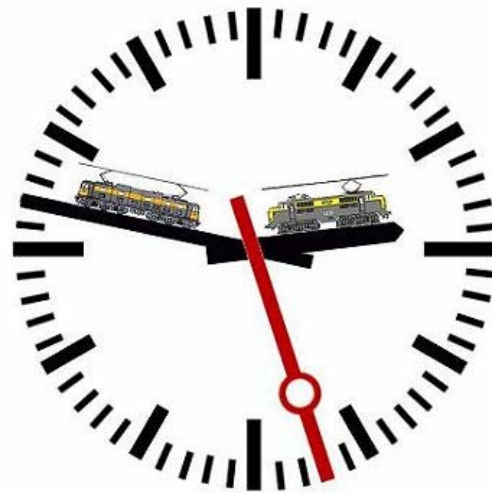


Informatiebulletin van de  
Werkgroep Loc - 1501  
en de  
Stichting Klassieke Locomotieven

Eindredactie: Aad de Meij  
nummer 34 (6<sup>e</sup>/2006)

*december 2006*



**Bestuur en Medewerkers van de Werkgroep Loc-1501 en de Stichting KLOK  
wensen iedereen fijne Kerstdagen en een voorspoedig 2007 !**

**Noodkreet van onze penningmeester**

Heeft u een PC met internetaansluiting ? Help ons kosten te besparen door onze info-bulletins per email toe te laten sturen. Kijk op onze website <http://www.klassieke-locs.nl/> , klik op [Infobulletin per email](#) en volg de korte instructie

## WERKGROEP JOURNAAL

Op de volgende bladzijde vervolgen wij onze reeks verslagen van werkzaamheden aan ons materieelpark. Ook andere vermeldenswaardige ontwikkelingen worden hierna chronologisch weergegeven.

## **8 oktober 2006**

In het kader van de inzet van de 1501 bij "Spoor 75", het treinenfeest van de jubilerende NVBS (zie ook bij 16/9) was het zaak dat de 1501 tijdig richting Amsterdam zou verkassen. Aldus geschiedde op zondag 8 oktober. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt onze plukloc 1253 mee te nemen naar Amsterdam, waar enkele onderdelen zullen worden geplukt ten behoeve van het rijvaardig herstel van de 1202 van het Spoorwegmuseum. Zo helpt de ene museumorganisatie de ander!

Stipt om 10 uur arriveerden de machinist en de begeleidende (storings)monteur te Leidschendam bij de 1501 en 1253.

Ze stonden al bij elkaar dus dat scheelde rangers. De 1501 werd gereedgemaakt en kreeg een grote controle. Bij het nemen van de remproef van de trein bleek dat de treinleiding niet te vullen was vanwege een lekkage in de 1253. De oorzaak werd snel gevonden (afsluitkraan dodeman was verdwenen...) maar het was niet zo simpel om het ontstane "gat" te dichten. Uiteindelijk werd een passende plug gevonden en kon het lek worden gedicht. De remproef slaagde in één keer, het remwerk van de 1253 bleek na lange stilstand nog perfect te functioneren.

Geheel volgens dienstregeling werd vertrokken en de stationnementen verliepen eveneens geheel volgens schema. Tijdens de stops werden de lagers van de 1253 nagezien.

De 1253 werd afgeleverd in Amsterdam Werkplaats en bij de 1202 en 1211 geplaatst; helaas was het door de vele portalen en treinstellen niet mogelijk om een mooie plaat te maken van deze kleurrijke combinatie..

De 1501 ging als losse loc door naar de Bokke(n)duinen bij Amersfoort, waar ze kon overnachten. Het was goed voor Diana om weer eens te werken en in bedrijf te zijn!

## **9 oktober 2006**

Op deze maandag werd de 1501 weer naar Amsterdam gedirigeerd met enkele rijtuigen aan de haak. Het was de bedoeling deze rijtuigen in te zetten bij "Spoor 75", maar de lange stilstand van deze rijtuigen bleek ze geen goed gedaan te hebben en werd verder afgezien van dit plan. De 1501 zou de rest van de week in Amsterdam overblijven.

## **13 t/m 15 oktober 2006.**

De voorbereidingen voor deelname van de KLOK-shop aan de modelspoorhappening Rail 2006 waren al in volle gang toen wij een telefoontje kregen met de vraag of we in hetzelfde weekend ook aanwezig konden zijn bij het NVBS Treinfeest in Loenen. Voor ons was dat een leuke uitdaging. Nog nooit in de geschiedenis van onze club was de shop op twee beurzen tegelijkertijd aanwezig.

