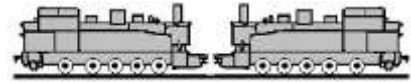


14 november 2011.

WISSELKOERIER



MD

Modelspoorvereniging Drachten

In dit nummer	
Voorwoord	1
Excursie Rotterdam	3
Terug in de tijd, maar met zijn tijd mee...	5
Wolsztyn in stoom gehuld	7

Voorwoord voorzitter

Op zaterdag 22 oktober hebben we voor de tweede keer een openbare rijdag gehouden. Het was weer een gezellig samenzijn. Door het mooie weer bleef de belangstelling zowel van het publiek als de leden onder de verwachtingen. Maar de positieve punten overheersen. Vooral het publiek dat er was, was zeer geïnteresseerd waardoor levendige discussies ontstonden tussen leden en bezoekers. Ook was de catering van hoog niveau.

Maar zoals gebruikelijk gaan we ook vooruit kijken. Op **zaterdag 19 november en zondag 20 november 2011** wordt in de Sorghvliethal in Veendam weer de Noordelijke Spoor en Modelbouw dagen gehouden. De openingstijden zijn van 10.00 tot 17.00 uur en de hal staat aan het Jan Salwaplein 1 te Veendam.

De Modelspoorvereniging "MD" Drachten e.o. gaat daar ook aan deelnemen. Met de Amerikaanse baan zullen we op het evenement aanwezig zijn. Momenteel staat de gewenste opstelling in onze verenigingsruimte om proef te draaien. Leden die willen meehelpen kunnen zich in 't Seinhuis opgeven.

Zoals de laatste jaren gebruikelijk is organiseren we aan het einde van het jaar weer een rij middag en avond. Ieder lid kan zijn treinen meenemen en laten rijden op de verschillende banen. Op **woensdag 28 december** vanaf 14.00 uur zijn jullie van harte welkom in 't Seinhuis. Ook de olieballen zullen 's avonds niet ontbreken.

Tijdens de bestuursvergadering van 27 oktober j.l. heeft René te kennen gegeven dat hij afziet van een volgende periode van drie jaar als bestuurslid. Het bestuur vindt het jammer dat juist de jongere bestuursleden het maar één periode volhouden in het bestuur. De taken die René nu binnen het bestuur vervult, zoals het bijhouden van de web-site en het samenstellen van de Wisselkoerier, zal door een nieuwe kandidaat kunnen worden overgenomen. Leden die een bestuursfunctie ambiëren kunnen zich melden bij één van de bestuursleden.

Graag zie ik jullie weer aan de Gaffel 36b in Drachten.

Met een vriendelijke groet,

Fetze de Jong, voorzitter.

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:

R.J. Luurtsema

tel: 06 - 12 93 77 35

K. Dieterman

tel: (0512) 51 88 84


Excursie naar Rotterdam

Op zaterdag 1 oktober jongstleden hebben weer een clubreis gemaakt. Zoals op de ledenvergadering afgesproken hebben we een bezoek gebracht aan Railzminiworld en aan de nieuwbouw van het Centraal station in Rotterdam.


Met 11 leden en 3 introducés vertrokken we in een VIRM dubbeldeks treinstel van de Nederlandse Spoorwegen naar de grootste havenstad van ons land. We hadden een rechtstreekse trein die keurig op tijd arriveerde.

Na het welkomst drankje (meestal koffie) en een enkele gevulde koek kon een ieder op eigen gelegenheid de modelbaan gaan bewonderen. Het valt iedere keer weer op hoe gedetailleerd de baan is uitgevoerd. De treinen rijden vlekkeloos en op een realistische snelheid. Ook het grote aantal treinen dat op de baan aanwezig is geeft direct een positief gevoel. Hier zijn echte modelbouwers bezig geweest. Om de 500 m2 modelbaan te bezichtigen moet je zeker drie uren uittrekken. In vergelijking met de vorige keer dat we er geweest zijn valt zeker de vele gebouwen uit Rotterdam op. Ook reden er nu veel meer vrachtauto's, bussen en trams. Na de lunch hebben we in twee groepen de baan van achter de schermen bekeken. En dan kom je wat meer te weten over de technische opzet en het onderhoud. Op iedere maandag (behalve in de vakanties) is de manifestatie gesloten, dan wordt er door het vaste technische personeel onderhoud gepleegd aan de baan en voertuigen. Vooral de vrachtauto's vergen veel tijd. Er wordt gewerkt met het Faller Carsystem. De auto's hebben een eigen accu die wordt gevoed door middel van inductie via een geleider in het wegdek. In de auto's is door de technici van Railz een decoder ingebouwd die de richtingaanwijzers en de achterlichten in en uitschakelt. De circa 120 auto's vergen wel veel onderhoud.

