

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
25 jaar Modelspoorvereniging Drachten	3
't Seinhuis	6
Spoornieuws	8
De ontwikkelingen van de spoorwegen in Nederland	9
De Baureihe 18- een Pacific	11

Zoals jullie van mij gewend zijn komen in het voorwoord van de eerste Wisselkoerier van dit jaar de belangrijkste punten uit de ledenvergadering aan de orde.

Dit keer is dat niet anders. Tijdens de bijeenkomst was het belangrijkste punt het feit dat de verhuurder de huur heeft opgezegd. We moeten dus op korte termijn op zoek naar een andere verenigingsruimte.

Het bestuur heeft al een aantal locaties op het oog gehad maar tot een serieuze bezichtiging heeft dit nog niet geleid. Vanaf deze plaats wil ik dan ook alle leden vragen om mee te zoeken naar een geschikte ruimte. Het liefst in de omgeving van Drachten. En wanneer iemand een ruimte weet, dan horen we dat graag zo spoedig mogelijk. Het is echt vijf voor twaalf.

Ieder jaar organiseert de Nederlandse Modelspoor Federatie in maart Open Dagen. Ook dit jaar is dat het geval. Op **zondag 30 maart 2014** nemen wij als "MD" hier ook aan deel. Van **'s morgens 10.00 uur tot 's middags 17.00 uur** zetten wij de deur open voor leden en belangstellenden. We zullen weer proberen een zo goed mogelijke presentatie te geven van onze hobby met zoveel mogelijk banen. Leden die nog willen meehelpen kunnen zich opgeven bij het bestuur.

Zoals gebruikelijk organiseren wij ieder jaar een tweetal thema avonden. De eerste staat gepland in het voorjaar. De ombouw van de analoge baan en de koppeling van deze baan met het digitale station heeft de belangstelling voor digitaal rijden aangewakkerd. Op verzoek van de leden wordt er met de komende thema avonden op ingehaakt. We zijn van plan om een avond te houden op **woensdag 16 april** over het met de computer aansturen van de modelbaan. Het i-Train programma zal worden uitgelegd. Gerrit Schoenmaker zal de avond verzorgen.

Ook vragen van gebruikers van het programma kunnen aan de orde komen. **We beginnen om 20.00 uur** en er zal die avond niet aan de banen gewerkt kunnen worden!

De tweede avond zal in het najaar worden gehouden op een nog vast te stellen datum. Hier zal het solderen en het inbouwen van decoders worden behandeld.

De aangekondigde eventuele deelname aan de beurs Noordelijk Hobbydagen in oktober van dit jaar in Drachten gaat niet door. De organisator heeft onvoldoende respons gekregen op zijn uitnodigingen en heeft de zaak afgeblazen.

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:
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

E. Cornelissen
tel: (0513) 43 19 40

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

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 E. Cornelissen
Heide 6 8521 DG St. Nicolaasga
tel: (0513) 43 19 40
e-mail: 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
Kingma van der Wal	de Wilgen		
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. 1 = 1 juni 2014

Data Beursen

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

25 JAAR MODELSPoorVERENIGING MD DRACHTEN EO – EEN TERUGBLIK

Met veel plezier heb ik de verhalen van mijn voorgangers gelezen. Wat vergeet je toch snel bepaalde dingen. Een terugblik is dan zeker de moeite waard.



Op 24 februari 2006 nam ik de voorzittershamer over van Fred Hoozemans die door zijn drukke werkzaamheden onvoldoende tijd aan MD kon besteden. Dit was jammer want Fred had de vereniging op kundige wijze door een moeilijke periode geloodst en we hadden meer leden dan ooit. Doordat ik al vele jaren algemeen bestuurslid was geweest en ik door mijn pre pensionering over voldoende tijd beschikte heb ik de functie aanvaard.

Ook waren er op dat moment weinig problemen, immers we hadden een mooie verenigingsruimte en goede medebestuurders. Alleen door de bouw van onze clubruimte was de algemene reserve behoorlijk terug gelopen.

Inmiddels was de analoge modulebaan, met als pronkstuk het stoomdepot van Frans, opgesteld evenals de N baan en een stukje Märklin baan van Gino en Gerrit. In de ledenvergadering waar ik het voorzitterschap overnam werd direct uitgebreid gediscussieerd over het Dresden-project. De animo onder de leden was gering. Ook op de obligatielening hadden maar enkele leden ingeschreven, hierdoor was ook de financiering een probleem. Later in het jaar zouden de initiatiefnemers Edward en Wietze het voorstel terug nemen. In april gingen we voor het eerst weer buiten de deur. In Roden stonden we met succes op de speelgoedbeurs met de rangeerpuzzel.

En ook de jaarlijkse excursie naar een spoor evenement kwam weer op het programma met een bezoek aan het Spoorweg Museum in Utrecht. Uiteraard gingen we met de trein. Het is een leuke dag geworden.

Gino ging aan de slag om een nieuwe website te maken. Zodat we bestaande en nieuwe leden ook digitaal konden informeren.

