



NVBS afdeling Zuid-Limburg

Secretariaat Dunckellaan 14, 6132 BL Sittard

T 046-4519783

E jan@railfix.nl

E afdelingsbestuur: zuidlimburg@nvbs.com

Algemeen email adres van de landelijke NVBS: info@nvbs.com

Mededelingen en aankondiging van de komende presentaties

februari 2019

Beste mensen,

Over de excursie naar de **NS-werkplaats in Maastricht** die voor januari was gepland, is nog niets te melden. We komen daar zo spoedig mogelijk op terug.

Al geruime tijd werden onze **maandelijkse mededelingen** ook aan een aantal “belangstellende” **niet-leden** gestuurd. Van hen kwam echter nauwelijks iemand onze avonden bezoeken en ook meldde niemand van hen zich aan als lid. Daarom heeft het bestuur besloten deze toezending aan een maximale termijn van één jaar te beperken. De belangstellenden die de mededelingen niet meer zullen ontvangen, zijn op de hoogte gesteld van het hoe en waarom. Uiteraard blijven ze wél welkom!

Als **tegemoetkoming in de kosten** werd tot dusver aan *alle* bezoekers van onze maandelijkse bijeenkomsten een bijdrage van € 2,50 gevraagd. Het bestuur vindt dat niet juist, omdat de leden van de vereniging dan in feite twee keer betalen: op de avond zelf, en dan nóg een keer met de aanvulling die het Hoofdbestuur ons geeft voor de tekorten die ontstaan. Want dat geld komt natuurlijk niet van het Hoofdbestuur, maar uit de contributies, dus óók van de leden van de vereniging. Daarom heeft het bestuur besloten de bijdrage van **niet-leden** voortaan op **€ 5,00** te stellen, wat mede gezien kan worden als een financiële prikkel om toch maar lid te worden. Wie dit ‘lot’ treft, krijgt van de penningmeester een brief waarin eea uiteen wordt gezet, welke voordelen het lidmaatschap meebrengt en op verzoek ook een aanmeldingsformulier. Voor leden blijft de bijdrage van € 2,50 gehandhaafd.

Het heeft niet storm gelopen met aanmeldingen vanuit onze afdeling om ‘in het land’ presentaties te verzorgen, wat we betreuren. Nu is echter het initiatief om naar een op de toekomstgerichte sprekerslijst te gaan, al snel losgelaten. Men is terug bij de oude lijst van sprekers die al eens zijn ‘opgetreden’, slechts aangevuld met hun email-adres. Aanmeldingen voor deze lijst hoeven dus niet meer te worden gedaan.

Ook voor de meebreng-avond die voor deze maand is gepland, heeft het niet storm gelopen. Daarvoor is slechts één aanmelding binnengekomen van een ‘vaste’ presentator, wat nogal

teleurstellend is. De meebreng-gedachte kon zo niet worden ingevuld. Er bleef dus niets anders over dan dat het bestuur samen met Bart van't Grunewold de avond vult.

In tegenstelling tot eerdere berichten hebben we in maart wél een activiteit, en zelfs een heel bijzondere, want Sef stelt zijn **modelspoorbaan** op zolder met oa het helemaal nagebouwde **station Gösschenen** open voor bezoekers.

We geven hieronder de aankondigingen en verderop de wervende toelichtingen. De bijeenkomsten zijn steeds in **Station Schin op Geul**, (grote uitzonderingen daargelaten) en (ook **behalve de uitzonderingen**) steeds op **de tweede vrijdag van de maand, aanvang 19:30u** en einde ca 22:30u.

Op **8 februari** is de zgn **meebrengavond**. Sef vertoont een film over **de Ae6/6 van de SBB** uit het midden van de vorige eeuw, **Bart** laat foto's zien van **'NS-loc's in dienst van Tramwegen'**, fotorit bij de SHM op 16 oktober 2018, en zelf laat ik plaatjes zien van oa de **SNE reis naar Sardinië** in juni 2018.

