

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
't Seinhuis	3
Spoornieuws	4
De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland	6
Excursie naar Veluwsche Stoomtrein Maatschappij te Beekbergen	10
Spoorcijfers	11

Voorzitter:
J. Buursma

Secretaris:
E. Luxen
info@modelspoorverenigingdrachten.nl

Penningmeester:
H. Bijl

Overige bestuursleden:

E. Cornelissen

Stelt u zich eens voor. U bevindt zich op een zonovergoten terras op een grootstedelijk station. Om u heen ziet u mensen draven, met in hun hand een aktetas, naar één van de vele perrons om niet de trein te missen naar hun volgende afspraak. Anderen ziet u zwoegen met grote stukken bagage, al dan niet aangespoord door hun echtgenoten, het zweet op het voorhoofd, richting de perrons waar de internationale treinen klaarstaan om ze naar verre oorden te brengen. En dit alles aanschouwt u in alle rust, met in uw hand een koele verfrissende drank. Het is bijna vakantie.

Ik bevind mij nu ook op een zonovergoten terras. Niet op een grootstedelijk station maar gewoon in mijn achtertuin. Terugkijkend op de eerste maanden van mijn voorzitterschap. Het begon niet allemaal even vlekkeloos.

De weg naar de open dag verliep wat chaotisch, maar het resultaat mocht er wezen. Bijna 200 bezoekers hebben we mogen verwelkomen in onze clubruimte. Ik heb vele lovende reacties gehoord over onze banen. Ook de kleurplaten vonden gretig aftrek. Na het enthousiast inkleuren werd er gevouwen en ontstond er een huisje. Ze mochten het huisje meenemen of plaatsen op één van onze banen. De N-baan mocht twee nieuwbouwwoningen verwelkomen. Op het baanvak van Arjen verscheen een complete woonwijk. Mijn dank aan alle leden en overige vrijwilligers die van deze dag een zeer geslaagde dag hebben gemaakt.

Verder kregen we te maken met de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Hierin zijn de rechten van de burger over hun gegevens verder aangescherpt. Bedrijven en instellingen, dus ook onze vereniging, dienen zich te verantwoorden over welke informatie ze bewaard en waarvoor, en mag zonder uw uitdrukkelijke toestemming geen persoonsgegevens verstrekken aan derden. In de praktijk betekend dit, dat wij als bestuur hebben moeten besluiten, dat wij de ledenlijst niet meer zullen publiceren in de speciale wisselkoerier van de Ledenvergadering. Alle informatie over de gegevens die we van u bewaren zijn verwoord in een privacy statement, welke sinds 25 mei jongstleden op onze website staat.

De zomer staat voor de deur. Met ingang van 1 juli aanstaande gaat de zomerregeling weer van kracht. **In de maanden juli en augustus zal ons clubgebouw dan ook alleen op woensdagavond zijn geopend.**

Direct daarna staat ons **reisje naar de VSM gepland**. Afhankelijk van de aanmeldingen zullen we op 1 of 2 september een stap terug in de tijd zetten. Naar de periode waarin de tijd nog tijd had. Naar de tijd waarin de treinen puffend en met veel rook hun reis aanvingen. Naar de tijd waarin op de bok nog noeste arbeid verricht moest worden om de trein aan de gang te houden. Buiten dat we kunnen genieten van het stoomarsenaal van de VSM, zal ook de entourage hierom heen ons terug brengen naar de tijd van toen.

Fetze de Jong heeft ook dit jaar zich wederom bereid gesteld om voor ons een prachtige dag te organiseren.

In het clubgebouw liggen aanmeldingsformulieren, maar ook verderop in deze Wisselkoerier, waarop u zich kunt aanmelden voor één van deze dagen.

Rest mij u allen een goede vakantie toe te wensen.

Met vriendelijke groet,
Joop Buursma, voorzitter

MODELSPOORVERENIGING MD DRACHTEN E.O. K.v.K. Leeuwarden 40004627

Verenigingsruimte : Tussendiepen 6 Drachten
Secretariaat : Douwetille 22 9254AR Hurdegaryp
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

het Seinhuis is geopend : 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. 3 = 1 september 2018

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

In de winterperiode is aan de Märklinbaan flink gewerkt. Het middenstuk is helemaal opgevuld met scenery.