Maar het module gebeuren bleef de gemoederen bezig houden. Hoe gaan we verder. Moeten we de Nord Module norm van de modelspoorvereniging in Barsinghausen loslaten en overgaan op de Fremo norm of gaan we een digitale baan opbouwen. Zelfs binnen het bestuur waren er verschillende stromingen. Vooralsnog gingen we gewoon verder met de verschillende modulebanen. De NMF gaf ons de mogelijkheid om kosteloos onze Statuten en Huishoudelijk reglement te laten controleren door een jurist. Wij hebben daar gebruik van gemaakt. Het resultaat was geruststellend onze statuten waren prima in orde maar het Huishoudelijk Reglement kon wel in een wat moderner jasje worden gestoken. Hier is het bestuur dus mee aan de slag gegaan. Verder nam het bestuur deel aan het regionale overleg van de NMF in de Noordelijke provincies.

In november namen we deel aan de hobbybeurs in het FEC te Leeuwarden. Wederom met de rangeerpuzzel van Gino en Gerrit. Dit is dan ook gelijk de laatste keer dat we op een beurs konden rangeren want tijdens de laatste dag van de beurs wordt de puzzel verkocht en komen de modules in Bolswarder handen.

Helaas neemt het aantal leden behoorlijk af. Maar de bezuinigingsvoorstellen van de penningmeester krijgen geen steun op de ledenvergadering van februari 2007. Het wordt dus zaak om op de kleintjes te letten. En dat blijkt onze penningmeester Gerrit Taapken goed af te gaan. Wederom kwamen de modulebanen aan de orde. Gerrit en Gino waren gestopt met de verdere uitbouw van de Märklinbaan en gingen zich verder toeleggen op het Amerikaanse Fremo gebeuren. In het centrum van onze verenigingsruimte gingen zij van start. Inmiddels was ook de nieuwe website in de lucht gekomen en bevat een grote hoeveelheid informatie.

Eind 2006 werden we opgeschrikt door de hersenbloeding bij onze secretaris Kees Gunnink. Enkele weken heeft hij in het ziekenhuis gelegen en daarna is hij zoals we dat gewend zijn van hem met volle energie begonnen aan de revalidatie. Gelukkig kon hij enkele maanden later zijn taken weer gaan uitvoeren. In de tussentijd namen de overige bestuursleden de werkzaamheden van Kees over.

Op verzoek van de NMF namen Gino en Gerrit Taapken, met een kleine modulebaan, deel aan de Wiskundedagen in Noordwijkerhout. Er bleef iets meer dan € 100,-- over van de onkostenvergoeding en dit bedrag vloeyde in de clubkas. Op de website van de NMF staan nog steeds beelden van deze happening.

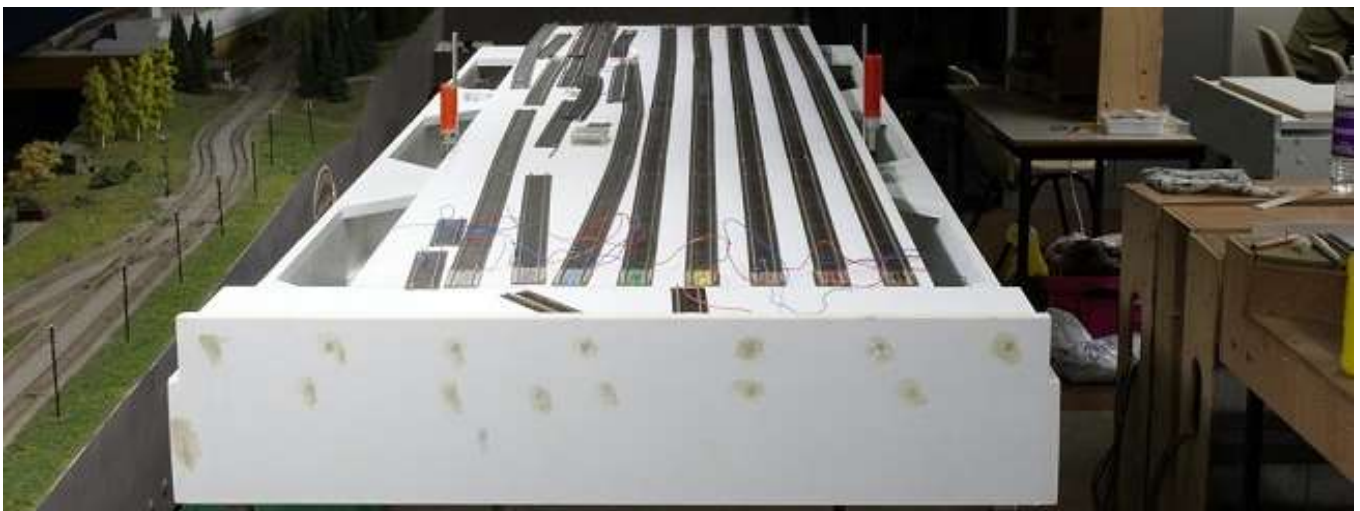
De belangstelling voor de Open Dag was boven verwachting, bijna 300 mensen kwamen een bezoek brengen aan 't Seinhuis.

