld. Het programma van eisen is gelijk aan de net afgeronde serie Sprinters SLT echter nu uitgevoerd met een toilet. De treinen dienen 150/250 zitplaatsen te krijgen en voorbereid zijn voor het beveiligingssysteem ERTMS.



## t Seinhuis

Ook in de zomerperiode wordt er in het Seinhuis druk gewerkt.



Station Drachtsterpoort is in navolging van de NS gesloten voor groot onderhoud. Er is een tussenbak verwijderd en vervolgens zijn perrons en sporen deels opgebroken om tot een goede aansluiting te komen. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om de grijze vlakke wat meer kleur te geven. Op de foto zijn 3 man druk bezig met het inlijmen van de ballast.

De Märklin modulebaan is uitgebreid met een T splitsing voor meer mogelijkheden. Reinier is bezig met de afwerking van deze module.



Ook aan de US kolenmijn wordt nog steeds gewerkt. Een leidingbrug met losplaats voor een covered hopper is geplaatst en er is ook al wat groen aangebracht.



## De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland (6).

De invloed van buitenlandse technici is over het algemeen in Nederland beperkt gebleven. Hoewel Nederland niet beschikte over zware industrie waar stoomlocomotieven werden gebouwd hadden Nederlandse ingenieurs wel degelijk invloed op de technische uitvoering van het bestelde materieel. In de tweede helft van de negentiende eeuw waren twee ingenieurs te weten Middelberg en Stous Sloot gerespecteerde technici die ook in buitenlandse vakbladen publiceerden. Een gevolg hiervan was dat nieuwe technieken vrij snel op het Nederlandse materieel werd toegepast.



Zo werd onder anderen de door de Franse ingenieur Henri Giffard uitgevonden injecteur op de Nederlandse stoomlocomotieven korte tijd later al toegepast. Hierdoor kan men de ketel op elk moment voeden met water door middel van een stoomstraal. Het gebruik van de stoompompen, die alleen tijdens het rijden kon worden gebruikt, was niet meer nodig. De eigenaar van de Machinefabriek en Constructiewerkplaats H. Figée in Haarlem kocht de rechten voor de fabricage van de injecteur en bracht ze op de markt.



Weinig technische ontwikkelingen hebben zo'n invloed gehad op de spoorwegen als de invoering van de doorgaande rem. In het begin lagen de snelheden dermate laag dat het remmen niet zo'n probleem was. In principe werd er vanaf de tender geremd. Ook kon door de conducteur op de bagage wagen met een handrem worden ingegrepen. Hij kreeg van de machinist door middel van fluitseinen door dat er geremd moest worden. Maar door de toename van het gewicht en het verhogen van de snelheid werd het remmen een steeds groter probleem. In goederentreinen werd dit

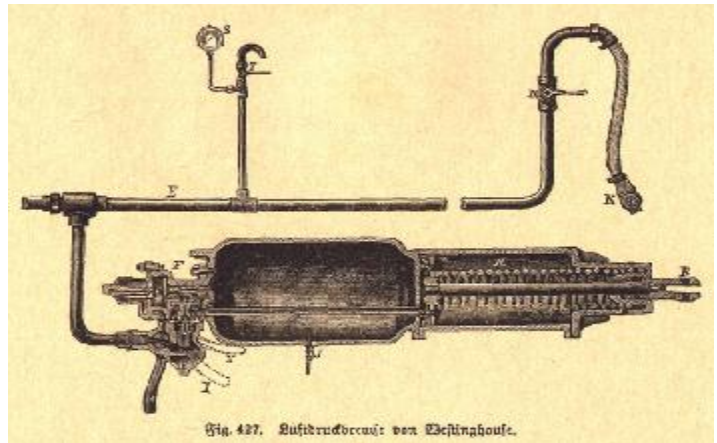
opgelost door een aantal goederenwagens met handrem uit te rusten. Meestal ondergebracht in een remmershuisje. De remmers zaten dan de gehele reis in dat hokje en op commando van de machinist moesten de remmen worden aangedraaid.



Talrijke uitvindings hebben oplossingen bedacht om een centraal bediende rem op alle wagens te bouwen. Alleen al in Engeland zijn hiervoor 600 patenten verleend. Vele systemen werkten met kettingen en anderen met leidingen waar vloeistoffen door heen stroomden.

Echter in 1869 ontwikkelde in Amerika George Westinghouse de eerste redelijk werkende doorgaande rem. De rem werkte op luchtdruk waarbij de pomp op de locomotief was gemonteerd. Bij een breuk of grote lekkage werkte de rem echter niet. Door in plaats van luchtdruk te gaan werken met vacuüm werd dit probleem opgelost. Immers bij een lekkage of breuk van de leiding zal in dit geval de rem wel in werking treden.

In 1877 werd de Westinghouse rem voor het eerst in Nederland toegepast. Op de sneltreinen van Amsterdam naar Keulen werden de remmen uitgeprobeerd. De proef was een groot succes en de NRS besloot al snel om de nieuwe remmen in te voeren. Al in 1883 werd de Westinghouse rem in Nederland verplicht. Vijf jaar later was de rem bij alle maatschappijen ingevoerd.



