

**Informatiebulletin van de
Werkgroep Loc - 1501
en de
Stichting Klassieke Locomotieven**

Eindredactie: Aad de Meij
nummer 31 (3^e/2006)

juni 2006



Loc 1201 rijdt weer !!

Op 10 juni jl. is loc 1201 onder de draad gezet. Na diverse testen is met de loc enkele meters op eigen kracht gereden. Overigens wil dit dus nog niet zeggen dat de loc weer de baan op mag. Eerst zal de loc een soort APK-keuring moeten ondergaan en zal daarna formeel moeten worden toegelaten. Wij zijn druk doende dit laatste te realiseren. Meer over de 1201 leest u verderop in dit bulletin bij de zgn. "werkverslagen".

excursie 2006

"1501 GOES TO GOES"

Heeft u zich al aangemeld voor onze excursie op 16 september a.s. ? Voor meer info verwijzen wij naar ons vorige infobulletin. U kunt alle oude bulletins terugvinden op onze website: <http://www.klassieke-locs.nl/> klik op "archief".

De ritprijs voor leden van de Werkgroep Loc-1501 en de donateurs van de stichting Klassieke Locomotieven bedraagt € 49,=. Niet leden betalen € 69,=. Meldt u zich aan als nieuwe donateur van de stichting KLOK dan kunt u mee voor € 79,= en bent u tevens donateur tot eind 2007!

U kunt zich opgeven voor de excursie door overmaking van het verschuldigde bedrag op postbanknummer 2888839 t.n.v. PvNSR/WGL1501 te Zwijndrecht onder vermelding van "GOES". Vergeet vooral niet (met name bij telebankieren of girotel) duidelijk uw naam en adresgegevens te vermelden.

Mocht de rit onverhoopt niet doorgaan dan wordt het volledige bedrag teruggestort.

Toezending Informatiebulletin !

Inmiddels hebben 75 belangstellenden, die dit info-bulletin via de email willen ontvangen, zich hiervoor opgegeven. Wilt u ook snel op de hoogte zijn van de laatste ontwikkelingen bij de Werkgroep Lok-1501 en de Stichting Klassieke Locomotieven, meldt u zich dan ook aan. Hiervoor kunt u de link "Infobulletin" op de startpagina van onze website <http://www.klassieke-locs.nl/> aanklikken en de korte instructie volgen. Na aanmelding kunnen wij vervolgens de traditionele toezending per post staken; hiermee houden wij weer meer geld in kas voor onze locs !

Correctie: In ons vorige bulletin sprake wij in het verslag van 22 april o.a. over de drijfstangen. Hoewel uw redacteur ook iets met stoomlocomotieven heeft, zullen we het hier toch maar bij grijpstangen laten.....

13 mei 2006

De technische ploeg onder leiding van Onno heeft:

- Rijcontroller in cabine 2 afgemonteerd en alle apparatuur weer teruggeplaatst.
- Tractie-installatie (met hulp van Hans en Bert) drooggeschakeld en schakelpatroon gecontroleerd.
- Brandstofcircuit sik 271 nagelopen en gereinigd.
- Hoogspanningsinstallatie gemeggerd (isolatiewaarden meten met behulp van hoogspanning).

De loc is nu in principe zover dat deze onder HS beproefd kan worden... Verder is de loc even naar buiten geweest om de lagers weer eens te laten bewegen.

Ook aan de bak is weer verder gewerkt. De moeren van de dakankers zijn ontroest en in de twee componenten-coating gezet en daarna in de witte primer. Verder zijn de vier cabinedeuren, die nog altijd griezelig grijs waren, in de turkooizen primer gezet.

20 mei 2006

Om te beginnen heeft Bert een nieuwe stekker gemonteerd aan het snoer, dat uit de GS komt, zodat we binnen weer elektriciteit en dus ook licht hebben. Alle ringen van de sluitseinen zijn door Eric thuis gerestaureerd; verder zijn nieuwe glazen aangeschaft. Jaap en Patrick hebben de zaak in elkaar gelijmd en pasklaar gemaakt voor montage. Een hele puzzel was dit: er moesten nieuwe gaten worden geboord en draad worden getapt, verder moesten oude gaten opnieuw worden getapt om het geheel passend te krijgen. Verder zijn de ringen van de frontseinen voor de laatste keer geplamuurd. Bert en Marco Reparón zijn verder gegaan met de dakankers en verder zijn de vier – eveneens thuis gerestaureerde – lantaarnhouders weer gemonteerd op de bufferbalk. De gele kopdeur, waar nog altijd het nummer 1201 op pronkte, is nu ook geschuurd en in de turkooizen primer gezet. Gebleken is, dat de splitpennen op de dakankers nog niet gemonteerd waren: mooi klusje voor de volgende keer....