Op 12 mei gingen we met 10 leden en 2 introducés naar Railz Miniworld in Rotterdam, uiteraard met de trein. Vooral de blik achter de schermen was zeer de moeite waard.



Tijdens de volgende ledenvergadering was er weer een bestuurswisseling, Gerrit en Hans vertrokken als bestuurslid en Henk en Erwin namen hun plaats in. Ook wordt besloten om de keerlus van Edward in de H0 baan in te passen. Deze was vrijgekomen door verkoop van station Wurzbach. Edward en Gino gaan hier enthousiast mee bezig en binnen de kortste keren staat er een aangepaste baan.

Ook de oude schuifbak was aan vervanging toe. Xander en Edward bouwen een schuifbak voor de H0 baan en één voor de Fremo modulebaan.



Dit jaar stopt Jos Nootermans met zijn winkel Hobby & Modelbouw in Drachten. Hierdoor raken we niet alleen een sponsor kwijt maar ook een bron voor nieuwe leden die via zijn winkel bij ons terecht kwamen.

Met de module banen gaat het zo zijn gangetje en ze nemen steeds meer ruimte in. Maar op creatieve wijze wordt hier mee omgegaan. Want de modulebouw is wel een van de pijlers van onze vereniging.

En ook dit jaar wordt er weer een excursie georganiseerd en wel naar de S.T.A.R. in Stadskanaal. Met de trein gingen we van Stadskanaal naar Veendam en vandaar met een bus uit het Busmuseum in Winschoten verder naar het werkende stoomgemaal even buiten die stad. Daarna keerden we in omgekeerde volgorde weer terug in Stadskanaal. Vele leden kunnen met plezier terugzien op deze trip.

Ook de thema avond in het najaar heeft een bijzonder karakter, de heer Schuurman geeft met enkele collega's, een demonstratie van een virtuele baan op de computer.

Op de ledenvergadering in 2009 kregen we weer te maken met een bestuurslid dat vervangen moest worden. Als gevolg van drukke werkzaamheden heeft Gino zijn functie ter beschikking gesteld. René Luurtsema volgt hem op. Ook de eerste tekenen om een digitale baan te bouwen melden zich aan. Er wordt een werkgroep samengesteld die het een en ander zal onderzoeken. De excursie gaat dat jaar naar Oberhausen waar een model van het Ruhrgebied is opgesteld. Ook komt het voorstel op tafel om een LCD scherm met DVD speler aan te schaffen. Wat dus ook is gebeurd. Na enkele jaren praten en wijzigen komt er een nieuw Huishoudelijk Reglement. Alle leden krijgen een kopie. Voor het eerst in de geschiedenis van de vereniging komt er een extra ledenvergadering omdat er op de algemene ledenvergadering, door omstandigheden, geen verslag van de kascommissie was. In de derde ledenvergadering van dat jaar wordt besloten om een aparte digitale baan te bouwen en de analoge baan te laten voor wat hij is. Gino heeft de Digitrax apparatuur en regelaars besteld maar de bediening van de wissels op het station zal handmatig blijven. In november namen we met de Amerikaanse baan deel aan de beurs in Veendam.



Aan het begin van 2011 wordt ons een gedeelte van een clubhuis van de postduivenvereniging in Drachten aangeboden. Door terugloop van hun ledental komt de ruimte op korte termijn beschikbaar. Het bestuur van MD gaat het pand bezichtigen maar we hebben vragen bij de bouwkundige staat. Het voorstel aan de leden is dan ook om niet op het aanbod in te gaan. Wat wel positief is, is dat Henk start met de bouw van een Märklin tentoonstellingsbaan. De ledenvergadering van de NMF wordt dat jaar in Haaksbergen gehouden en na afloop hebben de aanwezige bestuursleden een rit gemaakt met de stoomtrein van Haaksbergen naar Boekelo.

Voor de tweede keer gaan we naar de modelspoorbaan in Rotterdam, dit keer gecombineerd met een rondleiding op het in aanbouw zijnde station Rotterdam Centraal. Ook deze dag is weer zeer geslaagd. In de loop van het jaar wordt het door Kees ontworpen moderne nieuwe logo van de

vereniging ingevoerd. Wat dat betreft zijn we weer helemaal bij de tijd. Maar de inmiddels jaarlijkse oliebollen avonden aan het einde van het jaar zijn berucht om hun gezelligheid.

Aan het begin van het jaar nieuwe jaar ontstaat er een probleem met de huisvesting. De verhuurder van de ruimte heeft het financieel moeilijk en beslaglegging op de eigendommen dreigt. De leden worden verzocht om hun spullen zoveel mogelijk mee naar huis te nemen. Maar gelukkig loopt dit met een sisser af en kunnen we blijven zitten.

Wat we nog niet eerder hebben meegemaakt is dat de excursie dat jaar niet doorging omdat er te weinig belangstelling voor was.



Maar in 2013 werd dezelfde excursie weer georganiseerd en nu maakten we met een groep van 21 leden we een rondreis door het Noord Westen van Duitsland. Zeer geslaagd.