Er werd druk gebeld om te kijken of we genoeg standbemanning geregeld konden krijgen. Een paar dagen voordat het zover was, was alles rond. Martijn had de voorraad van de klokshop in tweeën gesplitst en Hans had de bezetting rond.

Rail 2006 te Den Bosch barstte los op vrijdagmorgen. Nou ja... barstte los. Echt druk was het niet en ook onze verkoop was niet spectaculair. Dit bleef de volgende twee dagen ook zo. Maar al met al over de drie dagen bekeken was het zo slecht nog niet. Op de valreep van de zondagmiddag mochten we zelfs nog twee nieuwe donateurs noteren.

Loenen was alleen op zaterdag en zondag. Hier was het lekker kleinschalig opgezet. We stonden naast de Fleischmann-baan. Dus we hadden nog wat te zien ook. Helaas hadden de modeltreintjes nog wel eens last van storingen. In Loenen was het gezellig druk. Elke keer als er een trein vanuit Beekbergen of Eerbeek binnen kwam, stroomde de tent vol. Er werd veel verkocht, veel beter dan in Den Bosch. Maar wij hadden dan ook het publiek mee: de treinenliefhebber.

Op zaterdag draaiden we een topmzet. We waren benieuwd of dat op zondag geëvenaard kon worden. Dat is eigenlijk zo goed als gelukt. De omzet was op een paar tientjes na iets minder, maar ook op deze dag mochten we een nieuwe donateur noteren.

Veel bestaande leden en donateurs zijn nog even langs geweest bij de stands voor een praatje, soms een bakkie én veelal een aankoop.

Kortom, het was een leuk weekend. Tevreden ging iedereen naar huis met in gedachten het idee dat we met z'n allen toch wel een topprestatie hebben geleverd met twee beurzen in één weekend.

Wij hadden dit nooit voor elkaar gekregen zonder de hulp van onze topverkopers: Aran van de Rhee, Willem van Groen, Peter van Rosmalen, Martin Speksnijder, Eric Boerjan en Pjort Schraal. Heren, via deze weg nogmaals bedankt voor alle gezelligheid en jullie inzet! Tot de volgende beurs!

*Martijn Schurink en Hans Wolbers (managers KLOK-shop)*

Half september werd definitief duidelijk dat de 1501 gebruikt zou gaan worden voor ritten tijdens het NVBS-jubileum tussen Arnhem en Zutphen. De bedoeling was in combinatie met een 1200+6700 van ACTS en Avmz-rijtuigen van NS Internationaal, de ex-DB eerste klas rijtuigen.

Een uur nadat ik werd gestrikt om beide dagen op de loc te rijden ging ik met vakantie dus toen ik een week voor de ritten terug kwam was ik wel benieuwd wat nu precies de bedoeling was. Na twee en een halve dag bellen, mailen en printen had zich een stapel papier met draaiboeken en dienstregelingen gevormd om U tegen te zeggen met als belangrijkste gemene deler dat nergens alles op een rijtje stond en er bovendien overal fouten in stonden.

Gelukkig is de werkgroep inmiddels voldoende ervaren om daarmee om te gaan en zodoende was ik ruim anderhalf uur voor aanvang dienst reeds op de Watergraafsmeer om de trein gereed te maken. Zoals verwacht was dat niet voor niets want door een misverstand stond de trein nog verspreid over het emplacement en bovendien de rijtuigen nog ingebouwd in een normale trek-duwstam, ergens achteraan. Inmiddels was duidelijk geworden dat de Avmz-rijtuigen niet gebruikt konden worden omdat ze te lang stilgestaan hadden en toch echt niet meer ingezet mochten worden. In plaats daarvan dus vier gemoderniseerde ICR-rijtuigen met om praktische redenen ook een stuurstandrijtuig (de laatste vier uit die trek-duwstam). De 1254 en 6702 van ACTS waren de dag ervoor al aangekomen en stonden ergens anders geparkeerd en ook de 1501 stond weer op een ander deel van het grote emplacement. Fijn was dat de medewerkers van Nedtrain uitermate gemotiveerd waren om ons op tijd de deur uit te krijgen en uiteindelijk, ten koste van veel zweet, lukte dat precies.