27 mei 2006

Een flinke opkomst vandaag. Jaap en Patrick hebben o.a. de sluitseinen verder gecompleteerd. Zien er gelikt uit: lijkt wel nieuwbouw. Bert is begonnen met het monteren van de splitpennen in de dakankers. Later sprong Huib bij, maar de klus wilde niet echt vlotten: hoewel de splitpennen de juiste maat hebben willen ze er gewoonweg niet of nauwelijks in. Dus karwei afgekapt en de volgende keer splitpennen van een maatje kleiner proberen. Marco Reparón heeft om te beginnen alle inbusbouten bij de zandvulopeningen dichtgeplamuurd, na een schuur- en schilderbeurt moeten ze weer op echte klinknagels lijken. Immers in de jaren '50 werden nog geen inbusbouten gebruikt. Eén klepje van een zandbak bleek een afgebroken scharnier te hebben: met wat improvisatie kon met reservedelen uit het "magazijn" nog een ander klepje worden samengesteld en gemonteerd. Verder zijn weer de nodige bouten gecoat en in de primer gezet. Eric en gastarbeider Sevrien hebben tijd gestoken in het vervangen van (te) lange bouten en moeren van de ophanghaken van luchtslangen e.d. op de bufferbalken. De lange bouten hadden we nodig om de ophanghaak van de trekhaak te monteren. Die ophanghaak paste echter voor geen meter; dus toen ten einde raad de reeds gemonteerde ophanghaak gedemonteerd en omgeruild. Nu paste de zaak wel, maar niet van harte... Boven de ophanghaak is nog wat geschuurd en heel verrassend kwam hier nog rode lak van de bufferbalk tevoorschijn. Dus volgende keer even met de kleurenwaaier erbij om te kijken welke kleur dit precies was. De frontseinen zijn nog een keer rondom geschuurd en in de primer gezet. Hier hoeft verder niets meer aan te gebeuren; ze zijn nu echt superstrak. Tijdens de koffie heeft Aad nog eens benadrukt dat we ons nu het beste eerst kunnen concentreren op de dingen die "moeten" voordat de loc een werkplaats in wordt geroepen, dus werken aan details (zoals roosters op de kopdeuren, ramen in de cabinedeuren, aanpassen ophanghaak koppeling e.d.) hebben even een lagere prioriteit. Verder deed Eric nog een ontdekking: "Moeten de ruitenwissers er nog op"? Omdat het antwoord zich laat raden is dit dus weer een mooi klusje voor de volgende keer...!

3 juni 2006

Omdat een aantal klussers het afscheid van de laatste treinen over de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn tot diep in de nacht hadden meebeleefd, was de start wat later dan gebruikelijk. Frank de Heus, helemaal overgevlogen uit Roermondos, ging meteen het dak op en ging verder met het monteren van de splitpennen in de dakankers, later geassisteerd door Bert. Marco Reparón is weer doorgegaan met de klinknagels. Jaap en Patrick hebben ergens onder de bufferbalk een afgebroken bout uitgeboord en nieuw draad getapt, zodat een bevestigingsbeugel weer kon worden teruggeplaatst. Verder zijn afdichtingen geplaatst in de lamphuizen: nu alleen nog een verfje en de glazen kunnen er op. Hans Verlint kwam voor dit doel nog wat klein grut ophalen, zodat de volgende keer alles schoon en gestraald gemonteerd en gecoat/gelakt kan worden. Met de RAL-kleurenwaaier hebben Aad en Patrick nog even gekeken naar de resten rode lak op de bufferbalk: is het nou 3002 of 3001 ? Voorts bleek Jaap - behalve met het lasapparaat - ook uitstekend om te kunnen gaan met de

grastrimmer en werd door hem in no-time de wildgroei rond de Sik en de GS een kopje kleiner gemaakt. De ruitenwissers hebben we weliswaar teruggevonden, maar nog niet gemonteerd. De rubbers waren helemaal versleten en moeten eigenlijk eerst worden vervangen. Gezien de staat van het aluminium is het misschien zelfs beter uit te zien naar complete nieuwe ruitenwissers.

10 juni 2006

Het warme weer op zaterdag 10 juni had in elk geval één positief resultaat: onze rangeerloc startte binnen 5 seconden en met slechts één keer tornen...

Nadat het spoortje naar de loods was geschoond en enkele rijplaten waren verwijderd, stond een uurtje later de 1201 op spoor 59 boven de put en hebben we eerst alle hoogspanningsveiligheden uitgenomen. Vervolgens met lucht uit ons eigen compressortje de stroomafnemers tegen de draad gezet om vast te stellen dat er geen sluiting zat in de dakinstallatie, en er niets begon te roken in de hoogspanningskelder. Na de megger-operatie van verleden maand hadden we dat trouwens niet verwacht, omdat alle isolatiewaarden goed waren.

Hierna zijn stuk voor stuk de hoogspanningsveiligheden geplaatst, waarbij telkens het betrokken apparaat werd gecontroleerd op goede werking.