Dit jaar bestaat onze vereniging officieel 25 jaar en dat gaan we vieren. Op 10 en 11 mei gaan we een bezoek brengen aan de prachtige modelbaan in Hamburg en zullen we na een nachtrust in de Harz een rit maken met een stoomtrein op de smalspoorbaan naar de Brocken. Vele leden verheugen zich al op deze trip. Ik zou zeggen veel plezier en tot ziens.

Fetze de Jong, voorzitter.

het SEINHUIS.

De aansluiting van Drachtsterpoort op de analoge modulebaan kan bereiden worden. De analoge modulebaan is gedigitaliseerd. Deze ombouw was toch nog redelijk veel werk met name bij de bedieningspanelen moest bedrading aangepast worden.



Na de koppeling van station en modulebaan bleek de doorloopruimte voor sommige leden te krap. Dit is opgelost door de ombouw van de keerlus te wijzigen.



Reinier is begonnen met de bouw van een Fremo US module.

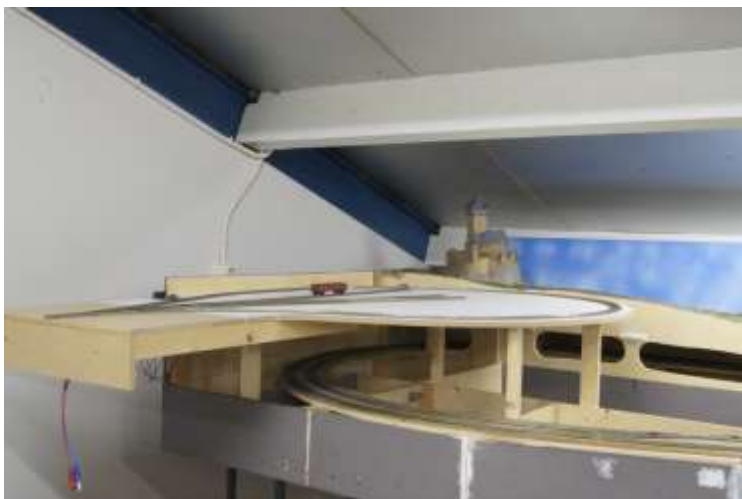
Peter heeft op de boog al de nodige scenery aangebracht en is bezig met het inregelen van de stop- en remsecties voor de seinpalen.



Henk heeft de bovenleiding bijna compleet gemonteerd en is momenteel bezig met het riviertje dat over de bakken loopt. Met in gips gedompelde styreenbrokjes is hier een oever van rotsblokken gemaakt.

De N-ers hebben de ondergrond voor de scenery aangebracht en de rails geveerd. De volgende keer kunnen we waarschijnlijk al wat groen zien??

Voor de Fremo US modules hebben Gerrit T en Edward een keerlus met opstelsporen gemaakt die op de bestaande keerlus van de ex-analoge module-baan is gemonteerd.



Ook Gerrit S is druk bezig geweest met station Drachtsterpoort, ook al is hier op het eerste gezicht niets van te zien. Hij heeft nl de rangeersporen ingedeeld in secties en die aangesloten op een bezetmelder. Na het invoeren van diverse gegevens over spoorlengte en functie konden we zien hoe een locomotief zich automatisch van A naar B bewoog en op tijd stopte. De volgende fase was het op een decoder aansluiten van de wissels. Nu is het mogelijk van A naar C te rijden waarbij de loc zelf van richting verandert en de wissels in de juiste positie komen te staan. Ook dit voorafgegaan door het nodige programmeerwerk. Besturing vindt plaats via I-Train.

EL

Spornieuws.

Nederlandse Spoorwegen.

De NS heeft op 18 december j.l. 19 TRAXX locomotieven, type F140MS2 besteld bij Bombardier in Duitsland. Deze locomotieven moeten de geleasde loc's van Alpha Train gaan vervangen, die waren gehuurd om de uitgerangeerde Fira V250 treinstellen op hun beurt, op de HSL te vervangen. Het is de bedoeling dat na 2021 deze tractie zal worden opgevolgd door snelle intercity treinstellen, die nog besteld moeten worden.



Rotterdam.

Op 13 maart wordt het eerste grote stationsproject van Nederland officieel geopend. Na een bouwtijd van 6 jaar is in Rotterdam een totaal nieuw Centraal Station neergezet. Boven de perrons is een grote glazen overkapping gemaakt met zonnepanelen. Verder is er een brede reizigerstunnel gekomen voor de toegang naar de geheel gerenoveerde perrons. De stationshal is licht en ruim geworden. Ook het Metrostation is uitgebreid evenals de fietsenstalling. Als laatste zijn het voorplein en de achteringang overzichtelijker geworden.



Zwolle.

De vier Noordelijke Provincies en Prorail hebben overeenstemming bereikt over het capaciteitsproblemen bij station Zwolle. Aan de noordzijde zal tussen Herfte Aansluiting en het emplacement er twee sporen bijkomen. Ook wordt de lijn naar Emmen dan ongelijkvloers gekruist (onderlangs) met de lijn naar Groningen/ Leeuwarden. Er wordt in totaal € 225 miljoen in het knooppunt Zwolle geïnvesteerd. Het op één na drukste emplacement van Nederland moet in 2017 geheel klaar zijn.

