

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
't Seinhuis	3
Spoornieuws	4
De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland	5
De Baureihe 18- een Pacific(3-I)	7
De Baureihe 18- een Pacific(4)	9
Aanmeldformulier thema avond	

Nu de zomer weer voorbij is komt voor veel leden de treinen-hobby weer in zicht. In 't Seinhuis is het alweer gezellig druk en aan verschillende banen wordt hard gewerkt. En op zaterdagmiddag zijn de leden ook weer van harte welkom. We zijn open van 13.30 tot 17.30 uur. Maar als het beter uitkomt kun je ook op woensdagavond bij ons terecht voor een kopje koffie, een glaasje fris of werken aan de baan. Op de gekoppelde digitale gelijkstroombaan wordt ook veel gereden.

Om nog meer leden in de gelegenheid te stellen om digitaal te gaan rijden organiseren we op

woensdag 22 en 29 oktober

een bijzondere thema avond. Xander Rijks en Emiel Veenhuis zullen, samen met maximaal vier leden, het inbouwen van een decoder in een locomotief of treinstel demonstreren. Het gaat om locomotieven die niet voorbereid zijn. Voor nadere informatie is er een **aanmeldingsformulier** in deze Wisselkoerier opgenomen. Dus leden die graag een locomotief of treinstel willen(laten) ombouwen, grijp deze kans!

Zoals bekend heeft onze verhuurder aangegeven dat we onze huidige huisvesting moeten verlaten. Het bestuur is al enige tijd naarstig op zoek naar een vervangende ruimte. Na een tip van Gerrit Taapken zijn we in contact gekomen met de heer Hofstra, die eigenaar is van de voormalige machinefabriek Sluis aan de Tussendiepen in Drachten. Enige tijd geleden hebben wij het pand bezichtigd. Het is een ruimte op de eerste verdieping met een oppervlak van ca. 190 m². We hebben de heer Hofstra gevraagd om met een voorstel te komen betreffende de huur en verdere kosten. Op dit moment zijn we nog in onderhandeling hierover. Wel is duidelijk dat de kosten voor onze vereniging aanmerkelijk omhoog gaan. Maar dan hebben we ook een mooie ruimte.

Nadat er een overeenkomst is zal het bestuur de leden bij elkaar roepen voor een extra ledenvergadering. Tijdens de vergadering kunnen de leden aangeven of zij het voorstel van het bestuur steunen. Pas daarna kunnen handtekeningen worden gezet. Zodra we meer weten zullen we jullie op de hoogte brengen.

Met een vriendelijke groet en tot ziens,

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. 4 = 1 december 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

`t SEINHUIS

Ondanks het zomerreces is er toch nog van alles gebeurd in `t Seinhuis. Zo heeft Reinier 2 nieuwe Fremo US bakken gebouwd. Hierop komt een graansilo en een loods aan een losspoor.



1 N-er is al weer druk met het ballasten van het spoor. Nog een heel karwei met die kleine steentjes.



Gerrit S is begonnen met de makeover van het station van Gerrit T. Een aantal nieuwe gebouwen is geplaatst, maar vooral aan de onderkant is veel veranderd. Zo zijn alle sporen verdeeld in secties die via bezetmelders in verbinding staan met de laptop waar I TRAIN ervoor zorgt dat wissels omgezet worden en een loc een ingestelde rangeerbeweging maakt.



Bij de mijn is het laatste zichtbare kurk en hout onder beton en gras verdwenen. Dat wil echter nog niet zeggen dat de mijn nu klaar is. Er moeten nog vele details aangebracht worden.

EL



Spoornieuws.

Maaslijn.

De spoorlijn tussen Roermond en Nijmegen zal worden voorzien van bovenleiding. Hierdoor kunnen naast de bestaande dieseltreinen ook elektrische treinen gebruik gaan maken van dit traject. De exploitatiekosten kunnen hierdoor gaan dalen, immers elektriciteit is goedkoper dan diesel. Verder zijn de onderhoudskosten aan elektrische treinstellen goedkoper dan bij treinen met een dieselmotor. De provincie Limburg neemt driekwart van de investering van 12 miljoen Euro voor zijn rekening. De rest wordt door het rijk betaald.