De **excursie naar Göschenen** is op **15 maart**, let op ***dit is als derde vrijdag van de maand een afwijkende dag!***

René Jongerius gaat ons bezighouden met **(on-)veiligheid op het spoor op 12 april**.

Op **10 mei** komen **Victor Lansink** en **Michiel ten Broek** met hun programma **'Van sneue lijntjes en verdachte dijkjes'**.

Pierre Keulen brengt een programma over **Spoorwegwerkplaatsen** (oa Hlm, Wgm, Hasselt en Kinkempois) op **14 juni**.

Wim Vos en **Peter-Paul van Birgelen** komen ons op **13 september** vertrouwd maken met de **klassieke beveiliging in het nabije Duitsland**.

Een heel andere activiteit werd ons al eerder aangeboden door ons lid en zeer deskundige IJzeren Rijn-kenner **Coen Thevissen**. Hij organiseert fietstochten langs het **IJzeren Rijn-tracé**. Tot dusver hebben zich drie aspirant-deelnemers gemeld. Wie interesse heeft en zich nog niet gemeld heeft, wordt verzocht dit snel te doen, zodat Coen zijn planning kan gaan maken.

Namens het afdelingsbestuur,
Jan Roos, secretaris

Hier de toelichting op de komende presentatie bij de NVBS afd Zuid-Limburg:

SNE-reis 'Ferrovie Méditerranée, juni 2018

De Stichting NVBS Excursies organiseerde een reis per TVG Brussel – Nice zonder overstappen, via Genua naar Civitavecchia, oversteek per ferry naar Cagliari (Sardinië), na een uitstapje naar de lang gesloten kolenmijn Carbonia naar Macomer voor een trip met de smalspoortrein over een normaal bereden baanvak, en door Sassari. Na nog een rit op een normaal gesloten baanvak via Olbia (oversteek) en Piombino naar Siena, alwaar een rondrit per dieselmotorwagen, vandaar naar Milano voor een rondrit per museumtram en uiteindelijk via Basel en Köln terug naar huis. Zo snel als hier beschreven, ging het gelukkig niet. Van alle te bezoeken railbedrijven wordt een aantal afbeeldingen

getoond. Trein en tram komen beide aan de orde, al lijkt het verschil bij 950 mm spoorwijdte niet zo heel groot. Zelfs stoom wordt getoond, al was dat er niet tijdens deze reis. Omdat we hiermee tóch al in méditerrane sferen zijn, komen er nog wat plaatjes van de Metro's van Valencia (meterspoor) en Tenerife (normaalspoor) van afgelopen jaar achteraan.



CP tussen Digne en Puget



Tram in Nice, Place Garibaldi



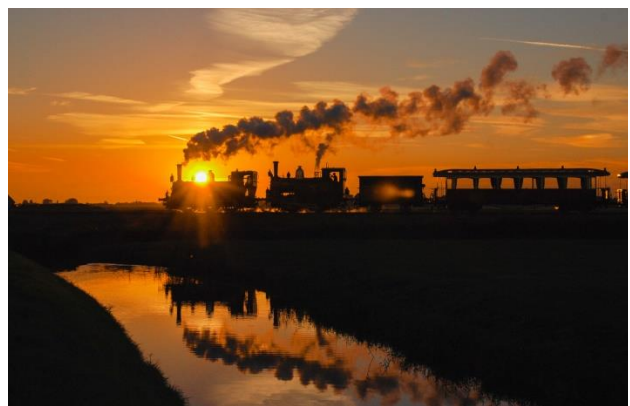
Station Sassari rechts 3-railig spoor



Rondrit dieseltrein omgeving Sienna

NS-locomotieven in dienst bij tramwegen

Op 16 oktober 2018 stonden onder het motto 'NS-locomotieven in dienst bij tramwegen' de locomotieven 6513 en 7742 'Bello' van de SHM en loc 8107 'Kikker' van de MBS gezamenlijk onder stoom, alle drie in NS-uitvoering. Voor een beperkte groep spoorwegfotografen reden zij met trams over de lijn van de SHM tussen Hoorn en Medemblik. Aldus werd de dienst op Nederlandse interlocale tram-diensten tussen de beide wereldoorlogen nagebootst. De organisatie had daarnaast voor bij die tijd en omgeving passende figuranten en rekwisieten gezorgd. Van deze lange dag in West Friesland doet Bart van 't Grunewold vanavond verslag.



