

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
't Seinhuis	3
Spoornieuws	4
De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland	6
Een huisje uit styreenplaat.	11

Beste leden,

Het modelspoor seizoen 2017/2018 is begonnen. Op de gebruikelijke tijden is 't Seinhuis weer geopend. Nu de dagen weer merkbaar korter worden is de tijd gekomen om de treinen weer uit de kast te halen.

In 't Seinhuis is alweer de nodige activiteit gaande. Gedurende het zomer rooster is er door de thuisblijvers enthousiast doorgehobbied. Zo is er voor de containerterminal een nieuwe fase ingegaan om op hoogte gebracht te gaan worden. Van de N-baan hebben we een aardige lengte uitgezet waarop gereden kan worden. Ook bij de US-baan is bedrijvigheid mogelijk. Aan de Fremo EU baan modules wordt ook al gewerkt. We verwachten dat daar binnen niet te lange tijd modules gereed gaan komen om daarmee het bestaande aan te vullen zodat ook daar gereden kan worden. Natuurlijk mag ook de Märklinbaan niet ontbreken. Klein Zwitserland wordt verder beurs gereed gemaakt en het middelstuk krijgt gestalte. Mooi stuk om de begrasser bij te pakken.

Excursie: Op 23 september as staat onze excursie gepland. Er zijn nog plaatsen vrij maar wees er snel bij want de inschrijving sluit op 14 september. We gaan naar Miniworld in R'dam onder leiding van Fetze.

Er ligt in november een thema avond in het verschiet, we koersen op woensdag de 29^e, dus hou deze avond alvast vrij. We houden u op de hoogte. Ook zijn we van plan dit jaar deel te nemen aan de beurs in Veendam die gepland staat op 18 en 19 november.

We hebben met z'n allen aangegeven dat we graag de Wisselkoerier willen behouden. Echter het ontbreekt wel aan schrijvers. Aangezien het een uitgave is van de leden voor de leden zul je zelf ook de pen moeten pakken af en toe. Hierbij dus nogmaals de oproep om kopij aan te leveren.

Verder staan alle seinen op groen voor een mooi spoor seizoen!

Mvg, Gerrit

Voorzitter:
G.Taapken
tel: (06) 14573394

Secretaris:
G.Damen
(0516) 542724
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 40004627

Verenigingsruimte : Tussendiepen 6 Drachten
Secretariaat : Uthof 5 9248 KS Siegerswoude
e-mail : info@modelspoorverenigingdrachten.nl

Lidmaatschap

Leden : € 100,=
Gezinsleden + Juniorleden : € 50,=
(juniorleden t/m 17 jaar)
Donateurs : € 30,=
Betaling op : IBAN: NL54INGB0006037201 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
vrijdagavond 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	Installatiebedr. Gebr. Koning	Ureterp
Bijlsma autobedrijf	Surhuisterveen	G. van Linde	Beetsterzwaag
Garage Willem Baron	Ureterp	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 2017

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

't Seinhuis

Aan diverse banen wordt al weer druk gebouwd.



Op de Märklinbaan liggen de wissels al klaar.



De Fremo N baan is deels opgesteld



Aan diverse Fremo EU bakken wordt gewerkt



De containerterminal is weer een stap verder

Spoornieuws.

Nederland:

Om de conditie van het spoor in de gaten te houden werden de rails gecontroleerd door op gezette tijden langs het spoor te lopen. Een tiental jaren geleden werd dit vervangen door het rijden met een schouwtrein. Dit was een aangepaste 2200 locomotief met videocamera's. Dit wordt nu



vervangen door een set videocamera's op een meettrein. Het terugkijken van de videobeelden was een lastig en tijdrovend karwei. ProRail gaat, door toepassing van slimme software, nu de beelden automatisch vergelijken met de gegevens die op tekeningen staan. Zo kan op een snelle wijze afwijkingen worden gesignaleerd en op korte termijn worden verholpen.