"Voor al uw Modelbouw en Hobby producten"


NILS ESTER

TREINEN: NOCO • FLEISCHMANN • PIKO • ARTITEC.
MODELAUTO'S: MAISTO • MINICHAMPS • KYGSHO
AUTO-ART • SCHUCO • SOLIDO • WELLY • NOREV
NOSTALGIE • JADA • REVELL • GUILLOY • EN VELE
ANDERE. **R/C MODELLEN:** IRR • CARSON • TAMIYA
FG. • GRAUPNER ISHO • HOT BODIES
CEN • ACADEI 1BE • JAMARA.
MODELBOUW KIT ERI • TRUMPETER
TAMIYA • HELLEI DEMY • ARTITEC
FALLER • BUSCH ELK ANDEREN.



Fabrykswei 25 • 9216 WR Oudega(5m.) • T: 0512 370915
www.nilsestermodelshop.nl

Openingstijden:
Maandag: 13:00 tot 18:00 / Dinsdag en Woensdag van 09:00 tot 18:00 / Donderdag en Vrijdag van 09:00 tot 21:00
Zaterdag van 09:00 tot 17:00

GRATIS PARKEREN EN DE KOFFIE STAAT KLAAR!

Vooral de lagers en de wormwielen slijten zo snel dat er te weinig tijd overblijft om nieuwe auto's gereed te maken voor op de modelbaan. Ze zijn nu op zoek naar betere materialen. Om te voorkomen dat steeds dezelfde treinen in het zicht rijden heeft men onder de baan een aantal schaduwstations gebouwd. Van het totale ligt 60% van de rails onder de modelbaan. De besturing geschiedt vanuit de commando centrale waar 24 beeldschermen hangen om de zaak in de gaten te houden. Voor de besturing wordt gewerkt met een aangepast "Koploper" programma.

De modelbaan bestaat uit een aantal dorpen, een middelgrote stad en Rotterdam met de havens. In "Hoogburgt" staat een prachtig station waar station Dordrecht als voorbeeld heeft gefungeerd. Verder zijn aanwezig de Erasmusbrug, de Euromast, Ahoy met popconcert en het stadhuis en als laatste uitbreiding het Groothandels-gebouw. Maar een echte publiekstrekker is natuurlijk het model van het nieuwe station "Rotterdam Centraal".

Alleen de containerterminal is een wat minder interessant deel van de baan. De kranen staan stil en in de schepen is geen beweging te krijgen. De containertreinen moeten hier voor de afwisseling zorgen.

Om 15.00 uur werd in het bezoekerscentrum van het in aanbouw zijnde station Rotterdam Centraal begonnen met de rondleiding. Eerst kregen we een presentatie over het nut van een nieuw station en hoe het tot stand komt. Daarna begon de rondleiding met een bezoek aan de centrale hal van het Metro station waarna we op de loopbrug nog verdere uitleg kregen. Na de uitleg hadden we nog even tijd om van het mooie weer te genieten en hadden we een prachtig uitzicht op de bouw-werkzaamheden en op de vele treinen die af en aan reden. Daarna stapte we in hetzelfde treinstel als s' morgens voor de terugreis. Precies een half etmaal nadat we vertrokken waren arriveerden we weer bij 't Seinhuis. Het was een geslaagde dag.

Fetze.



Terug in de tijd, maar met zijn tijd mee.....

Mijn vader was een (stoom)tram liefhebber en kon met weemoed vertellen over hoe belangrijk dit vervoer was voor het dorp Gorredijk omstreeks de jaren 30 van de vorige eeuw. Het was ieder keer weer een feest om de (boot)tram richting Stavoren voorbij te zien komen. Het dorp liep uit en het was een samenkomst van vrienden en vriendinnen. Erg belangrijk als je 20 jaar was.

Met het verdwijnen van het stoomtijdperk uit Nederland was de dichtstbijzijnde mogelijkheid stoom treinen te bewonderen op de lijn Emden-Rheine richting het Ruhrgebied. En wat was er leuker om dit met je zoon(10 jaar) te doen.