Enkele sfeerimpressies van de SHM-fotografendag

Spuren der Zeit “Alte Schweizer Lok” een documentaire van de SRF uit 2004 uit het Filmarchief van de SBB.

Nadat het tijdperk van de Zwitserse Krokodil langzaam ten einde liep, diende zich de **Ae 6/6** aan als vervanger van die Krokodil, de wel meest bekende Gotthard locomotief. Van de nieuwe machines werden 120 stuks gebouwd door de Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik in Winterthur, en ze werden daarom ook wel *Loki Winterthur* genoemd. De elektrische uitrusting werd geleverd door Brown, Boveri & Cie in Baden, tegenwoordig ABB (Asea Brown Boveri), maar nog steeds gevestigd in Baden.

De film laat een tijdsbeeld zien van de ingebruikname van de Ae6/6 als vervanger van de Krokodil. In de 50er jaren werd de eerste met bedrijfsnummer en naam **11424 Neuchâtel** feestelijk in gebruik genomen. De locs **11401 Kanton Uri** en **11402 Bellinzona** volgden hier snel op. De bouwperiode van de Ae6/6 was voor de SLM een van de meest glansrijkste periodes uit hun geschiedenis. In 1971 bestond het bedrijf 100 jaar. In deze kleine documentaire komen oud-machinisten en werknemers aan het woord.

Maar ook was het kleine Alpenland groot in het bouwen van personenrijtuigen. Deze werden in Schlieren bij Zurich gebouwd en gingen zelfs de wereld over tot in de VS en Mexico toe, maar in 1985 viel het doek voor de Fabrik in Schlieren. Ook voor de bouw van heel wat smalspoor- (tandrad-) locomotieven was SLM een sterke speler op de markt. In 1998 was het echter definitief afgelopen en was er nagenoeg niets meer over van wat ooit een van de grootste locomotief-fabrieken van Europa was.

Van de oorspronkelijke 120 Ae 6/6 locomotieven zijn er nog 18 over, waarvan er nu 13 rijvaardig zijn, wat vorig jaar nog 14 was, maar inmiddels is ook de enige ‘Stadslok’ met het stadswapen van Olten, de zgn **Oltenlok** met nummer 11456 in Biasca ten prooi gevallen aan de snijbrander.



Enkele “stills” uit de film

Korte excursie naar Göschenen (ZL) op 15 maart

Het kan bijna niemand ontgaan zijn dat onze voorzitter Sef een ontstellend grote belangstelling heeft voor de Zwitserse spoorwegen. Hij reist vaak naar Olten (CH) om daar aan historische locomotieven te knutselen, maar hij heeft ook talloze foto- en filmreizen in Zwitserland gemaakt, waar we al heel wat uurtjes van hebben kunnen genieten.

Een enkele keer heeft Sef een tipje opgelicht over Göschenen in Zuid-Limburg, de grote modelbaan in spoor H0 op zijn zolder. Daar wordt het hele station Göschenen nagebouwd, samen met een Duits “tegenstation”. Enkele feitjes daarover: 21 m² in twee verdiepingen, meer dan 100 m spoor, 65 wis-

sels, 44 seinen in het schaduwstation, deels klassieke beveiliging deels lichtseinen, ca 85 locomotieven en dat alles zowel analoog als digitaal bedreven. De bovenverdieping van de baan bestaat uit het stationsgebouw van Göschenen met al zijn bijgebouwen, perronoverkapping, het portaal van de Gotthard-tunnel, goederenloods, materiaalgebouw, omvormergebouw, autoverlaadperron, het station van Wassen in de toestand van de jaren 1950 en de middelste Mayenreussbrug, terwijl de “details” als bergen en bomen nog ontbreken. En op de onderste verdieping een schaduw-station, opstelsporen met locloods, draaischijf en volledig elektrische (eigenbouw) kolenkraan, en alles wat thuishoort bij een locdepot.