Spoornieuws.

Groningen-Zuidhorn:

Op vrijdag 8 maart jl. hebben de provincie Groningen, Arriva en ProRail een intentieverklaring ondertekend om te komen tot het automatisch laten rijden van treinen op het traject Groningen- Zuidhorn. Het doel is om de capaciteit op het spoor te verhogen en om het klaarzetten van treinen te automatiseren.

In een treinstel van Arriva zal het Automatic Train Operation (ATO) systeem worden ingebouwd. Het systeem beschikt over 4 niveaus, te weten:

GoA1 – machinist rijdt de trein en wordt ondersteund door beveiligings- en adviessysteem.

GoA2 – trein rijdt automatisch, maar machinist is aanwezig en kan ingrijpen.

GoA3 – trein rijdt automatisch, machinist is aanwezig als conducteur.

GoA4 – trein rijdt automatisch en er is geen machinist aanwezig.

Tijdens de proefperiode, die nog dit jaar zal plaatsvinden, zal op niveau GoA2 worden gewerkt waarbij dus de machinist aanwezig is en kan ingrijpen. Tevens zal de bestuurder de deuren ontgrendelen en sluiten. In principe is een combinatie van ATO en ERTMS nodig. Maar op de nevenlijnen is ATB-NG geïnstalleerd wat veel kenmerken van ERTMS in zich heeft waardoor dit ook werkt. Wel zal de proef geschieden als er geen andere treinen rijden. Dit omdat de communicatie tussen de treinen onderling anders is dan bij ERTMS. Het is de bedoeling om als het emplacement van Groningen-Hoofdstation klaar is en het opstel terrein is verplaatst het wegzetten en het 's morgens weer klaarzetten van de treinen aan het perron automatisch zal plaatsvinden.

Friesland:

Provinciale Staten van Friesland laat onderzoeken wat de kosten zijn van het gedeeltelijk elektrificeren van de Friese spoorlijnen. Om met accu's uitgeruste treinen te kunnen rijden is het nodig dat circa 1/3 van het net van bovenleiding wordt voorzien. Eind dit jaar moet de studie zijn afgerond. Vanaf 2020 zal Arriva op het traject Leeuwarden-Groningen Flirtino's van Stadler gaan inzetten. Deze treinen zijn voorzien van een groot accu pakket en kunnen, als de infrastructuur aanwezig is, elektrisch rijden.

Zwolle-Kampen:

Uit bodemonderzoek is gebleken dat op de oude lijn van Zwolle naar Kampen de ondergrond dermate onstabiel is dat een snelheidsverhoging van 100 naar 140 km/h niet tot de mogelijkheden behoort. Maximaal mag er op sommige stukken 120 km/h worden gereden maar op de meeste plaatsen slechts 100 km/h.



Aangezien men wel op het nieuwe station Zwolle-Stadshagen wil gaan stoppen is een reistijd verlenging met 2 minuten noodzakelijk. Het overstappen op het station Zwolle wordt daardoor wel moeilijker.

Amsterdam:

De komende jaren gaat het station Amsterdam-Zuid geheel op de schop. Het station op de Zuidas moet een station worden met internationale allure. Het moet een overzichtelijk station worden met gelijkvloerse ondergangen. Het station ligt nu nog tussen de rijbanen



van de Zuidelijke ringweg maar dit zal de komende jaren veranderen wanneer de ringweg in een tunnel komt te liggen. Het knooppunt voor (internationale) treinen, Metro (Ringlijn en vanaf 22 juli 2018 de Noord/Zuidlijn), tram (naar Amstelveen) en bus zal in de toekomst groeien van 80.000 naar 250.000 passagiers per dag. Het oppervlak zal toenemen van 1750 m² nu naar 5400 m² in de toekomst. Het is de bedoeling dat als het station in 2028 gereed is er meer treinen zullen stoppen en daarmee station Amsterdam-Centraal zal worden ontlast.