Maar ook bij de rijtuigen waren de nodige technische problemen om op te lossen. Doordat de rijtuigen steeds langer werden moest er een derde as onder het midden van het rijtuig worden aangebracht. Dit gaf echter in de bochten veel slijtage aan wielen en rails.



Ingenieur Middelberg kwam op het idee om de middelste as uit te voeren als een verschuifbare as die in de aspot een klein beetje naar links en naar rechts kon schuiven. Omdat de wagons nog langer werden moest naar een andere oplossing worden gezocht. Een andere Nederlander Stous Sloot kwam met het ontwerp voor twee assige draaistellen. Vooral bij de Saattspoor-

wegen zijn ze veel toegepast.

Maar ook aan de verlichting van de rijtuigen viel nog wel wat te verbeteren. In het begin waren de wagons verlicht door petroleumlampen. Deze werden rond 1880 vervangen door gaslampen.

De eerste wagons waren niet voorzien van verwarming. Door de jaren heen wilde men de passagiers steeds meer comfort bieden en werden er verschillende systemen bedacht. In de eerste en tweede klas kon men in de winter op de stations warmwater stoven krijgen. Later werden er ook gloeiende briketten in de stoven gebruikt. Maar deze waren gevaarlijk en gaven een onaangename geur af evenals stoven met azijnzure soda. Ook waren er wagons die een luikje aan de zijkant hadden waardoor een lade met gloeiende briketten onder de banken kon worden geschoven. Maar de grote doorbraak kwam toen men begon om stoomverwarming toe te passen. Door middel van flexibele slangen werden de leidingen van de wagons gekoppeld. Vanaf 1888 werd dit systeem geleidelijk ingevoerd. Helaas was de regeling per wagon moeilijk en waren er daardoor grote temperatuur verschillen. Een nadeel was verder dat als de wagons zonder locomotief op het station stonden ze steenkoud waren. Dit werd weer opgelost door de wagons tijdelijk aan te sluiten op een stationaire ketel.

(wordt vervolgd)

## SPOREN IN ARGENTINIË.

### Deel 2

Na in deel 1 de historie van de Argentijnse spoorwegen en in het bijzonder die van de Patagonië Express te hebben besproken, ga ik nu verder met de dagelijkse tochten die we zoal met de Patagonië Express hebben gemaakt. Daarbij moet worden opgemerkt, dat het programma sterk veranderd moest worden, omdat delen van de lijn niet konden worden bereden vanwege vulkanische as en overstromingen. Ook deels omdat er geen overnachtingfaciliteiten voor zo'n grote groep mensen aan de spoorlijn waren, waardoor veel met bussen over onverharde wegen moest worden gereden.



Daarom is het handig om de kaart op pagina 10 van de vorige WK er bij te hebben om een idee van het traject te hebben.

De tweede dag zouden we vanuit Esquel met een chartertrein naar het "stadje" El Maitén, 125 km ten noorden terug over de smalspoorlijn. De reis zou duren van 08.00-19.00 uur. Echter door stremming kon de hele lijn niet bereden worden en waren we genoodzaakt eerst per bus naar El Maitén te rijden. Daar aangekomen werden we verdeeld over een aantal kleine HOSTERIAS, een soort B&B, aangezien er geen hotel was en te weinig kamers voor onze groep. Met moeite konden we tot wijd in de omgeving ondergebracht worden.

Aan de restanten te zien is El Maitén een gigantisch emplacement geweest. Tot ver in de omtrek van het station lagen rails met restanten wagons, locomotieven of wat daar van over was. Op het terrein van het stoomdepot stond het vol met materiaal. Wagons, tenders en vele "pluk"restanten. Hier waren nog twee inzetbare Baldwin stoomlocomotieven. Het stationsgebouw was

afgebroken, doch met het doel weer toeristentreinen te laten rijden was er een redelijk nieuw perron aangelegd met een bijpassend plein/parkje. Na alles gezien te hebben zijn we met een chartertrein 40 km. richting Esquel gereden en eindigde deze tocht bij de Estancia Leleque, waar we overigens heerlijk hebben gegeten. Een Estancia bestaat uit een handje vol huizen en enkele tientallen bewoners, waarvoor vroeger het spoor het





enige vervoermiddel was om andere delen van Argentinië te bezoeken. s 'Avonds per bus terug naar El Maitén. Een hele ervaring bij donker en nergens "licht"vervuiling!

De derde dag zijn we met de trein noordwaarts richting Fitalancao. De spoorlijn rijdt hier aan de rand van een prachtig breed en groen dal, waar een rivier doorloopt. Met schitterende heuvels op de achtergrond was dit een unieke plaats voor fotostops, wat dan ook veel werd gedaan. En oase met honderden koeien in dit dorre gebied. Midden in de natuur stonden de bussen klaar om ons gezelschap terug te brengen naar El Maitén.