Weert:

In april is bij Weert het eerste "relaishuis" geplaatst waarin alle relais zijn vervangen door PLC 's (elektronische schakelaars). De elektronica zal de gehele beveiliging gaan overnemen. In 2018 moeten alle relaissystemen in Limburg zijn vervangen. Daarna zal het Programma Vervanging Treinbeveiliging over het gehele land worden uitgerold.

Amsterdam/Brussel:

Dinsdag 23 mei jl. is voor het eerst het nieuwe Velaro e 320 treinstel van Siemens bij Eurostar in gebruik genomen. Vanaf december 2017 zal de trein in Amsterdam starten. Verder zal de trein stoppen in Rotterdam, Brussel Zuid en als eindpunt hebben station Londen St. Pancras. Het is de bedoeling om de verbinding 2 maal per dag uit te voeren. De maximumsnelheid is 320 km/h maar dit zal voornamelijk niet gehaald worden omdat op de hsl-zuid maximaal 300 km/h mag worden gereden. Op bestaand spoor zal de snelheid terug gebracht worden naar 160 km/h. De trein bestaat uit 16 bakken en heeft een lengte van bijna 400 meter. In totaal zijn er 17 treinstellen besteld.



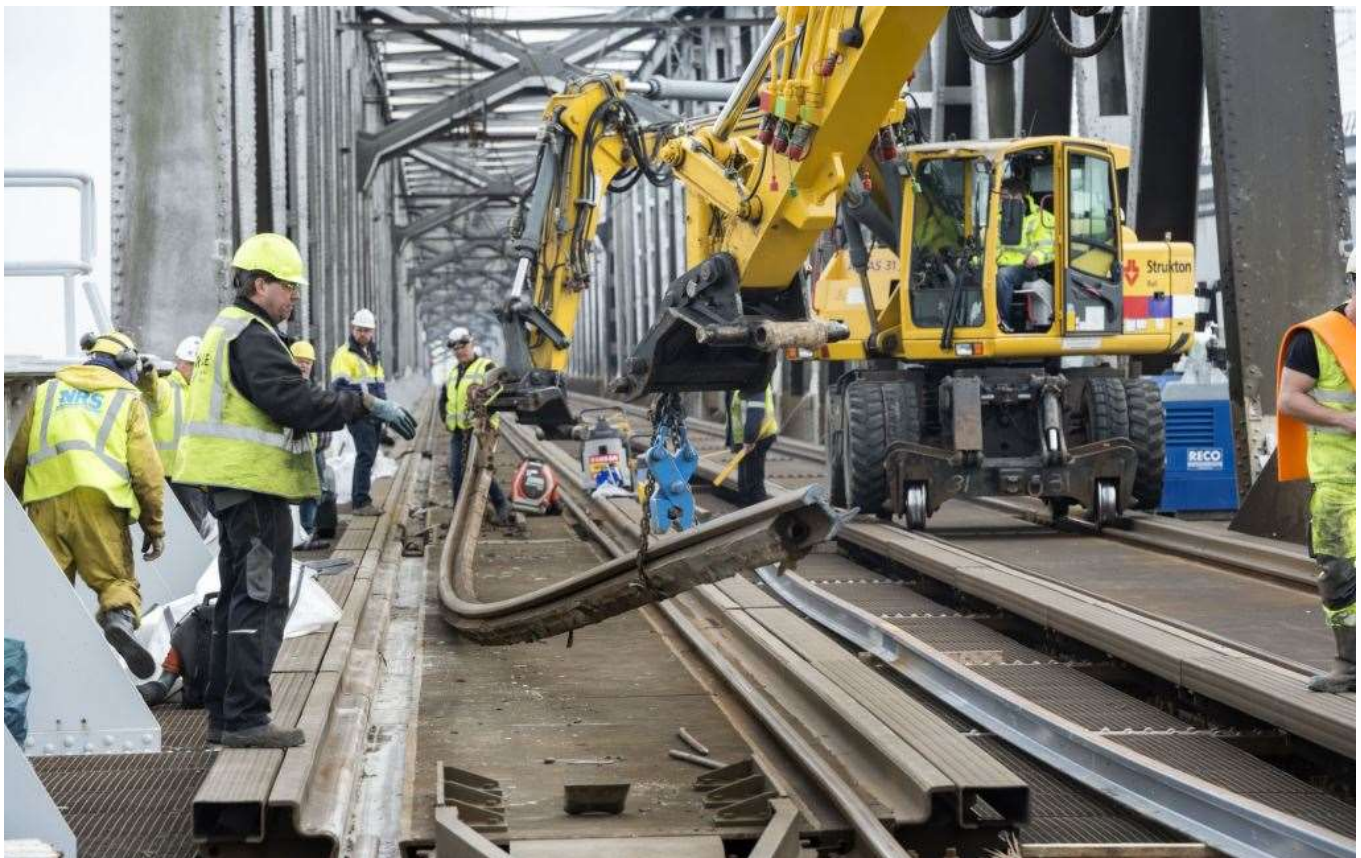
Amsterdam/Eindhoven:

Vanaf 6 september start de NS met een proef om het "spoorboekje loos rijden" uit te proberen. Iedere woensdag, tot 10 december, zal in de spits ieder uur er zes intercitytreinen gaan rijden tussen Eindhoven en Amsterdam. Om dit mogelijk te maken zijn de afgelopen tijd de emplacementen van 's-Hertogenbosch, Utrecht en Eindhoven vernieuwd. Om de overlast voor aanwonende te beperken zullen ook de sporen in Geldermalsen en bij Vught nog worden aangepast.

Moerdijkbrug:

Zaterdag 12 augustus zijn de sporen op de Moerdijkbrug weer in gebruik genomen. De brug over het Hollandsdiep had te maken met extra slijtage aan de railassen. Om dit op te lossen zijn in 3 weken alle rails verwijderd inclusief de rubber waarin de rails was gegoten. Dit ingieten was gedaan om de trillingen op de stalen brug te verminderen. Door langere railstaven toe te passen en de plaats van de lussen te versterken hoopt men de problemen te hebben opgelost.

Wel zijn de rails weer ingegoten met een rubber/lijm verbinding en zijn er maatregelen genomen om de expansie van de rails bij warm weer op te vangen. Overeenkomstig de constructie voor de brug over de IJssel bij Zwolle.



Assen:

Vanaf 4 september 2017 rijden er tussen Assen en Groningen spitstreinen. Door de aanpassingen, die dit voorjaar zijn uitgevoerd op het emplacement van Assen, is dit mogelijk geworden. Het gevolg is dat er in de spits nu 6 treinen per uur en per richting rijden tussen de twee provinciehoofdsteden.

FdJ.

De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland.

Aangezien het aantal geëlektrificeerde trajecten toenam, waaronder in 1952 de spoorlijn van Meppel naar Leeuwarden, was er naast alle voorgaande bestellingen nog behoefte aan een zware en sterke locomotief. Door de "Marshallhulp" konden nieuwe locomotieven worden aangeschaft. Naar een ontwerp van Baldwin en Westinghouse werden tussen 1951 en 1953 door Werkspoor en Heemaf 25 elektrische locomotieven geassembleerd. De locs kregen het serienummer 1200 en hadden een duidelijk Amerikaans uiterlijk. Daarnaast waren ze robuust en reden uitstekend. Ondanks hun hoge leeftijd rijden ze nu nog bij een particuliere onderneming en is het model zeer geliefd bij modelspoorders.



In het begin van de jaren 60 was het moeilijk om de vervoersvraag in te schatten. Een order voor de bouw van een zware eloc (4200 pk, NS 1400) in Frankrijk werd zelfs geannuleerd. Hiervoor in de plaats werden in Engeland 7 stuks tweedehands zesassige elektrische locomotieven aangeschaft. Zes kwamen er op de baan, 1 werd als plukloc gebruikt. Ze hebben onder serienummer 1500 bij de NS gereden tot de sloop in het midden van de jaren 80.