Zwolle:



In het pinksterweekend is de nieuwe busbrug bij station Zwolle op zijn plaats gereden. Het gevaarte in een S-vorm met een gewicht van 1000 ton en een lengte van 110 meter is op het terrein waar vroeger de werkplaatsen waren, in gedeelten opgebouwd. Vlak voor het weekend is de brug 10 meter omhoog gedrukt en op speciale voertuigen geplaatst. Daarna heeft men de brug richting de overkant gereden. Waarbij de overspanning van 80 meter zonder ondersteuning over de sporen werd geschoven. Hierna heeft men het gevaarte op de betonnen kolommen, aan weerszijden, laten zakken.
FdJ.

De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland.

Het zichtbaar maken van de verschillende treinsoorten was een volgend project. De sprinters, de intercity en de snelle trein moest een eigen kleur krijgen. Voor de sprinters is dit gelukt (de vlaflip) maar de intercity is gewoon geel met wat blauw gebleven. Maar korte tijd later werd het schilderplan doorkruist door de regelgeving vanuit Brussel. Hier werd besloten dat er meer concurrentie moest komen op het spoor. De spoorwegen moesten worden opgedeeld in een overheidsorganisatie die de aanleg van nieuwe spoorlijnen zou begeleiden, verantwoordelijk was voor het baan onderhoud, de treinpaden toe wees en die de treindienst regelde. Geheel los hiervan moest dan een particuliere organisatie komen die het reizigers- en goederenvervoer regelde en exploiteerde. Zelfs werd er toegewerkt naar een beursgang voor de Nederlandse spoorwegen. Om een zo gunstig mogelijk financieel plaatje aan de toekomstige aandeelhouders voor te schotelen werd er niet meer geïnvesteerd. Dit om tot een winstmaximalisatie te komen. Ook moest er efficiënter worden gewerkt. Al deze veranderingen kwamen de spoorwegen niet ten goede met onder anderen onrust onder het personeel. Verder liepen de storingen aan de spoorinfra en het rijdend materieel de spuigaten uit. De punctualiteit bedroeg op dat moment slechts 79,9%. Voor de spoorwegen was 2000 een rampjaar.

Ook werd besloten om de onrendabele nevenlijnen vooral in het Noorden en Oosten van ons land af te stoten en door anderen te laten exploiteren. De lagere overheden (provincies) kregen hier meer zeggenschap over. Bus en treinbedrijven zouden gezamenlijk het openbare vervoer in de regio moeten gaan verzorgen, waarbij de trein de ruggengraat van het systeem moest worden en de bussen goed moesten aansluiten op de treinen en gingen zorgen voor de aanvoer van reizigers voor de trein.



In het Noorden werd hiervoor in 1996 Noordned opgericht waarbij 49% van de aandelen in bezit waren van de NS en 49,9% in bezit van het toen nog Britse Arriva. De overige 0,1% van de aandelen waren bij de ABN Amro bank ondergebracht. In het Oosten werd een soortgelijke constructie toegepast met de naam Syntus. Voor de regionale lijnen bleek dit een goede oplossing. In de randstad werd door de HTM en RET "Randstadrail" opgericht die de spoorlijn naar Zoetermeer en de Hofpleinlijn wilden ombouwen naar een tram- en metrolijn.

Mede door de ervaringen in Engeland kwam men tot de conclusie dat er voorzichtig met de verdere privatisering van de spoorwegen moest worden omgegaan. Bij de splitsing van NS in NS-reizigers en ProRail werden duidelijke afspraken gemaakt wie waar verantwoordelijk