Amsterdam Centraal.

Om de reizigersstromen bij de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op het Centraal Station van Amsterdam in goede banen te leiden is besloten om de perrons te verbreden. Dit is mogelijk omdat de middensporen, die tussen de verschillende perrons aanwezig zijn, worden weggehaald. Door deze aanpassing is het niet meer mogelijk om twee korte treinen naar verschillende richtingen op één perronzijde te behandelen. Verder zullen de sporen aan de Oostzijde van het station worden ontvlochten. Ook zal hier een vrije ondergrondse kruising komen voor het spoor richting opstelsterrein Watergraafsmeer.



Wolvega.

Omdat de provincie Fryslân het aanbod van treinen tussen Leeuwarden en Zwolle wil verhogen van twee naar vier treinen, zullen infrastructurele werkzaamheden nodig zijn. Naast het viersporig maken van het gedeelte tussen Zwolle en de aansluiting Herfte zal ook aan de ontsluiting van Wolvega iets moeten gebeuren. De overweg in "Om de Noort" zal vervangen worden door een tunnel voor zowel auto's als fietsers. Halverwege juni 2014 heeft de aanbesteding plaatsgevonden. De oplevering staat gepland voor 2016.



Station Utrecht.

In het weekend van 27 en 28 juli zijn met drie mammoetkranen 16 nieuwe bovenleidingportalen aangebracht. Dit was de voorbode voor de werkzaamheden die tussen 9 en 18 augustus hebben plaatsgevonden. In deze periode zijn de drie sporen richting Woerden vernieuwd en is het aantal wissels sterk verminderd. Ook is de bovenleiding geheel vervangen. In de komende drie jaar zal het gehele emplacement aan de Noordzijde op deze manier worden aangepakt. Door deze manier van werken zal de overlast voor de reizigers beperkt blijven.

FdJ

De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland.

In vergelijking met de spoorwegmaatschappijen in het buitenland waren de bruto inkomsten van de Nederlandse Maatschappijen slecht. Aan het einde van de negentiende eeuw waren in Nederland nog vier belangrijke spoorwegmaatschappijen actief. Alhoewel de Centraal Maatschappij voor bijna 51% in handen was van de NRS. Door de grote concurrentie tussen de verschillende maatschappijen en het ondoelmatige en beperkte spoorwegnet dat bovendien slecht was onderhouden waren ook de vooruitzichten niet goed. De regering vond in die tijd dat het de regie over het spoor moest overnemen. Maar steeds als er een wetsvoorstel werd ingediend werd het door de Eerste Kamer verworpen of viel het kabinet vroegtijdig. Maar in 1890 was het dan eindelijk zover dat bij wet werd vastgelegd dat er nog slechts twee Maatschappijen zouden overblijven, de Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen (SS) en de Hollandsche Spoorweg Maatschappij (HSM). De Rijn-spoorweg Maatschappij werd door de staat voor 45 miljoen gulden opgekocht en samengevoegd met de SS. De keuze van twee maatschappijen werd ingegeven door de wens om een efficiënt net te krijgen met toch nog voldoende onderlinge concurrentie. Voor de spoorwegen in Nederland betekende de nieuwe verdeling een duidelijke verbetering van de rendementen. Maar helaas bleek wel dat zowel de spoorbaan als het rijdende materieel van de Rijnspoorweg in een niet al te beste staat was. En er moest hard gewerkt worden om dit te verbeteren. In die tijd nam het spoorvervoer snel toe. Tussen Amsterdam en Haarlem reden, in het begin van de twintigste eeuw, 138 passagierstreinen en 23 goederentreinen per dag. Dit aantal maakte eigenlijk een uitbreiding van het aantal sporen noodzakelijk. Maar aangezien hiervoor grote investeringen moesten worden gepleegd werd het op de lange baan geschoven. In 1913, vlak voor de Eerste Wereldoorlog, was het net van de Staatsspoorwegen 1848 kilometer lang en dat van de Hollandsche Spoorweg Maatschappij kwam uit op 1521 kilometer. Tegenwoordig heeft het totale spoorwegnet in Nederland een lengte van ongeveer 7000 kilometer. In de afgelopen 100 jaar is er dus heel wat rails bijgekomen.