Station Woerden.



Als eerste station in Nederland zijn op station Woerden de toegangspoortjes naar de perrons gesloten. Met de ingebruikname van het systeem is het dan alleen nog mogelijk om met een OV chipkaart in de trein te komen. Om reizigers met een papieren kaartje tegemoet te komen zal er tijdelijk een medewerker van de NS bij de poortjes staan, totdat de oude vervoerbewijzen zijn afgeschaft. In de loop van dit jaar zullen meerdere stations volgen waar het toegangssysteem wordt gebruikt.

Utrecht.

In februari is de bouw gestart van een nieuw verkeersleidingscentrum in Utrecht. Het gebouw komt op de plaats waar vroeger de Werkspoor fabriek heeft gestaan. De huidige post, naast het Centraal Station, wordt verbouwd tot een onderstation met alleen apparatuur. Door middel van glasvezelkabels wordt de verbinding tussen de gebouwen tot stand gebracht.

FdJ

De ontwikkelingen van de spoorwegen in Nederland.

Na de buurtspoorwegen en de tramlijnen komen we in dit stuk terug bij het echte werk, de spoorwegen.

Vanaf 1860 hadden we in Nederland te maken met een enorme economische groei. Ook wel de tweede Gouden eeuw genoemd. Tussen 1860 en 1900 nam de economie toe met 150%. De industrie maakte mede door de opkomst van de stoommachines een enorme industriële groei door. Hierdoor trokken veel arbeiders van het platte land naar de steden. Want hier ging het loon fors omhoog. Door het aannemen van de vestingwet in 1874 mochten de steden, buiten de vesting Holland, hun stadswallen afgraven en zo de steden uitbreiden.




 Electriche trein
 Spoorwegbrug
 Gewone verkeersbrug
 over de Waal bij Zaltbommel,
 alle drie vervaardigd door
WERKSPoor N.V.
AMSTERDAM
 MACHINEFABRIEK
 TE AMSTERDAM
 WAGON- EN BRUGGENFABRIEK
 TE UTRECHT
 Bezoekt onze stand op de a.s. Najaarsbeurs - No. 544 Beestrichal

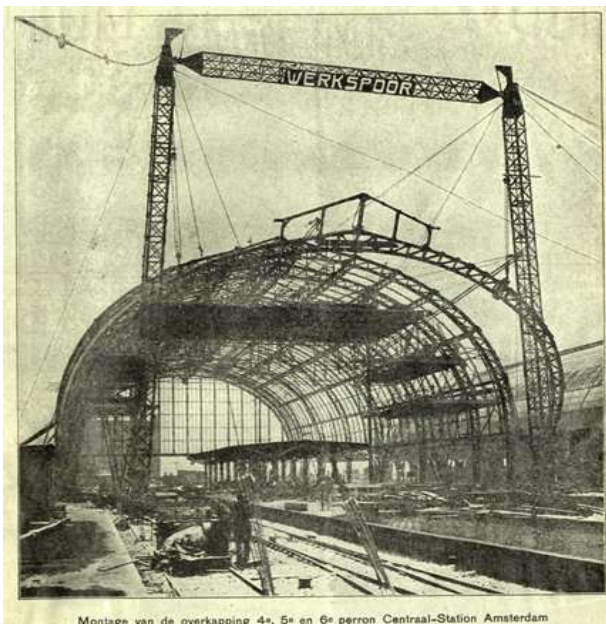
Helaas hebben de spoorwegen geen voortrekkersrol gespeeld. Door het verbrokkelde sporennet was de rentabiliteit laag in

vergelijking met het buitenland. Hierdoor bleven belangrijke investeringen uit. Alleen in Twente (textiel), Zuid Limburg (kolen) en de havens van Rotterdam en Amsterdam werden spoor uitbreidingen gerealiseerd.

In 1899 begon de Koninklijke Fabrik van Werktuigen en Spoorwegmaterieel (Werkspoor) met de fabricage van locomotieven. Veelal in licentie van buitenlandse fabrikanten. Door de geringe omvang van de Nederlandse orders voor nieuw materieel waren de kosten over het algemeen aan de hoge kant.

Een gevolg hiervan was dat steeds meer treinmaterieel in het buitenland werd gekocht.

Wel was de vaderlandse industrie belangrijk voor de spoorwegen. Vooral de zuivelindustrie was een goede klant. In 1902 werd de eerste olieraffinaderij in Pernis bij Rotterdam geopend. De Koninklijke Bataafse Petroleum Maatschappij (later gefuseerd met de Britse Shell groep) begon met de productie van diesel en later met de verkoop van het bijproduct benzine.