voor was. De NS-reizigers kreeg de concessie voor het hoofdrailnet en de goederentak werd apart gezet en fuseerde met de Duitse DB Cargo waarbij de NS slechts 6% van de aandelen in Railion kreeg. Korte tijd later werd dit kleine aandeel ook verkocht aan de Deutsche Bahn en ging het verder onder de naam DB Schenker. In het goederenvervoer heeft de privatisering goed gewerkt. Diverse Nederlandse en buitenlandse ondernemingen storten zich op het goederenvervoer per spoor. Een aantal hebben het niet overleefd maar op dit moment mogen toch een 23 goederenvervoerders over het Nederlandse spoor rijden. Ook bij het personenvervoer kwam er concurrentie met het Franse Veolia in Limburg en Connection op het kippenlijntje naar Barneveld. Inmiddels is de concessie in Limburg, na een recente aanbesteding, naar Arriva gegaan. Tegenwoordig een dochter van de Duitse DB. Naast de treinen in het Noorden rijdt Arriva ook op de lijn Zwolle-Emmen, de lijn Dordrecht-Geldermalsen, van Arnhem naar Tiel en Winterswijk en van Zutphen naar Apeldoorn. Treinen van Keolis (voorheen Syntus) rijden op de trajecten van Zwolle naar Enschede, Zwolle- Kampen en van Zutphen naar Oldenzaal. Tenslotte rijdt op de Rijn/Gouwelijn van Alphen a/d Rijn naar Gouda, Abellio een 100% dochter van de Nederlandse Spoorwegen met concessies in Engeland, Schotland en Duitsland.



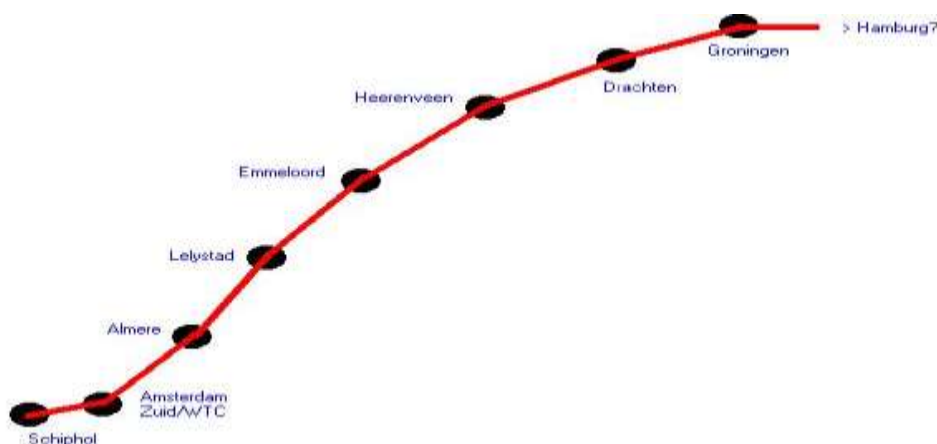
Op de hogesnelheidslijn- Zuid zijn nu ook meerdere maatschappijen zichtbaar. De meeste treinen op de HSL zijn van de NS met de intercity- direct naar Breda, Eindhoven en Brussel-Zuid. Daarnaast maken de Thalys maar ook de Eurostar treinen gebruik van de hogesnelheidslijn.

Naast dat er gedurende de afgelopen jaren steeds meer treinen over het spoorwegnet gingen rijden en de reizigers aantallen snel toenamen ontstond aan het begin van de jaren negentig de noodzaak om fors te investeren in de infrastructuur. Om knelpunten weg te werken kwam in Nederland het fenomeen van de fly-over en dive-unders naar voren. Oftewel in goed Nederlands viaducten over sporen of tunnels onder sporen door. In Harmelen, Amersfoort, Utrecht en Amsterdam kwamen de eerst fly-overs die ervoor zorgden dat bij een aftakking niet alle sporen werden geblokkeerd. Hierdoor ontstond een veilige en efficiënte aansluiting. Spectaculair was onder anderen de Utrechtboog in de Zuidelijke ringlijn in Amsterdam. Maar er moest meer gebeuren om de groei op te vangen. Nieuwe spoorlijnen werden aangelegd.

Na de Schiphollijn werd de lijn van Leiden naar Rijswijk via Den Haag Hollandspoor viersporig gemaakt. In Rotterdam werd de Willemstunnel met vier sporen de vervanger voor de gelijknamige brug en Rhenen werd weer op het spoor aangesloten. Maar de grote klappers werden de miljarden investeringen in de speciaal voor goederentreinen aangelegde Betuweroute van Barendrecht (Kijfhoek) naar de Duitse grens bij Zevenaar.