Zo wilde mijn vader in het voorjaar 1962 weer een dag naar Duitsland en wat zwerven ten oosten van de lijn Leer-Meppen. Zo kwamen we in Sögel uit. Ongeveer 40 km. Ten oosten van Lathen/Haren. Sögel was het middelpunt van de Hümmlinger Kreisbahn. Wat mij bijgebleven is, dat het hier af en aan reed met prachtige rode railbussen, welke ik hier voor het eerst zag. Ik was hier niet weg te slaan, zei mijn vader later. Hij wilde echter verder richting Oldenburg, waar ook veel trein verkeer was.

Sögel bleef in mijn gedachten. Toen ik echter in augustus jl. las, dat de Magneetzweefbaan zou verdwijnen, was mijn plan bijna 50 jaar later nog eens deze kant uit te gaan en de tocht die we in 1962 hadden gemaakt, nog eens proberen te volgen. Zo trokken we maandag 10 oktober richting Haren. De spoorlijn Leer-Meppen is hier echter kaarsrecht, dus niet zo bijzonder, maar je kunt wel lang genieten van een trein, aangezien je minutenlang de trein in beide richtingen kunt volgen.

Parallel aan de spoorlijn volgden wij deze richting Meppen, waar halverwege de afslag richting Sögel moest zijn. Na door een prachtig gebied te zijn gereden, kwamen we inderdaad, na een spoor te hebben gekruist, in Sögel aan. Op mijn navigatiesysteem stond inderdaad de spoorlijn en deze liep nog ongeveer 15 kilometer verder?! Daarna was het einde spoorlijn! Maar mij stond nog bij, dat er wel uit 4 richtingen railbussen kwamen en dat elk half uur! Nieuwsgierig dat ik was op naar het station, echter mijn



Station Sögel



Rongenwagen nabij het station Sögel



vrouw wou eerst koffie drinken. Dat hebben we toen maar gedaan, heerlijk op het terras in de zon (21 graden). Na koffie met Kuchen naar het station. Daar heb je ook alles mee gezegd. Een met wederik begroeit gebouw in desolate toestand. Het emplacement bestond uit een drietal sporen met nog een aansluiting naar een meelfabriek, die volgens mij niet meer werd gebruikt.

We hebben hier nog wat rond gereden, maar van mijn prachtige herinnering was niets meer over.

Een lot wat vele Kreisbahnen is overkomen en wat niet meer is terug te draaien.

Wat we echter in 1962 niet wisten, was dat er ruim 10 jaar later in de buurt (Haren/Lathen) een begin werd gemaakt aan een futuristisch wonder. De Magneetzwefbaan! Dit was mede het doel van onze dagtrip, maar daarover in een volgende Wisselkoerier meer.

MD lid Henk Bijl.



Interregio Emden-Dortmund



LINKS: Stoptrein Emden-Rheine te Lathen

ONDER: Tegenover het stationterrein een stoomtreintje uit vervlogen tijden voor turfvervoer

Wolsztyn in stoom gehuld,

Mijn eerste kennismaking met stoomlocomotieven in reguliere dienst. Een heel bijzondere ervaring omdat ik normaalspoor stoomtractie nog niet eerder in reguliere dienst heb zien rijden. Het leek me daarom leuk hier over te schrijven samen met foto's gemaakt met een analoge spiegelreflex-camera. Allemaal in de periode over de laatste paar jaren tot december 2006.



Wolsztyn gelegen ca. 100km over de grens van Duitsland ter hoogte van Frankfurt (a.d. Oder). Het enige depot met normaalspoor in Europa waar stoombedrijf tot nu toe ononderbroken wordt uitgevoerd. Hoewel dat laatste steeds moeilijker wordt de laatste tijd is vervanging door diesel vaak noodzakelijk.

Het eerste bezoek in 2003 was samen met mijn vader. Hierna werd de trip nog vaker gemaakt. Ook in de sneeuw en later zelfs met mijn vriendin. De kwaliteit van de doorgaande wegen valt mee. Dit in tegenstelling tot andere gebieden in Polen. Het stikt er van de Poolse Fiatjes 126 waar hele gezinnen in zijn gepropt die behoorlijk de vaart er in hebben. Ook de Lada en typisch Poolse merken zijn volop aanwezig op de wegen. Het duurt niet lang en we rijden meteen door enkele typisch herkenbare voormalige staatsboerderijen. Deze kenmerken zich door een groot erf en een vervallen villa omsloten met schuren en muren en, daaromheen kleine arbeiderswoningen met kleine volkstuintjes. Nieuwe huizen zijn eigenlijk nooit afgebouwd aan de buitenkant en zijwegen zijn meestal gewoon zandwegen ook in de nieuwbouwwijken. Wat opvalt zijn de vele Poolse kinderen in de dorpjes die in de straten spelen. Desondanks valt op dat de vrouwen hier bijzonder vrouwelijk zijn gekleed. Terug naar ons reisdoel depot Wolsztyn. Gelijktijdig met de uitbreiding van spoorlijnen in de Provincie Posen nu Wielkopolska (Groot Polen) werd ook begonnen met het oprichten van de infrastructuur en gebouwen in Wolsztyn.