Wat wel snel toenam was het aantal forensen vanuit het Gooi, Overveen en Zeist. Bemiddelde bewoners uit de steden trokken steeds meer naar de mooie dorpen buiten de stad. Door de goede spoorverbindingen met de steden was het mogelijk om buiten de stad te gaan wonen. Door al die reizigers werden onder anderen de stations in Amsterdam te klein. Een oplossing werd gevonden in het aanleggen van een kunstmatig eiland in het IJ, in de monding van de Amstel, waarop het nieuwe Centraal station werd gebouwd. Zand uit het gelijktijdig gegraven Noordzeekanaal en uit het

Gooi vormde de ondergrond. In 1882 werd het station aanbesteed, nadat eerdere ontwerpen waren afgekeurd om dat die te veel leken op het Rijks Museum, ook een ontwerp van P.J.H. Cuypers. De stalen overkapping was ontworpen door de architect A.L. Van Gendt. Met een voorgevel van 300 meter werd het een imposant gebouw. Reeds in 1884 kon het station gedeeltelijk in gebruik worden genomen en konden de sporen vanuit Haarlem/Zaandam met de rails uit het Oosten worden verbonden. Zo ontstond het grootste station van Nederland.

Inmiddels had zich rond 1890 al een bundeling van diverse spoorwegmaatschappijen voltrokken met als klap op de vuurpijl de aankoop, door de staat, van de NCS voor een bedrag van f 20 miljoen. Hierna werden de spoorlijnen en materieel verdeeld over de twee overgebleven spoorwegmaatschappijen HSM en SS. Hierdoor ontstonden een tweetal gekoppelde netten zonder al teveel overlap.

Eén van de voordelen was dat de spoorlijnen aan weerszijden van de Zuiderzee in Enkhuizen en Stavoren eigendom werden van dezelfde maatschappij (HSM) waardoor de dienstregeling goed op elkaar ging aansluiten. De in 1886 gestarte rederij Bosman had hier veel voordeel van. De twee raderboten werden vervangen door nieuwe schepen en in 1899 kwamen de eerste veerponten



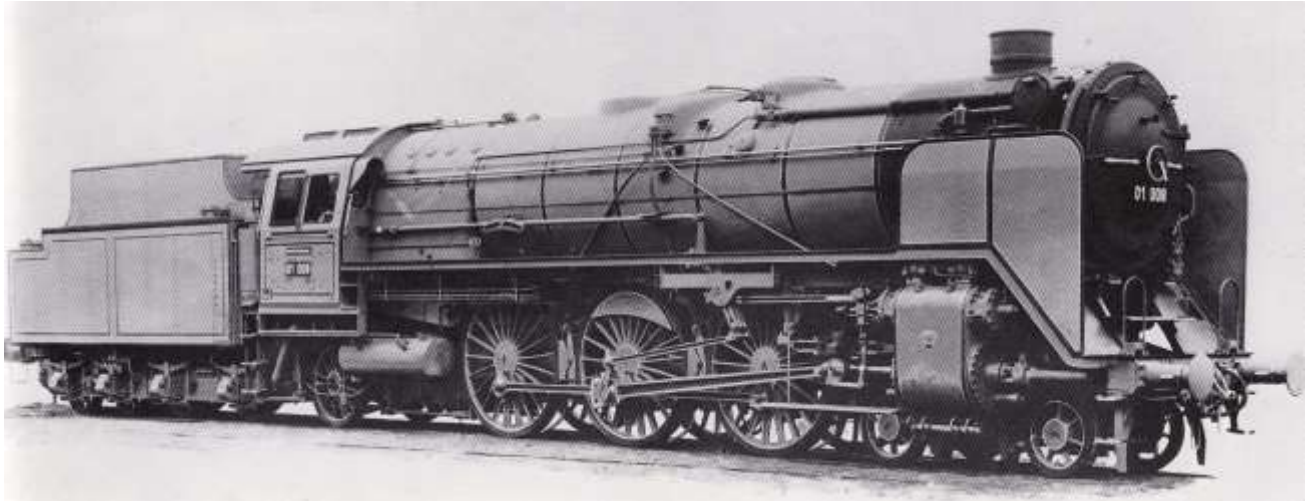
voor goederenwagens in de vaart. Deze boden plaats aan 12 tot 13 twee assige wagons. Op het hoogtepunt van dit vervoer in 1916 werden 10.000 wagons overgezet. Na het gereedkomen van de afsluitdijk in 1933 en de fusie tussen de HSM en de SS, waardoor in 1938 de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) ontstond, werd het vervoer tussen Stavoren en Enkhuizen snel minder. De meeste reizigers en goederen gingen sindsdien met de trein over de Veluwelijn via Zwolle en Amersfoort of met de auto/bus over de afsluitdijk.

(wordt vervolgd)