In de winter van 1950-1951 was er een groot tekort aan kolen. Daarnaast was de stoomlocomotief arbeidsintensief. De NS probeerde dan ook zo snel mogelijk over te schakelen op elektriciteit en voor de minder drukke trajecten op diesel. Vooral bij de rangeerdienst was het materiaal tekort groot. Om dit op te lossen werden in 1947 bij Werkspoor 15 twee-assige D/E locomotieven besteld (401-415). Doordat deze machines geen succes waren werden ze al in 1956 opgevolgd door drie-assige rangeerloc's (451-460) eveneens van Werkspoor. Om het bestand aan Sikken uit te breiden werd in 1949

naar ontwerp van voor de oorlog nog 47 stuks besteld. Van de Engelse troepen werden ook 110 drie-assige diesel/elektrische rangeerlocomotieven overgenomen (501-510, 511-545 en 601-665). Deze locomotieven hebben jarenlang de ruggengraat gevormd van de rangeerdienst. Loc 662 staat in Drachten, bij Philips, een overeenkomstig type heeft jaren gereden tussen Groningen en Drachten. Later opgevolgd door een locomotief van de serie 2400.



Maar voor de niet geëlektrificeerde trajecten was ten behoeve van het goederenvervoer nog meer dieselmaterieel nodig. Naar Amerikaans ontwerp werden in Nederland 150 diesel/elektrische locomotieven van de serie 2200 gebouwd. Meer informatie over dit type stond in de Wisselkoerier van maart dit jaar. Maar daarnaast werden ook nog 130 lichtere vier-assige DE locomotieven in Frankrijk besteld bij Alsthom. Deze kwamen in 1953 op de baan en hebben jaren bij de NS in de kortere goederentreinen gereden.

Voor het personenvervoer op de nevenlijnen werden de stoomlocomotieven vervangen door bij Allan gebouwde één- en twee wagenstellen met een diesel/elektrische aandrijving. Tussen 1952 en 1955 kwamen 30 enkele motorwagens en 46 twee wagenstellen op de nevenlijnen terecht. Deze "Blauwe Engelen" hebben tot de komst van de "Wadlopers" in het Noorden en Oosten gereden.



Wat het klapstuk van de verdieseling had moeten worden werd een groot fiasco. Werkspoor bouwde in 1953 een eerste van zes zware DE locomotieven. De zes-assers met een vermogen van 1500 pk waren bestemd voor het trekken van sneltreinen op belangrijke dieseltrajecten. Deze "Beelen" van de serie 2600 werden al na vijf jaar gesloopt wegens de vele problemen waarmee ze kampten.

Voor de dieseltrajecten waar meer capaciteit nodig was werden tussen 1960 en 1963 bij Werkspoor 42 stuks rode diesel/elektrische treinstellen gebouwd (Plan U). Deze driewagenstellen hebben ook in het Noorden gereden. Enige tijd geleden heeft Artitec een zeer fraai model van dit treinstel uitgebracht.

Omdat de tijd rijp was om ook weer verbindingen op te zetten met de buurlanden werd in 1950 een order geplaatst voor de levering van 70 D-trein rijtuigen en 10 gecombineerde restauratie/bagagerijtuigen (plan D). Het ontwerp was gebaseerd op vooroorlogse tekeningen met ronde koppen en schortplaten tussen de draaistellen. De rijtuigen kwamen in eerste instantie in de kleur turkoois op de baan. Vanaf 1954 werden ze overgeschilderd in de kleur donkerblauw.



Daarnaast werden voor het internationale verkeer in 1957 en 1958 comfortabele rijtuigen gebouwd (Plan K). Deze 30 rijtuigen waren voorzien van alle systemen voor beremming, verlichting en verwarming die in Europa werden gebruikt.



Een heel nieuw type rijtuig kwam tussen 1966 en 1968 uit de fabriek rollen in de afwijkende lengte van 26,4 meter en met rubberen buisbalgen (Plan W) waardoor de doorloop breder werd. In totaal werden hier 50 stuks van geleverd.



Ter vervanging van de houten rijtuigen werd in 1954 een bestelling geplaatst bij Werkspoor en Beijnes voor de levering van 186 rijtuigen (plan E). Zodoende kon in 1956 het laatste houten rijtuig naar de sloper.