Spoorlijnen

Vanuit Wolsztyn lopen vijf spoorlijnen in verschillende richtingen. Het zijn de lijnen naar Zbąszynek, Leszno en Poznan. Tevens zijn er de beide voor personenvervoer stilgelegde lijnen naar Konotop (Nowa Sól) en Kargowa (Sulechów). Allemaal kunnen ze worden gekenmerkt als historisch waardevol. Hier zijn de voormalig Pruisische architectuur in de vorm van kleine dorpsstations te vinden. Interessant daarbij de gezamenlijke infrastructuur van bruggen, signalen en seinposten heeft hier nagenoeg geen veranderingen ondergaan.

Infrastructuur

In 1895 werd een stationsgebouw en de beide seinhuizen gebouwd. Deze seinhuizen worden tot op de dag van vandaag gebruikt. Inmiddels zijn de originele stalen raamkozijnen vervangen door kunststof kozijnen en nieuwe dakpannen. Historisch niet verantwoord zouden we hier zeggen.



Een daarvan op de zijde van de lijn naar Zbąszyń en de ander op de zijde richting Lezno. Deze gebouwen gebouwd in typisch Pruisische bouwstijl.

In 1939 de 2WO werd het stationsgebouw in brand gestoken. De functie werd tijdelijk overgenomen door een houten gebouw. Dit is de nu nog bestaande stukgoedloods naast het huidige station. Het huidige stationsgebouw is een vorm van kille revolutiebouw uit 1961. De perronoverkappingen en de omliggende bebouwing geven het geheel toch de nodige charme.

In 1907 wordt de bouw van het locomotievendepot afgerond. Destijds een locloods met 4 standen, waterkraan en slakkenkuilen. De kolenopslagbunkers en 16m draaischijf stammen uit 1912. De locomotieven worden geregeld nog voorzien van kolen met een van de elektrische kolenkranen.

Na 1909 besloot men de lokloods van Wolsztyn van 4 naar 8 standen uit te breiden, dit is nu nog goed te zien wanneer je de loods van binnen bekijkt. De standen nr 5 tm 8 zijn langer, dit komt goed van pas want zo kunnen ook de langere loks volledig in de loods staan met de deuren dicht. Dit is belangrijk wanneer de loods in de winter wordt verwarmd. De houten deuren zijn in 1981 vervangen door metalen exemplaren.



boven: 0149-23 aan het perron, april 2006

onder: waternemen in de vrieskou, februari 2005

In 1940 zijn er enkele modernisaties doorgevoerd op het depot. De kolen transportband en een elektrische kolenkraan afkomstig uit het voormalige depot in Zbąszyń. Er wordt nu ook geregeld de uit de DDR afkomstige railkraan type EDK 80 (sinds jaar 1981) ingezet. Dit gaat voor grotere hoeveelheden bekoling sneller. De aanvoer van kolen gaat nog steeds per trein.



Verzorging van de Pt 47-65 met water, kolen en olie, april 2004



De draaischijf is later vergroot te zien aan de extra ring in de put. Een reparatiewerkplaats is ook aanwezig. Later is het aantal standen van de loods uitgebreid tot 8. Het gebouw aan de loods fungeert als kantoor voor de stationschef en schaftruimte voor het personeel. De nog in werking zijnde watertoren krijgt zijn water door een bron, welke door het achtergelegen meer wordt gevoed.

Het overnachtinggebouw stamt uit 1951. Hier kun je nu een eenvoudige kamer reserveren tegen geringe betaling en een gezamenlijk keukentje en doucheruimte staan dan tot je beschikking. Geen luxe moet je verwachten de muizen lopen hier over de vloer, maar het is een bijzondere ervaring om s'ochtends de geur van



vette rook op te snuiven terwijl je tanden staat te poetsen. Ook is er een klein museum in het gebouw ondergebracht wat af en toe geopend is.

Het aantal sporen wat welke nu op het emplacement liggen is gigantisch groot en geeft een idee van de grootte van het spoorwegbedrijf jaren terug. De beveiliging is nog met de oorspronkelijk Duitse mechanische beveiliging (trekdraden).