De vierde dag geen treinrit, maar een bustocht door het nationaal park Los Alerces in het Andesgebied. Onderweg hebben we de plotselinge overgang van het dorre Patagonië naar het dicht begroeide Andesgebied kunnen ervaren. Daarnaast viel het op dat de overheid hier gigantische sparrenbossen heeft aangeplant en dat nog doet, waardoor je al kunt waarnemen wat dat voor invloed heeft op de flora en fauna. De overheid



wil weer bosbouw gaan toepassen om op termijn een grote houtproducent te worden.

De vijfde dag vanuit El Maitén per chartertrein naar Fitalancao ( 70 km). Gezien het feit dat de stoomtreinen niet snel (konden) rijden en geregeld water moesten innemen, was de af te leggen afstand per dag beperkt. Daarbij kwam dat in het binnenland géén toeristische accommodatie was, waardoor we 's avonds weer per bus over onverharde(!) wegen terug moesten naar El Maitén.

De zesde dag terug met de bus naar het punt waar we gisteren waren geëindigd. Hier stond onze chartertrein klaar waarna we



de rest van de berijdbare lijn hebben gereden naar Rio Chico. Op dit deel is de enige tunnel en spoorbrug over een rivier. Een indrukwekkende en onvergetelijke tocht door een uitgestorven landschap met af en toe een struisvogel. Droog, dor en zanderig maar wel duizenden kilometers paaltjes met ijzerdraad. Van Rio Chico wederom bij schemer urenlang in de bus over onbekende en onverharde wegen naar El Maitén. De zevende dag waren we genoodzaakt een lange bustocht(250 km.) te maken van El Maitén via Rio Chico naar het stadje Ing.Jacobacci. Het noordelijk gelegen beginpunt van de smalspoorlijn naar het zuidelijk gelegen Esquel. De

smalspoorlijn van Rio Chico naar Ing. Jacobacci was deels weggeslagen door overstromingen en dus niet berijdbaar.

In Ing. Jacobacci stond een Henschel-stoomlokomotief al klaar en gingen we terug in de tijd. Figuranten lieten ons het sfeertje zien van vroegere tijden met aankomende en vertrekkende stoomtreinen op het nog authentieke station en perron. Aangezien Ing. Jacobacci het splitsingstation is van de breedspoorlijn Buenos Aires naar het eindpunt San Carlos de Bariloche en de smalspoorlijn "La Trochita" zoals de Argentijnen de Patagonië Expres noemen en die wij grotendeels hebben bereden, zijn er grote remises aanwezig waar de enige nog functionerende Henschel onderhouden wordt. De breedspoorlijn wordt echter al enkele jaren niet meer bereden.



De achtste dag hebben we vanuit Ing. Jacobacci ongeveer 20 km. de gemeenschappelijk 3-rail breed/smalspoorlijn bereden tot aan de splitsing van beide spoorlijnen. Door overmoedigheid of een fout van de machinist werd de linker koppelstang verbogen(!), waardoor ook deze enige inzetbare locomotief niet meer zelfstandig kon rijden. Door dit oponthoud zijn wij ter plaatse in onze bussen gestapt op weg naar San Carlos de Bariloche. Een afstand van bijna 300 km op onverharde wegen. Hierdoor kwam een onverwacht einde aan onze schitterende kennismaking met smalspoor van de Patagonië Expres.

Onderweg naar SC. de Bariloche hebben we de verwoestingen als gevolg van ongekend zware overstromingen aan (spoor)wegen gezien. Over vele tientallen kilometers was het spoor overdekt met een dikke laag modder en stenen of was het spoorbed volledig weggeslagen.

Laat in de middag kwamen we aan in Bariloche, waar we het nog aanwezige station en tevens eindpunt van de breedspoorlijn uit Buenos Aires hebben bekeken.

De negende dag hebben we een City tour gemaakt, het National Park bezocht, alsmede het wintersportparadijs van Argentinië. Een gezellige en toeristische stad.

Hier eindigde het spoor deel van de reis en splitste zich de groep. De meeste deelnemers gingen naar huis en de rest ging het aanvullend programma doen. Dit was meer een kennismaking met de bezienswaardigheden van Patagonië, zoals het bezoek aan enkele van de grootste Gletsjers met bergwandelingen. En natuurlijk het verblijf in de meest zuidelijke stad van de wereld Ushuaia en de hier aanwezige toeristische smalspoorlijn.

Ushuaia is vooral bekend als opstapplaats voor passagiers van cruiseschepen naar Antarctica in de periode van december tot en met februari. Ook is de plaats van belang voor de bevoorrading van expedities op Antarctica.

Hiermee kwam een eind aan onze reis. Een reis door een groot, maar leeg land waar het bestaansrecht van een uitgebreid spoornet uiterst gering is.

Henk Bijl tekst

Kees Sinke foto's





De zuidelijkste spoorlijn ter wereld.



Gletsjer Perito Moreno





Zonsopkomst bij Leleque.



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