Na jarenlange vertraging is men nu al enige jaren bezig met het vervolg, het driesporig maken van de lijn van Zevenaar naar Oberhausen. Het andere miljarden project was de bouw van de hogesnelheidslijn van Hoofddorp tot Antwerpen. Helaas is het gedeelte tussen Antwerpen en Brussel-Zuid niet geschikt gemaakt voor hoge snelheden. Maar desondanks is het nu mogelijk om in 3,15 uur van Amsterdam naar Parijs te reizen. In navolging van Frankrijk was ook Duitsland begonnen met de aanleg van hogesnelheidslijnen. Ook hier wilde Nederland op aansluiten. Het traject van Amsterdam naar Utrecht werd viersporig gemaakt en op de buitenste sporen mag met 200 km/h worden gereden. Bij een hogere snelheid zou de reistijdwinst minimaal zijn. Omdat Duitsland niet van plan was om een HSL aan te leggen richting Nederland zijn de plannen voor het opwaarderen van de lijn van Utrecht via Arnhem naar Zevenaar voorlopig in de koelkast beland.



Om de bereikbaarheid vanuit de Randstad met het Noorden te verbeteren werd het plan voor de aanleg van de Zuiderzeelijn van Groningen via Drachten, Heerenveen en Emmeloord naar Lelystad aan de regering voorgelegd. Vanuit NS (lagere inkomsten op oude lijn) en ProRail (te veel treinen richting Almere/ Weesp) was men geen voorstander van deze verbinding. Helaas is dit plan uiteindelijk niet uitgevoerd. Maar om de Flevolijn rendabeler te maken heeft men wel gekozen voor de aanleg van de Hanzelijn van Lelystad naar Zwolle. Hierdoor kon ook de Gooilijn worden ontlast. Wel zijn er aanpassingen gepleegd in Almere en komen er nog veranderingen in Weesp.

Het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn heeft wel extra geld opgeleverd voor het aanpassen van stations en sporen in de Noordelijke provincies.



In de Randstad is een sterke behoefte aan een fijnmazig openbaar vervoerssysteem. Tram en vooral de metro is hier zeer geschikt voor. Vandaar het plan om de spoorlijn naar Zoetermeer en de Hofpleinlijn naar Rotterdam om te bouwen naar een hoogwaardig metro. Hoewel de ombouw door technische problemen met een jaar werd vertraagd functioneert het systeem nu uitstekend en zijn de reizigers aantallen sterk toegenomen. Inmiddels is men ook begonnen met het ombouwen van de Hoekselijn van Rotterdam naar Hoek van Holland. Maar ook hier is de vertraging opgelopen naar meer dan een jaar.

Wordt vervolgd.

Bron: Spoorwegen in Nederland door Guus Veenendaal.

FdJ

Excursie naar Veluwsche Stoomtrein Maatschappij te Beekbergen.

Zaterdag 1 of zondag 2 september 2018.



Zoals op de ledenvergadering is afgesproken gaan we dit jaar met "MD" naar de Veluwe om het grootste Nederlandse evenement op het gebied van stoomtreinen te gaan bezoeken: "**Terug naar toen**".

Uiteraard gaan we met de trein. Vanuit Heerenveen naar Amersfoort om daar over te stappen op de trein naar Apeldoorn. Hier pakken we de stoomtrein naar Beekbergen. Terug is het de bedoeling om via Deventer of Dieren het Noorden weer op te zoeken. Op dit moment is de dienstregeling van de VSM nog niet bekend. Zodoende moet ik jullie een gedetailleerd schema nog onthouden. Een dagkaart voor de VSM kost € 19,50 per persoon en is verkrijgbaar bij de conducteur in Apeldoorn. Er kan **niet** gepind worden zodat vooraf de geldautomaat in je woonplaats moet worden geplunderd. Ook voor het treinkaartje moet je zelf zorgen. Meestal zijn er wel aanbiedingen bij een winkelketen. Op de club wordt dit t.z.t ook wel bekend gemaakt.