Voor wie het niet weet: analoog is met de draaiknop op de transformator, waar bij de baan in secties is verdeeld, één trafo en trein per sectie; de spanning op de rails bepaalt snelheid en richting. Bij digitaal staat op de rails een vaste voedingsspanning en er worden signalen overheen gestuurd. In de treinen zit dan een decoder die de signalen voor zijn eigen trein oppikt en vertaalt. De baan hoeft dan niet in secties te worden verdeeld. De opdrachten betreffen rijrichting en snelheid, lampen aan/uit, typhoon, motor- en stoomgeluid, ont/koppeling, machinistengeklets en nog meer.

De elektronische apparatuur voor de besturing is een eigen ontwikkeling en productie van Sef.

En voor de liefhebbers van het grote modelspoor is er ook nog een aardige verzameling spoor 1.

Sef wil zijn verslaving (*dit zijn Sef's eigen woorden!*) op **15 maart** aan onze leden en andere bezoekers laten zien, maar gezien de kwetsbaarheid van de baan en het kostbare materieel stelt hij daar wel voorwaarden aan.

- Groepjes van 4 tot max 6 personen,
- Rondleidingstijd 30 tot 45 minuten, afhankelijk van waar de belangstelling naar uit gaat. Wie erg geïnteresseerd is in bv de bediening en besturingstechniek of in de architectuur van de gebouwen, zal langer willen blijven.
- Gezien de privacy-belangen van Sef mag er alleen met zijn toestemming worden gefotografeerd.

Om eea goed te laten verlopen is aanmelding vooraf absoluut noodzakelijk. Als het formulier volledig wordt ingevuld, zal er een passende indeling worden gemaakt.

Voor wie nog niet ‘naar boven gaat’ of al geweest is, geldt de restaurantruimte als praatlokaal. Maar wie daar weinig zin in heeft, kan natuurlijk gewoon royaal op tijd voor ‘zijn’ tour aanwezig zijn of na afloop vertrekken. Bij overtekening vindt in het najaar een herhaling plaats.

Bij de volgende mededelingen (van maart) zal een aanmeldingsformulier worden bijgevoegd.



Umspannwerk Göschenen, "Omvormergebouw"



Lokloods met Ae 6/6 parade



Enkele beelden van de beneden-verdieping

Door onveilig sein: spoorwegongevallen en automatische treinbeïnvloeding

Spoorwegongevallen spreken tot de verbeelding en dat geldt vooral voor ongevallen als gevolg van het rijden door onveilig sein: De eenzame machinist die een fout maakt en daarmee de levens van anderen in gevaar brengt. Al vroeg kwam de roep om hulpmiddelen om het rijden door onveilig sein te verhinderen. Niet alleen spoorwegingenieurs maar ook amateuruitvinders stortten zich op het onderwerp, meestal met weinig succes. Spoorwegdirecties hadden ook lange tijd weinig trek om te investeren in automatische treinbeïnvloeding.



Tilburg 1961



Schiedam 1976

In zevenmijs-stappen gaan we door de Nederlandse spoorweggeschiedenis. Per periode bekijken we welke ernstige ongevallen zich voordeden en tot wat voor ontwikkelingen dat leidde. Na de ramp bij Harmelen werd dat niet alleen een zaak van het spoorwegbedrijf maar ook van de nationale en zelfs internationale politiek. Zo eindigen we bij een spoorwegnet dat anno 2018 vier systemen voor automatische treinbeïnvloeding kent: ATB-EG, ATB-Vv, ATB-NG en ERMTS.