De toename van aantal treinreizigers werd ook gestimuleerd door de introductie van de zogenaamde kilometerboekjes. Deze boekjes konden met korting worden gekocht en men kon per reis het aantal te rijden kilometers laten afstempelen. Per boekje mocht maximaal honderd en later duizend kilometer worden gereden. Ook het vervoer van bedevaartgangers en bezoekers van evenementen nam een grote vlucht. Zo waren er extra inkomsten van 2000 gulden voor de SS door vervoer van 1843 mensen naar het Noordelijk Evangelisch Zendingsfeest in Veenklooster. Maar er waren ook nog kosten uit het verleden. Zo moest er in Veenenburg, op de lijn van Haarlem naar Leiden vaak gestopt worden zonder dat er passagiers waren. Dit kwam door contracten uit de tijd dat de lijn werd aangelegd. Om van deze verplichting af te komen zijn meerdere rechtszaken gevoerd. Ook bij de halte Nieuwersluis speelde een soortgelijke situatie maar hier kon het oude recht worden afgekocht.

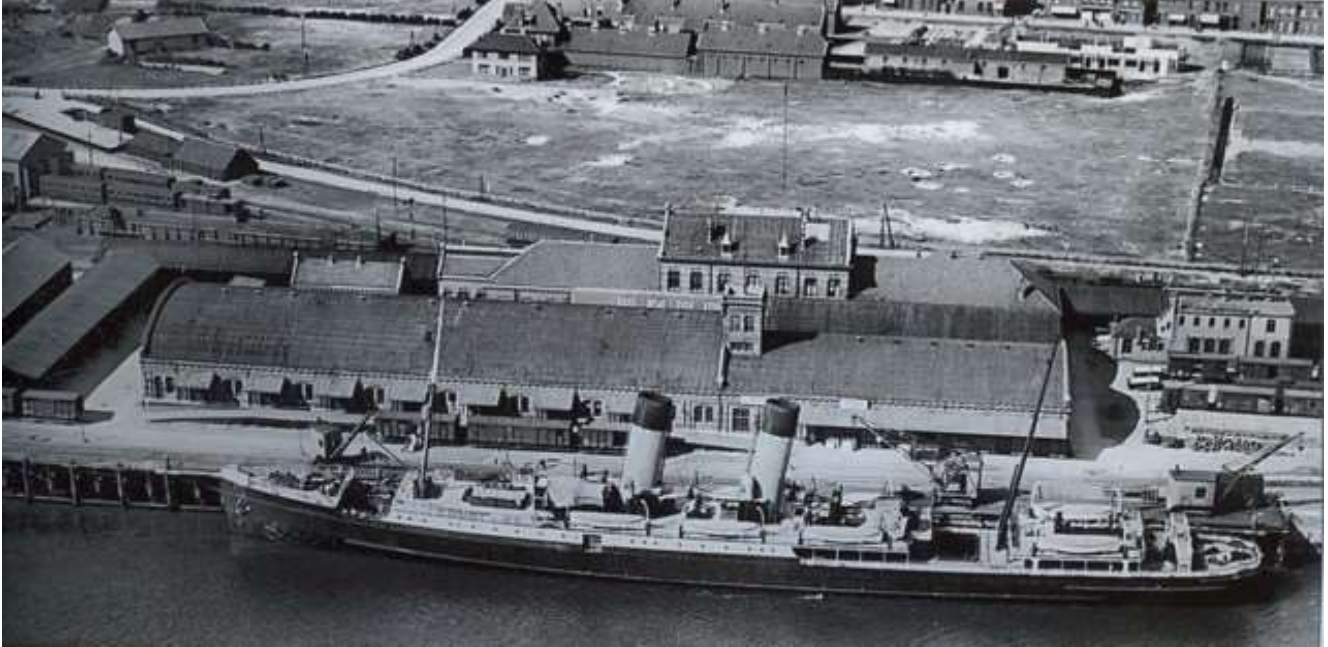
In het zuiden van ons land werden ook nog lijnen overgenomen. In een tractaat tussen de Belgische en Nederlandse regering werden de lijnen van de Grande Centrale Belge door de SS overgenomen en kon 129 kilometer spoor worden toegevoegd aan het net. De verstandhouding tussen de twee spoorwegmaatschappijen was slecht. Als men een reis wilde maken over