Veel stoomlocomotieven zijn tijdens het evenement "Terug naar toen" te bewonderen, waaronder de grootste locomotieven die in Europa hebben rondgereden. Zoals één met een lengte van 23 meter en een dienstgewicht van 130 ton. In de remise staan deze dagen modelbanen opgesteld en de gehele dag is men in de weer met het rijden van stoom- en dieseltreinen. Ook het behandelen, zoals water nemen en het vullen met kolen van de stoomlocs kan van dichtbij worden bekeken. Verder is er een spoormarkt waar spoorse zaken te koop zijn. Verdere informatie zie: www.stoomtrein.org

Hier langs afknippen of de lijst invullen in het Seinhuis.

Naam:

Telefoonnummer:

Voorkeur voor zaterdag/zondag *

Aantal personen:

Inleveren voor donderdag 23 augustus 2018 bij het bestuur.

*doorhalen wat niet gewenst is.

Modelspoor vereniging "MD" Drachten e.o.

Spoorcijfers.

Schalen in modelspoorland.

Spoor Z: schaal 1:220, spoorwijdte 6,5 mm (afstand tussen de railstaven).

Spoor N: schaal 1:160, spoorwijdte 9 mm.

Spoor TT: schaal 1:120, spoorwijdte 12 mm.

Spoor H0 (half nul) : schaal 1:87, spoorwijdte 16,5 mm.

Spoor H0m: schaal 1:87, spoorwijdte 12 mm.

Spoor H0e : schaal 1:87, spoorwijdte 9 mm. (smalspoor H0).

Spoor 0 : schaal 1:48, spoorwijdte 32 mm. (veel in gebruik bij zelfbouw).

Spoor 0m : schaal 1:48, spoorwijdte 22,5 mm. (smalspoor 0).

Spoor I: schaal 1:32, spoorwijdte 45 mm.

Spoor II m : schaal 1:22,5, spoorwijdte 45 mm. (LGB).

Nederlandse bovenleiding.

De standaard masten bestaan uit DIN 22 profielen met een hoogte van 8,60 m.

De masten staan 2,85 m uit het hart van de naastliggende rails.

De bovenkant van de portaal of uithanger ligt op 8,13 m boven BS (bovenkant spoor).

De bovenkant van de fundering ligt gelijk met de bovenkant spoor.

De afstand tussen de masten is in principe 60 m.

De sporen liggen hart op hart 4 meter uit elkaar.

Tegenwoordig worden hoofdzakelijk enkele masten toegepast (geen portalen meer).

Maximum snelheid Nederlandse locomotieven en treinstellen.

Locomotor (Sik) serie 201-369	60 km/h
Rangeer loc. (Hippel) serie 600-700	30 km/h
Elektrische loc. serie 1000	100 km/h
Elektrische loc. serie 1100	130 km/h, later 100 km/h
Elektrische loc. serie 1200	150 km/h
Elektrische loc. serie 1300	130 km/h
Elektrische loc. serie 1600/1800	180 km/h
Elektrische loc. serie 1700	180 km/h
Diesellocomotief serie 2200/2300	100 km/h
Diesellocomotief serie 2400/2500	80 km/h

D/E locomotief serie 6400/6500	120 km/h
ICM (koploper) serie 4011/4201	160 km/h
Plan T en V (Mat '64) serie 500/400-483/800-940	140 km/h
Sprinter SGM serie 2111/2936	125 km/h
Wadloper serie 3100/3200	100 km/h
E loc serie 186.101 (Traxx)	160 km/h
Spurt (GTW) Stadler	140 km/h
DDZ serie 7500-7600	140 km/h
VIRM (Verlengde interregio materieel) serie 8400/9500/8600/8700	160 km/h
Sprinters SNG (CAF) serie 2300/2700	160 km/h

Indien onbestelbaar svp retour naar:

**E Luxen
Douwetille 22
9254AR Hurdegaryp**



Cornelissen
Bouw- en klussenbedrijf

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