De ventilatiebalgen van de tractiemotoren waren losgenomen om te voorkomen dat troep uit de ventilatorhuizen en kokers in de tractiemotoren terecht zou komen.

Nadat alle troep was uitgeblazen, zijn de zes balgen weer gemonteerd op de motoren. Dat is geen beste klus om te doen, en al helemaal niet als het 30C is... Het was ook geen weer om de loods te vegen, maar nu de loc buiten stond, hebben dat toch maar even gedaan.

Het moment suprême begon te naderen...

Eerst werden de ventilatoren ingeschakeld om de laatste stoftroep uit de tractiemotoren zelf te blazen; onderwijl werd de gehele pneumatische installatie beproefd en een grote remproef genomen met beide remkranen (beide cabines).

Tot onze tevredenheid werkte het gehele remsysteem nog als vanouds, ZONDER enige luchtlekkage.

Uiteindelijk werd om 14:20 in cabine 2 de rijcontroller in stand 1 gezet en ziedaar:

200 Ampère motorstroom en onze dame kwam uit zichzelf en zonder enige moeite in beweging! Het spoor werd enkele malen op- en neer gereden waarna de laatste frontseinlampen even snel werden geplaatst ten behoeve van het "statieportret".



Niet slecht, na 7 jaar geen hoogspanning... Dit pleit maar weer voor de kwaliteit van de techniek van toen. Wel werden wat defecten geconstateerd, die in eigen beheer kunnen worden hersteld. Zo klonk één van de compressoren niet helemaal tof, daar zal een klep moeten worden vervangen.

De loc rijdt weer, maar er is nog veel te doen. Bovendien moet de loc nu zo snel mogelijk de werkplaats in om toegelaten te kunnen worden.

Na een lekker en welverdiend koud biertje, genuttigd vanuit de (door enkele klussers afgedankte doch in goede staat verkerende) oude tuinmeubelen op het grasveldje voor de GS, keerde een select ploegje ernstig vervuilde klussers moe maar zeer tevreden naar huis.

17 juni 2006

Afgelopen zaterdag zijn Oscar, Bert, Harry, Marco Reparón, Aad en Eric verder gegaan met de afwerking van de 1201. Behalve deze groep vrijwilligers was er ook een professionele plamuurder aanwezig, die zich op de

bufferbalken en het plaatwerk heeft gestort (ongelooflijk wat zo iemand kan met twee plamuurmessen en een houten plankje....).

Marco heeft zich o.a. bezig gehouden met het dichtn van de gaatjes in de bouten van de zandvuldeksels. Een mooi voorbeeld van het belang van details: het lijkt triviaal, maar het oogt héél anders.

Bert is verder gegaan met de klus waar hij de afgelopen weken met frisse tegenzin aan gewerkt heeft: het aanbrengen van splitpenen op de borging van de dakluiken. Klinkt als een simpel klusje, maar de praktijk is anders. Veel van de bouten waar de splitpenen doorheen moeten zijn enigszins vervormd, waardoor ze net die ene millimeter aan lengte tekort komen. De splitpen wil er dan niet (of met grote moeite) doorheen. En het werken op het dak is lastig (door het lage plafond en de balken van de portaalkraan). Zo rond 13:00 had Bert het helemaal gehad met die \$@#\$^*(& splitpenen en informeerde voorzichtig of een andere vrijwilliger misschien eens zijn geluk zou willen beproeven op deze klus. Oscar heeft het toen van hem overgenomen. Binnenkort moeten we een stuk of wat van deze bouten van de plukloc afhalen.

Hans Verlint kwam overdag nog wat gestraalde onderdelen en glaswerk brengen van de frontseinen en Aad heeft de lamphuizen aan de binnenzijde donkerblauw geschilderd. Jawel: je leest het goed: in het verlengde van de blauwe band waren deze dus ook blauw....

Harry en Aad zijn verder bezig geweest met het aanbrengen van de regengootjes boven de cabineramen aan de Binckhorst kant. Dit zat tegen: de meeste parkertjes draaiden dol, dus daar moeten we volgende keer dikkere voor kopen.

Oscar, tot slot, heeft 4 bruikbare ruitenwissers weten samen te stellen uit de verzameling onderdelen die we in de GS hadden liggen. Aad gaat ze aluminiumkleurig verven en dan kunnen ze op de lok.

Tijdens de pauzes hebben we, zittend in het zonnetje, lekker zitten praten over verleden, heden en toekomst van de Werkgroep. Al met al een gezellige dag, waarbij maar weer eens bewezen is hoe ontspannend het kan zijn om met z'n allen aan zo'n stuk geschiedenis op wielen te knutselen!

De glazen en de bevestigingsringen voor de frontseinen van de 1201 zijn oude exemplaren, die we hebben kunnen redden tijdens de sloop van het Hondokopmaterieel. Eén compleet exemplaar bestaat uit maar liefst 37 losse onderdelen. Bij één van de medewerkers thuis worden ze gerestaureerd en gecompleteerd.