de netten van beide maatschappijen moest men op het overstapstation naar een speciaal loket voor doorgaande reizigers om daar een vervoersbewijs te kopen voor de rest van de reis. Ook waren de tarieven verschillend. Pas in 1911 kwamen de concurrenten tot een eensluidende tariefstructuur voor enkeltjes, kilometerboekjes, vakantiekaarten en abonnementen. De retours bij de HSM werden



afgeschaft. Voor de haven van Rotterdam was het vervoer van landverhuizers belangrijk in deze jaren. Met treinen werden de gelukzoekers, vooral uit het midden van Europa, naar de haven gebracht waar ze inscheepten voor de reis naar Amerika.

Met de opening in 1893 van de spoorlijn naar Hoek van Holland kwam er een steeds grotere reizigersstroom op gang richting Engeland (Harwich). Voor de passagiers die in Keulen



opstapten was het handig dat ze de bagage op het station in een container konden plaatsen en deze daar verzegeld werd. De laadkisten werden op speciale bagagerijtuigen geplaatst. Hiervoor had de HSM van de lange vierassige bagagerijtuigen de helft van de bak afgezaagd zodat op het overblijvende platte gedeelte twee laadkisten van de Engelse spoorwegmaatschappij Great Eastern konden worden gezet. Op de aanlegplaats in Hoek van Holland konden de kisten direct van de trein op de boot gebracht worden zonder tussenkomst van de Nederlandse douane.

Maar vooral het postvervoer op deze route maakte het voor de HSM aantrekkelijk om hier te rijden.

Door de opening van de Kanaaltunnel is de betekenis van het personenvervoer sterk afgenomen. Een gevolg is dat in 2017 de Hoekslijn zal worden omgebouwd naar een metrolijn.

Het goederenvervoer per trein naar Duitsland was sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Bij strenge winters en droge zomers piekte het vervoer van vooral kolen naar het achterland. Hierbij kwam het regelmatig voor dat er een groot tekort aan open wagens was en dat op de beperkte rangeerterreinen chaos heerste. Vaak werd van andere spoorwegmaatschappijen in Europa tijdelijk wagens gehuurd. Maar net zo als nu was de concurrentie van de binnenvaart groot.



(wordt vervolgd).

FdJ.

DE BAUREIHE 18 – EEN PACIFIC (deel 3 - intermezzo)

Hiervoor werd al eens gerefereerd naar de BR 18 201. Ofschoon het discutabel is of deze machine wel echt tot de bouwserie 18 behoort, immers, eerder zagen we dat onder de naam BR 18 de door de Länderbahnen gebouwde sneltreinloks met de asindeling 2'C1' werden ondergebracht, en wat je ook van de 18 201 kunt zeggen, een Länderbahnlok is het niet.



De 18 201

In de jaren 1960/1961 ontstond bij de DR (de Deutsche Reichsbahn van de DDR) het idee om deze lokomotief te gaan bouwen, men zat namelijk nogal verlegen om een snelle machine voor het beproeven van rijtuigen die (oa in opdracht van bevriende maatschappijen) werden gebouwd. Aanzet voor het idee was de aanwezigheid van de 61 002, een tenderlokomotief, gebouwd om dienst te doen voor sneltreinen op hoofdlijnen, en dan met name tussen Berlijn en Dresden. Deze lokomotief was niet of nauwelijks in de reguliere dienst in te zetten, vanwege het feit dat het een eenling betrof, waar bovendien nogal wat herstelwerk aan was. Overigens staat er in de MIBA 6/14 een artikel over deze lokomotief.