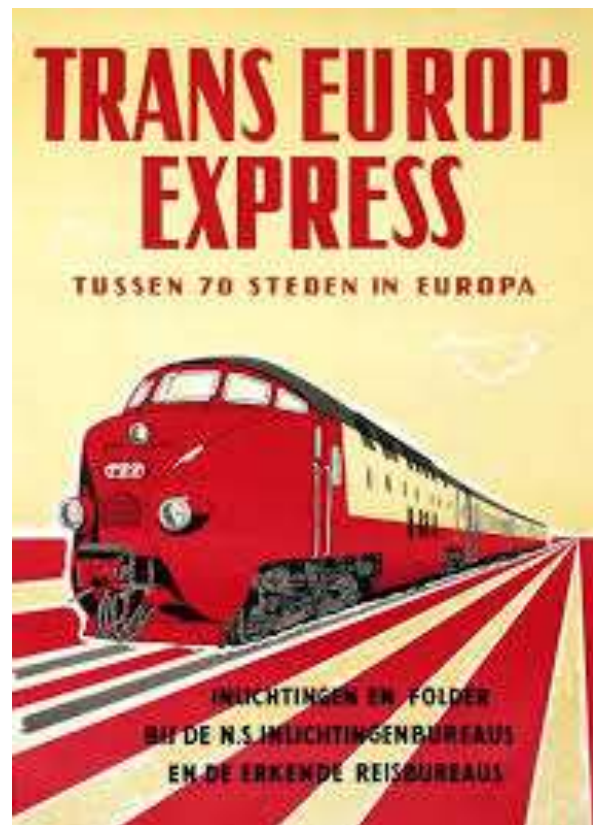


Voor het vervoer van militairen werden een aantal elektrische blokkendozen verbouwd tot rijtuigen. Zelfs de motorwagen hebben dit lot ondergaan. Maar door de houten banken waren ze niet zo geliefd.

In het begin van de zestiger jaren ontstond de behoefte aan moderne elektrische treinstellen voor de reizigersdienst. In 1961 kwam het eerste door Werkspoor gebouwde "Treinstel Toekomst, Mat 64" op de rails. Door de hogere aanzetversnelling konden deze treinen niet worden gekoppeld met de voorgangers. Verder waren ze ook veel lichter dan Mat 54. In 1964 kwam de serie productie van de vierdelige (Plan T) en daarna de tweedelige (Plan V) op gang. Na de sluiting van de trein- en wagenbouw bij Werkspoor werd de productie voortgezet bij Talbot in Aken. Het huidige Bombardier.



Om in Europa efficiënter met de goederenwagens om te gaan werd in 1953 tussen 9 spoorwegmaatschappijen Euro-pool opgericht. Hierdoor hoefden open en gesloten goederenwagens niet direct na gelost te zijn terug te keren naar het land van herkomst. Zodoende kon je door heel Europa goederenwagens tegenkomen uit verschillende landen.



In de jaren vijftig kreeg de Europese samenwerking steeds meer vorm. Ook op het gebied van de spoorwegen. Naar het idee van de directeur van de NS, Den Hollander, werd er een netwerk van snelle luxe treinen opgezet zonder stops aan de grenzen. Zo ontstond de Groupement Trains Express Europeens beter bekend als de Trans Europ Express (TEE). Samen met de SBB (Zwitserland) bestelde de NS vijf diesel/elektrische treinstellen. De motorwagens werden gebouwd door Werkspoor de rijtuigen kwamen uit Zwitserland. Deze treinen kwamen te rijden op het traject van Amsterdam naar Zurich. Verder waren er treinen naar Parijs (SNCF) en Frankfurt (DB). Daar waar de techniek het toeliet werd er met elektrische tractie gereden. Tot 1972 hebben de TEE-treinen door Europa gereden. In de daarna volgende jaren is het netwerk afgebouwd.



Wordt vervolgd.

FdJ

Bron: Spoorwegen in Nederland door Guus Veenendaal.

!!!! Aanvulling artikel GRAS BOUWEN MET DE ELEKTROSTAAT in de vorige WK !!!!