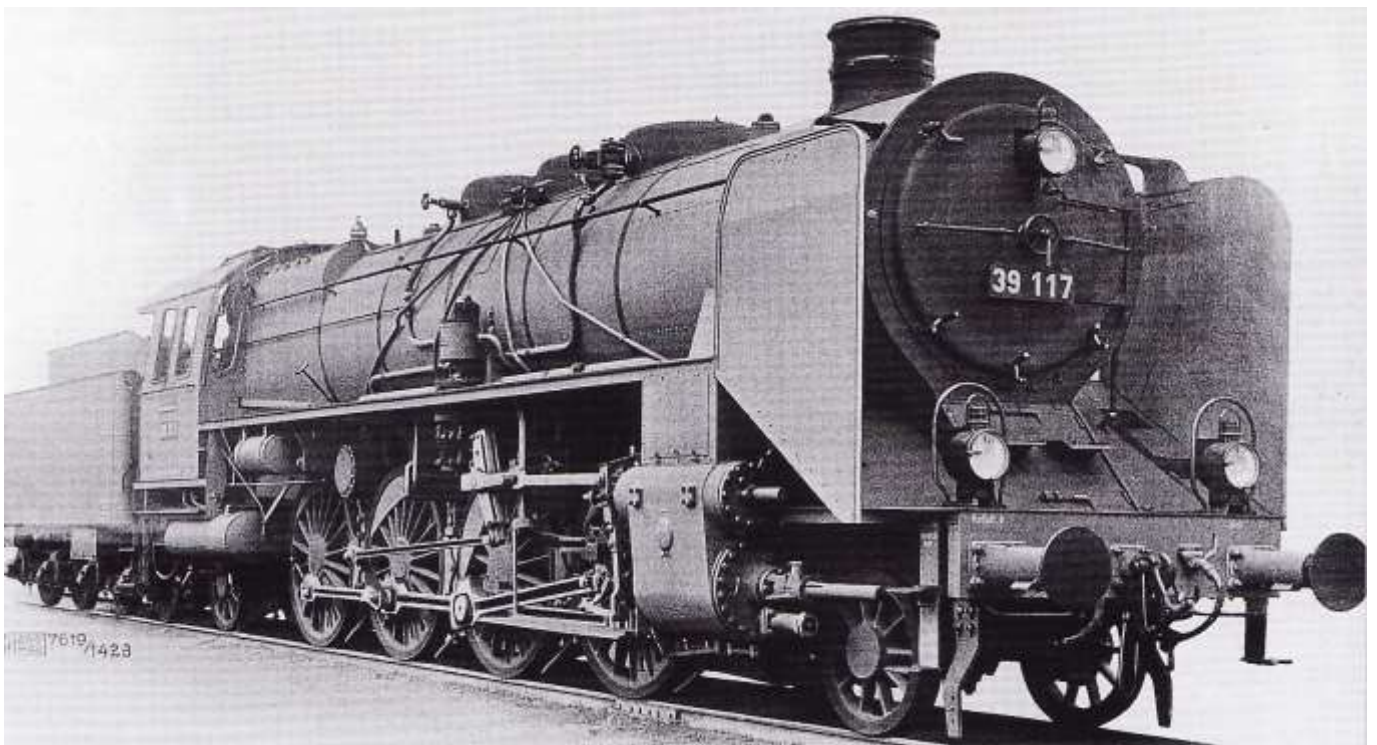
FdJ.

DE BAUREIHE 18 – EEN PACIFIC

Ha! De Baureihe 18, de Rheingoldloc! Nee, de Beierse S3/6! Welnee, een Pacific is een 01!
Op zichzelf beschouwd klopt dat allemaal, de 01 is een Pacific, maar een lok van de Baureihe 18 ook. Loks van de Baureihe 18 hebben inderdaad de Rheingold getrokken, maar dat heeft de 01 ook wel gedaan, net als de Beierse S3/6 of de Badische IVh, ook al een lok van de BR 18 èn een Pacific.



Laten we maar eens beginnen met kijken wat een Pacific nou eigenlijk is. Deze term stamt oorspronkelijk uit de Verenigde Staten, net als een aantal andere zoals Mikado, Santa Fe of Decapod. Atlantic is er ook eentje, en er zijn er wel meer. Maar Pacific, Mikado en Atlantic zijn wel de bekendste die ook in de Europa zijn ingeburgerd. Maar wat betekenen die namen nou eigenlijk? Welnu, zoals Atlantic staat voor een lokomotief met de asindeling 2'B, Mikado voor 1'D1'en Santa Fé voor 1'E1', zo staat "Pacific" voor een asindeling van 2'C1': twee voorloopassen in een draaistel, drie aangedreven assen en nog een naloopas in een draaistel. En precies dat is hetgeen alle loks van de Baureihe 18 gemeen hebben, of het nu om de schöne Württembergerin gaat of de Badische IVh, om de Beierse S3/6 of de Sächsische XVIII h. Overigens ook de loks 01, 02, 03, 01.10 enzovoorts, allemaal Pacifics, maar die vallen niet onder de BR 18.



Toen de diverse Duitse Länderbahnen in 1920 in de nieuw opgerichte Deutsche Reichsbahn werden ondergebracht, werd er een heel programma opgezet voor nieuw te bouwen lokomotieven. De bedoeling was, om zoveel mogelijk onderdelen uitwisselbaar te maken: de zogenaamde Einheitslok ontstond. Dat wil niet zeggen, dat het hele voorradige lokomotievenpark van de Pruisische, Beierse, Oldenburger, Badische en noem al die Länderbahnen maar op, zomaar aan de kant gegooid werd. Sterker nog, men heeft zelfs nog overwogen om bepaalde types in het Einheitsprogramm op te nemen, omdat ze op zichzelf goed voldeden. Weliswaar is dat met geen enkele Länderbahnlok het geval geweest, toch kun je, bijvoorbeeld aan de gelijkenis tussen de Pruisische P10 en de Einheitslok 01, wel zien dat men de ogen niet gesloten hield voor (destijds) succesvolle ontwikkelingen.