Een aantal andere onderdelen, namelijk de naloopas en het achterste gedeelte van het chassis alsmede de buitenliggende cilinders, waren afkomstig van de H 45 024, een mislukt experiment op basis van de 45 024. De tender tenslotte was afkomstig van de 44 468. De ketel was dezelfde als die welke gebruikt was voor de REKO 03, 22 en 41.

Verder werd oa een Giesl-ejektor ingebouwd alsmede een Riggenbach Gegendruckbremse. De laatste werd trouwens al gauw buiten werking gesteld, omdat die feitelijk voor de uitvoering van de gestelde taken overbodig was. Om langere rijtijden mogelijk te maken werd een tweede tender geschikt gemaakt (trek- en stootwerk aan beide kanten). In 1967 werd ze te Meiningen omgebouwd op oliestook.

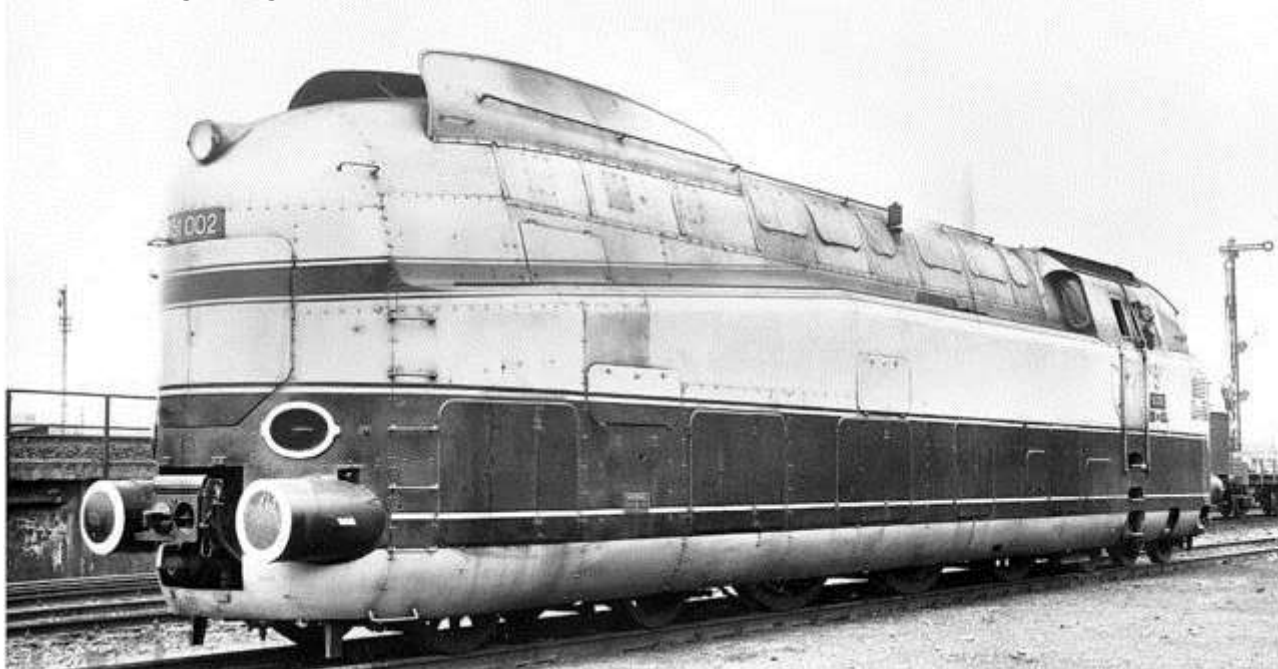


De lokomotief kreeg het nummer 18 201 toebedeeld als een soort eerbetoon aan de Badische Ivf, die we in een eerdere aflevering al voorbij zagen komen, omdat dat de eerste Pacific was die op de Duitse sporen rondreed.

Later is de lok nog omgedoopt in 02 0201-0, maar dat was tijdelijk, nu heet de lok weer als eerst 18 201.