De gebruikte materialen waren van MiniNatur.
Voor meer info zie www.mininatur.de

Een huisje uit styreenplaat.

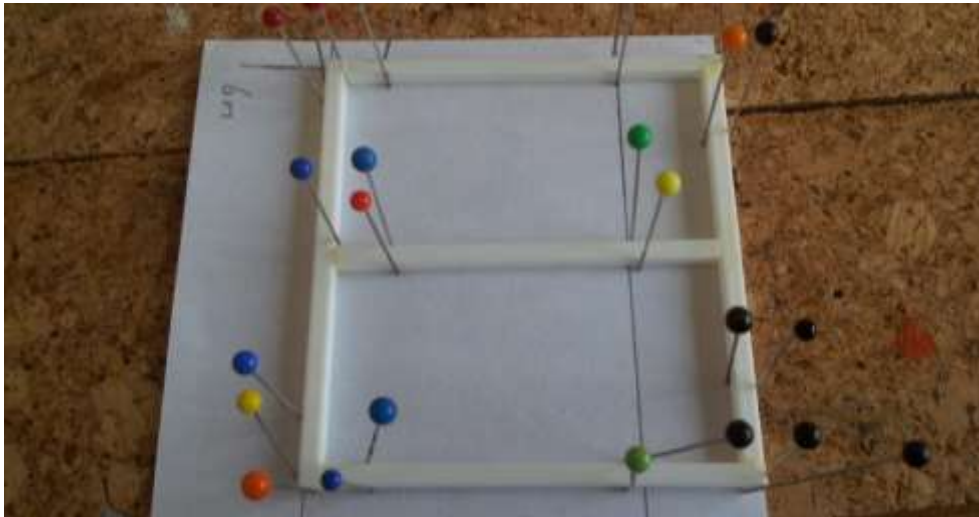
Op mijn Fremo USA module "coaldump" moest nog een huisje komen.

Een Europees huisje van Faller of Kibri was natuurlijk geen optie.

Na een zoektocht op internet kwam ik er achter dat er veel aanbod in Amerikaanse huisjes is maar dat deze met verzendkosten toch al snel minimaal 50 Euro gingen kosten.

Voor mezelf bedacht hoe zo`n typisch landelijk huisje er uit zou moeten zien en dit verder uitgewerkt. Voordeel was dat ik de maatvoering aan kon passen aan de beschikbare ruimte.

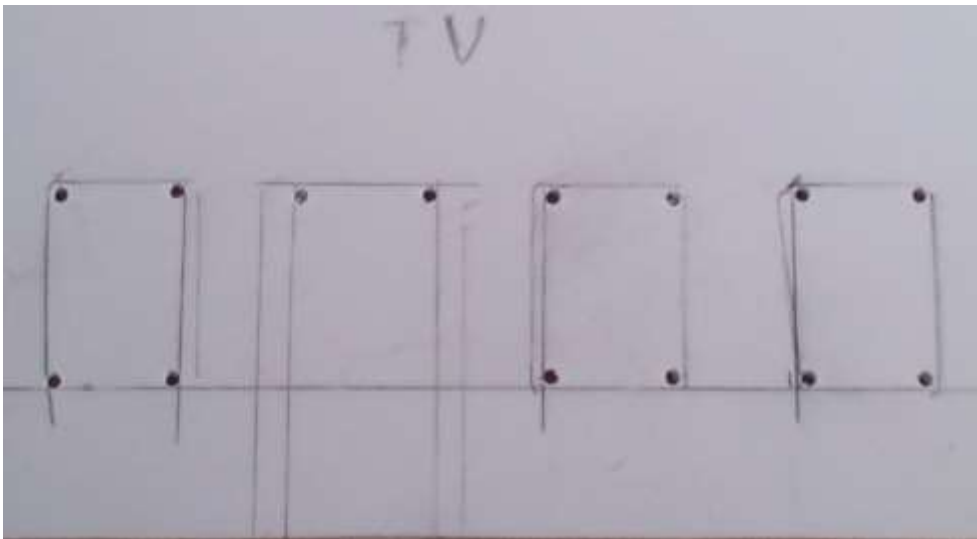
Voor de wanden heb ik gebruik gemaakt van Evergreen styreen Clapboard 4061. Dit is plaat van 1 mm dik met plankmotief. De planken zijn omgerekend ongeveer 13 cm wat mij wel een goede maat leek. Verder wat styreen strip en plaat. De kozijnen en de dakplaat kwamen uit de doos met restanten.