Om toch dat voorradige park in het systeem te passen, werden daarvoor uitverkoren types in het nieuwe nummersysteem ondergebracht. Alle lokomotieven die bepaalde specificaties gemeen hadden, kregen een eigen serienummer. Zo ook lokomotieven met de asindeling 2'C1', de Pacifics, zoals u nu weet. Omdat de loks BR 01, 02, 03 en al hun afgeleiden nieuw ontwikkelde Einheitsloks waren, kregen die hun eigen serienummer. Alle Länderbahn-Pacifics werden ondergebracht in de Baureihe 18. Om al deze verschillende Länderbahntypes te kunnen blijven onderscheiden, werden ze onderverdeeld in "subseries", die je kunt herkennen aan het eerste cijfer van de serienummers achter het Baureihennummer (18), dus bijvoorbeeld 18.0, 18.3 etc . Laten we eens kijken welke dat zoal waren.

18.0 De Saksische XVIII h



Nadat Sachsen al lokomotieven met een viercilinderstoommachine had gebouwd, waagde men zich ook aan een driecilinder. Dit was de XVIII h. In de loop van de jaren 1917 en 1918 werden van deze machines tien stuks gebouwd, bij de Deutsche Reichsbahn werden ze genummerd 18 001 – 18 010. Als thuisdepot hadden ze Dresden, zodat ze voornamelijk in treindiensten rond die stad te vinden waren, zoals op de relaties Dresden – Berlijn en Dresden – Leipzig. Na de Tweede Wereldoorlog (18 002 ging tijdens de oorlog verloren) bleven ze in Dresden, zodat ze bij de Deutsche Bundesbahn nooit dienst hebben gedaan. Bij de Oost-Duitse DR werden ze zo midden zestiger jaren uit dienst gehaald.

Doorsnede aangedreven wielen: 1905 millimeter

Aantal cilinders: 3 (geen compound)

18.1 De "Schöne Württembergerin", de Württembergse C



Van dit loktype werden tussen 1909 en 1921 41 stuks gebouwd. Het waren lokomotieven met vier cilinders, die als compound-machine werkten. De Deutsche Reichsbahn deelde ze in de BR 18 in onder de nummers 18 101 tot en met 18 137. Het zal u opvallen dat dat slechts 37 stuks betreft, dat komt omdat vier van deze loks na de Eerste Wereldoorlog als deel van de herstelbetalingen afgegeven moesten worden, drie stuks aan Frankrijk en eentje aan Polen.

Deze lokomotief kenmerkt zich door haar bijzondere uiterlijk: vooral het toegevoegde frame onder de omloopplaten springt in het oog. Ook de machinistencabine draagt bij aan haar opvallende verschijning. Deze is door de gestroomlijnde vormgeving op fraaie wijze in het geheel geïntegreerd. Omdat de lok ontworpen was naar de eisen, zoals die door de Württembergse topografie gesteld werden, was ze relatief klein uitgevallen, de drijfwielen hadden een middellijn van slechts 1800 millimeter.



Voor de schaal H0 heeft Roco een mooi model voor de gelijkstroommarkt in de handel gebracht, de wisselstromers kunnen bij Märklin aan hun trekken komen. Gezien het feit dat het een echte sneltreinlok betreft, hoef je voor een bijpassende stam rijtuigen niet lang te zoeken. Een wel hele mooie combinatie is de "Schöne Württembergerin" voor de Oriënt Express. Na WOII bleven 23 stuks van deze mooie loks bij de DB, waar ze nog tot 1955 dienst deden. Helaas is er geen enkel exemplaar voor het nageslacht bewaard gebleven. Diameter aangedreven wielen: 1800 millimeter
Aantal cilinders: 4 (compound)

18.2 De Badische Ivf



Bijna was dit type de allereerste Pacific op de Europese spoorwegen geweest. Slechts een paar maanden eerder eiste de serie 4500 van de Franse Paris-Orléans spoorweg deze eer voor zich op.

In totaal zijn er tussen 1907 en 1913 35 locomotieven van het type Ivf gebouwd. Evenals de hiervoor beschreven Württembergische C (18.1) had ook deze serie relatief kleine aangedreven wielen, dit vanwege de inzet op heuvelachtig terrein.

De Deutsche Reichsbahn nam nog 22 van de 35 gebouwde locomotieven op in het nieuwe nummerschema, te weten 18 201, 18 211 - 18 217, 18 231 - 18 238 en 18 251 - 18 256. Al rond 1930 werden de machines terzijde gezet en uit dienst genomen vanwege het intensieve onderhoud wat nodig was om de locomotieven inzetbaar te houden.

Doorsnede aangedreven wielen: 1800 millimeter

Aantal cilinders: 4 (compound)

wordt vervolgd

Jan Berends



BR 18???



Indien onbestelbaar svp retour naar:

CHB Gunnink
Toarteltoan 5
9247 GB Ureterp



Cornelissen
Bouw- en klussenbedrijf

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