In 1989 zou de lokomotief naar Nederland komen ter gelegenheid van het 150-jarig jubileum van de NS. Een aantal helden van de MD is toen nog een eind Duitsland ingetrokken om de lok op te vangen en te fotograferen, maar keken wat beteuterd door de lens van het fotoestel toen bleek

dat de 03 1010 de honneurs had waargenomen... de 18 201 was ergens met een loopwiel ontspoord en moest eerst grondig onderzocht worden.



DE 61 002



H45 024



03 1010

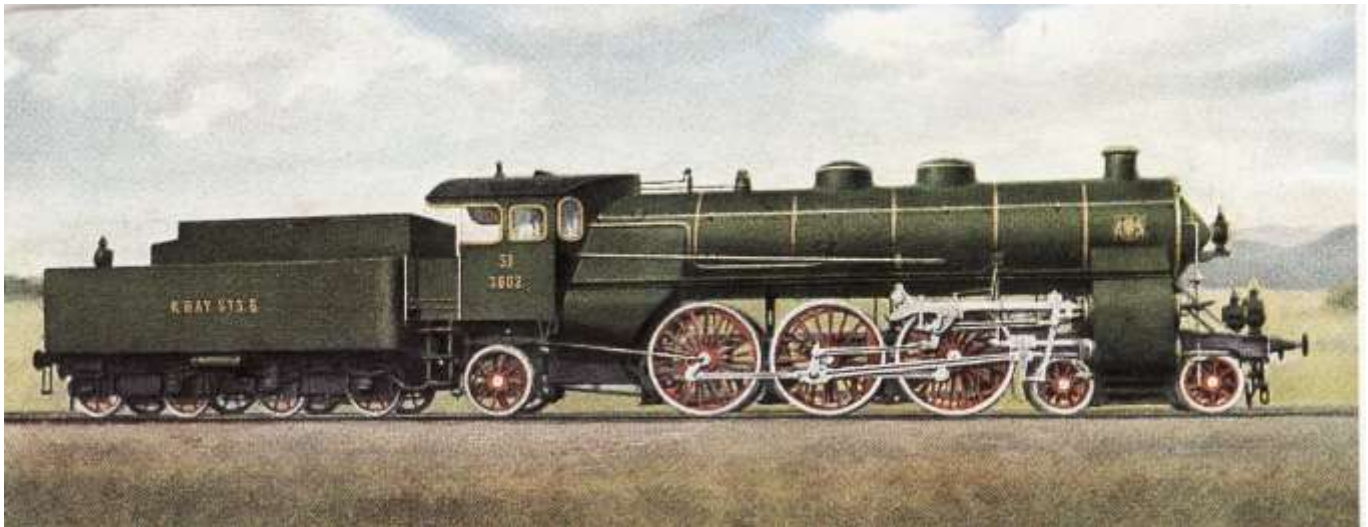
18.4-5 en 6. De Beierse S 3/6

Volgens sommige bronnen stond de door de Koninklijke Beierse Staatsspoorwegen vanaf 1908 in een aantal varianten gebouwde Baureihe S 3/6 als "Koningin" bekend, en er zijn mensen die de locs van dit type nog steeds zo noemen.

Zoals we al eerder hebben kunnen zien, vloeit de ontwikkeling van deze Baureihe voort uit het almaar toenemende treingewichten en uit de behoefte aan grotere snelheden. Om toch dezelfde, of liefst kortere reistijden te kunnen realiseren, werden steeds krachtiger en snellere locomotieven ontworpen. Zo ook de Bayrische S 3/6.

Bij de ontwikkeling van de S 3/6 werd voortgeborduurd op principes die al in eerdere ontwerpen hun waarde hadden betoond. Denk daarbij aan een gietstalen frame (dus niet van plaatstaal zoals tot dan toe gebruikelijk was), een grote ketel en een breed (aan beide kanten buiten het frame stekend) rooster in de vuurkist.