Begonnen werd met de bodem. Op de plaats waar de veranda moet komen heb ik nog wat planken ingeritst. Daarna werden de wanden op de achterkant van het Clapboard uitgetekend en met een scherp afbreekmesje uitgesneden.



Met wat elastiekjes werden de wanden op de bodem gezet om te controleren of het past. Omdat de hoeken later afgewerkt worden met een hoekprofiel hoeven de wanden niet heel strak aan te sluiten.



De plaats van kozijnen en deur werd bepaald en uitgetekend op de achterkant van het Clapboard. Binnen de lijnen boor ik vervolgens 4 gaatjes op de hoeken. Deze gaatjes zijn een mooi startpunt voor het mes.



Ik snij dan aan de binnenkant van de aftekening en vijl het teveel weg tot het kozijn klem in de opening past.



Nu kunnen de wanden op de bodemplaat gelijmd worden. Om kromtrekken van de wanden te voorkomen wordt in de midden nog een dakspant geplaatst en de zijwanden versterkt met styreen strip. Hier kan dan later het dak op gelijmd worden en heb je meer oppervlak voor de lijm dan alleen de 1mm dikke rand.



Na het plaatsen van de kozijnen, glas en gordijnen kan het huisje geschilderd worden. Ik heb hiervoor een matte groene kleur van Humbrol gebruikt en deze nog gedrybrushed met wat wit.

Uit wat restanten nog een veranda geknutseld en het dak geverfd.

Tot slot het huisje op de module gezet en aangekleed met wat personeel en de was. Ben nog op zoek naar een schommelstoel.

Aan materiaal heeft dit huisje nog geen 5 euro gekost en een paar avondjes knutselen.

EL



Boeken: Uit een nalatenschap van een spoorliefhebber is aan mij een stapel boeken overgedragen. Hiervan zijn een aantal boeken bij over tijdperken en/of spoorwegmaterieel welke buiten mijn interesse vallen. Maar wellicht zit hier een boek bij welke een welkome aanvulling is in uw bibliotheek.

<u>ISBN</u>	<u>Titel</u>
906013916	Spoor- en tram materieel in Nederland De eerste treinen Nr. 2
9061204682	Locomotieven onder stoom
9067070033	Stoomtractie bij de NS 1944-1958
9028826947	De geschiedenis van de Nederlandse stoomtreinen
1851703632	Railways – The pioneer years
9036604370	Stoomtreinen uit de hele wereld Treinen – avontuur tussen de rails

Om iedereen een kans te geven om zijn bibliotheek uit te breiden, heb ik een paar spelregels bedacht:

1. Heeft u interesse in één of meerdere boeken mail dit aan mij op JBuursma@burotech.nl
2. Zet hierbij het boek waar u het meest interesse in heeft bovenaan.
3. Als het eerste boek nog beschikbaar is, reserveer ik deze voor u. Zo niet, ga ik (eventueel) verder met het volgende boek op uw lijst. Van een (eventuele) reservering krijgt u van mij een mail.
4. Mails worden behandeld op volgorde van binnenkomst.
5. Mochten er na een maand nog boeken beschikbaar zijn, kijk ik op de aanmeldingen of iemand hier interesse in heeft getoond. Het kan dan zijn dat u dan alsnog één of meerdere boeken extra aan uw bibliotheek kan toevoegen.

Ik wens u alvast veel leesplezier.

Joop Buursma

Indien onbestelbaar svp retour naar:

**G Damen
Uthof 5
9248KS Siegerswoude**



Cornelissen
Bouw- en klussenbedrijf

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