Een laad en los perron wordt af en toe nog gebruikt voor het handmatig lossen van uiteenlopende goederen. Bijvoorbeeld het lossen van 2 rongenwagens met cementzakken die worden overgeladen op oude groene STAR vrachtwagens met een oude heftruck. Mazzel dus, een leuk tafereeltje. Eerder zag ik een vrouw al met de administratie en vrachtbrief bezig. Ook vloeistoffen worden overgepompt naar een tankwagen ter plaatse.

Lokomotieven

De meest gebruikte machine voor de te trekken passagierstreinen is van het type OI 49.





Een moderne machine met een gunstig verbruik. Het type lijkt erg op het Duitse type 23er
Ik heb me zelfs laten vertellen dat een dienstdoende OL49-111 al 18 dagen achtereenvolgens onder stoom reed terwijl wij er waren. Dat was ook we te zien aan de dikke zwarte rook wat uit de schoorsteen kwam. Veel ketelsteen en slechte verbranding van kolen.

Op dit moment zijn er twee bedrijfsvaardige OL49 er's de -59 en de -7 waarvan er bij de laatste nu deze maand schade is opgetreden met gevolg van lekkage.

PM36-2 de "Piękna Helena (Knappe Helena) het paradedpaard van de Poolse spoorwegen is de meest imposante lok om te zien rijden. De gigantische drijfwielen hebben een diameter van 2m en de totale lengte van lok en tender bijna 25 meter. Wanneer je de drijfwielen ziet doorslaan op de vette rails voor het inrijden van de loods dan gaat je hart toch echt wel even wat sneller kloppen. In 2003 heeft deze lok nog een snelheid van meer dan 130 km/h gereden, wat maar aangeeft wat de conditie van deze lok is. Deze maand tijdelijk niet meer rijvaardig vanwege een kapot lager waarbij de tenderas ook is beschadigd.

Loks buiten bedrijf maar interessant. Er zijn meer dan 20 verschillende loks, daaronder goederenlokomotieven ex. duitse baureihe Ty1, Ty2, Ty3, Ty42, Ty43, Ty5 Ook de zwaarste goedenloc van poolse makelij de Ty51-223, gebouwd in 1957 bij de Cegielski fabriek in Poznan (Posen). Twee locs van het typen Pt 47 inmiddels ook met verlopen ketelkeuring. Enkele loks zijn gesloopt met behulp van snijbranders. Dit gebeurde op een zijspoor op het emplacement.



Vervangen van bedrading van lamp



Bedrijvigheid gevat op film, bekolping van de Pm36-2 met EDK 80, december 2006

Rust op het depot bij het invallen van de avond, april 2004



Bijzondere omgeving

Uniek op dit depot is dat je ongestoord de machines kan bekijken in een authentieke omgeving. Ook s'avond wanneer de locs nog onder stoom in de ringloods staan te sissen in het schijnsel van wat schaarse verlichting. Af en toe zul je een stoker tegenkomen die de boel even controleert en daarna het naastgelegen gebouw weer in duikt. Ook het gedeeltelijk blussen van het vuur, ontslakken en water innemen aan het einde van de dag is een spectaculair gezicht, vooral wanneer dat in het donker gebeurt. Dit soort activiteiten vinden plaats op de meest onmogelijke tijden evenals het opstellen van de treinen in de ochtend of nacht. Niks is dan ook spannender s'nachts met een zaklamp en fototoestel over een donker smal paadje langs de sporen richting een verlaten station te lopen om daar nog even een nachtfoto te willen maken van een stoomlok.

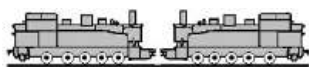


Blussen van het vuur



Toekomst

Inmiddels afgestoten door de PKP. Al een heel aantal jaren maken veel enthousiaste spoorcollega's zich ongerust over het voortbestaan van het depot. Hoewel je een terugloop ziet van het aantal gereden ritten over de afgelopen tijd is het nog steeds gelukt dit unieke spoorbedrijf in stand te houden. Het onderhoud en geldgebrek maken het al jaren moeilijk. Inmiddels is het depot en rijdend materieel overgenomen door PKP CargoSA. Volgens de laatste dienstregeling wordt er nog gereden met stoom tussen Wolstyn en de stad Poznan. Er wordt niet meer gereden met stoom op de lijn Zbaszynek - Wolsztyn - Leszno.



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