In die dagen was het gebruikelijk om, als er een nieuwe locomotief ontworpen moest worden, een wedstrijd onder de betreffende fabrieken uit te schrijven. Op die manier kon men uit een aantal goede ontwerpen de beste keus maken. Het mag voor zichzelf spreken, dat de winnende deelnemer ook de eer kreeg om de machine uiteindelijk te gaan bouwen, en in elk geval de eerste leverserie af te leveren. In dit geval – we hebben het hier dus over de S 3/6 – kwam de eer aan de fabriek van Maffei te München.



De Beierse S 3/6 had dus een asindeling 2'C1', waarmee de loc binnen de definitie van de betiteling 'Pacific' valt. Ze bracht de in de ketel opgewekte energie op de wielen over door middel van een vier-cilinder compound machine, dat wil dus zeggen dat de stoom eerst de binnenliggende hogedrukcilinders aan het werk zette, waarna ze in de buitenliggende lagedrukcilinders haar resterende energie kwijt kon. De hierboven genoemde varianten binnen de serie zijn niet erg in het oog springend te noemen. Het meest opvallend was wel de kleine serie van 18 stuks, die drijfwielen hadden met een doorsnede van 2000 mm, in tegenstelling tot de rest, die wielen had met een diameter van 1870 mm.

De eerste proefritten verliepen zoals verwacht erg goed, zodat de lok zonder al te grote aanpassingen in serie gebouwd kon gaan worden. Ook bij de in 1920 opgerichte Deutsche Reichsbahn was men zeer over deze machine te spreken, zozeer zelfs dat men in de jaren tussen 1923 en 1930 een vervolgproductie van dit type in opdracht gaf. De laatste 18 stuks, in 1930 geleverd, waren door de firma Henschel in Kassel in licentie gebouwd, alle overige locs BR 18.4-5 zijn door de Maffei-fabriek te München gebouwd.

Het zal geen verbazing wekken, dat de machines in eerste instantie in de meer zuidelijke regionen van ons buurland werden ingezet, ook toen de Deutsche Reichsbahn als nieuwe eigenaar deze locomotieven in het bestand had opgenomen (hoewel ze best wel eens wat noordelijker kwamen,



bijvoorbeeld met de 'Rheingold' naar Keulen). Omdat diezelfde Reichsbahn z'n eigen ontwikkelingsprogramma op poten had gezet (het Einheitslokomprogramm) en als resultaat daarvan de eerste exemplaren (BR 01 en 03) in de loop van de twintiger jaren op de rails verschenen en meer en meer werden ingezet in dienstregelingen die voorheen waren voorbehouden aan (o.a.) de S 3/6, begon de ster van deze laatste te verbleken.



Na de Tweede Wereldoorlog begon men de S 3/6 terzijde te stellen; ten tijde van de jaarwisseling 1949/1950 telde men nog slechts 113 exemplaren (van de oorspronkelijk 140), een jaar later waren het er nog slechts 86.

Om het bestand aan in te zetten sneltreinlokomotieven op te krikken, besloot de Deutsche Bundesbahn in 1950 een deel van deze 86 overgebleven machines te moderniseren. Er werd een nieuwe ketel ontwikkeld waarbij het niet zozeer in de bedoeling lag het prestatievermogen van de S 3/6 te verbeteren, veeleer moest met de nieuwe ketel de levensduur van de lokomotief worden verlengd. Dat tevens het vermogen door de nieuwe ketel wat toenam, was een prettige bijkomstigheid. De loks met de nieuwe ketel werden ook omgenummerd, zij kregen een volgnummer beginnend met een 6 (18 601 etc). Eerder waren dus de loks ondergebracht in de BR 18 401 – 540, wat weer af te lezen valt in de betiteling BR 18.4–5. En nu dus ook de BR 18.6. Ondanks deze renovatie was de vreugde slechts van korte duur: al vanaf 1961 werden de eerste machines met nieuwe ketel buiten dienst gesteld. In april resp. september 1965 moesten de 18 630 en 18 622 hun carrière beëindigen.

JB.



cilinderblok BR 18





Wordt dit onze nieuwe clubruimte?? Binnenkort meer nieuws....



**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