Een ander onderdeel (van de eerste plannen) dat was veranderd was dat de ACTS 6700 (zo'n ex-Belgische reeks 62) niet samen met de 1200 zou rijden maar als vervanging van een andere diesellocc tijdens hetzelfde evenement zou gaan pendelen op de VSM-lijn tussen Dieren en Loenen. Dat betekende ook dat de ACTS machinist die voor die dag gepland stond niet op de 1200 kon rijden.

Hier kwam het goed uit dat ik behalve voor NSR ook nog wel eens (via Spoorflex) voor ACTS rij, dus dit leverde geen logistieke problemen op.

Vanaf de Watergraafsmeer moest de 6702 nog wel meegenomen worden en aangezien die in Apeldoorn afgehaakt moest worden ging de diesel achterop mee. In Amersfoort stapten de machinisten Onno, Marco en hoofdconducteur Peter van Rosmalen op. Laatstgenoemde zou het hele weekend van de partij zijn.

Vlak voor Apeldoorn gooide een goederentrein in combinatie met een vertraagde IC roet in het eten waardoor we toch tien minuten te laat aankwamen. Na het achterlaten van de 6702 moest er gewacht worden op een nieuw gat in de dienstregeling via Deventer naar Zutphen en eigenlijk hadden we die tijd niet. Zodoende gingen we te laat het eigenlijke programma rijden, de eerste van drie en een halve slag naar Arnhem. In Dieren kwam er nog meer vertraging bij want er was iemand langs het spoor gesignaleerd. Nu was dat natuurlijk niet zo verassend met al die (museum-)treinen waarbij je een boel fotografen kunt verwachten, maar in dit geval zou het om een 'suicidaal persoon' gaan. Behalve onze trein reden ook de Blokkendoos, de Hondenkop en een vernieuwde Sprinter op en neer. Na een aantal minuten mochten we verder en afgezien van een hoop camera's niets vreemds gezien. Aangezien we inmiddels met drie machinisten op de trein zaten kon er in Arnhem in twee minuten kopgemaakt worden waardoor er een hoop tijd kon worden gewonnen en de ruime dienstregeling (de Blokkendoos moest hem tenslotte ook kunnen rijden) deed de rest. Zo waren we precies op tijd terug in Zutphen. Tussen twee slagen in stonden we steeds een klein uur op Zutphen goederen met afwisselend de Hondkop en een Sprinter als buurman. Vooral de groene Hondkop werd gewaardeerd want - afgezien van de fotomogelijkheid die dat bood - was deze trein voorzien van een bemande restauratie: KOFFIE!

De rest van de dag kon het kalm aan gedaan worden en werd het zelfs gezellig aan boord. Veel bekende gezien maar niet al te druk in de trein. Maar er reed dan ook ieder half uur iets bijzonders dus dan spreidt het zich aardig.

Alles liep gesmeerd, alleen in Arnhem viel nog op dat er veel smerolie lag op de plaats waar de 1501 eerder had gestaan. Toch wat bezorgd alles in de gaten gehouden maar aan het eind van de dag geconcludeerd dat het van een van de andere museumstellen moest zijn geweest, die stonden tenslotte ook steeds op dezelfde plek. Na de laatste rit de trein afgerangeerd naar het opstel terrein Arnhem Berg en snel naar huis om te eten en op te laden voor de volgende dag.

Die volgende dag, zondag 15 oktober, begon direct goed. Hoewel de trein nu natuurlijk nog compleet was en het voortbrengen van de Berg naar het station in Arnhem in een beweging kon plaatsvinden toch maar weer bijtijds aanwezig. Een uur voor vertrek me gemeld bij de opzichter van Nedtrain die zich hardop afvroeg waar ik bleef. Ik bleek nog acht minuten te hebben om van het opstel terrein af te rijden want het ging de rest van de dag buiten dienst voor werkzaamheden. Nu stond er in de goede oude tijd altijd een half uur gepland voor het gereedmaken van een loc maar na de ervaring van de vorige dag en het feit dat ik de trein zelf geparkeerd had en dus wist hoe het stond lukte het nog net. Nu kost het vol pompen met lucht van twee loccen en vier rijtuigen nog wel wat tijd zodat ik er nog precies een rondje omheen kon maken voor een snelle controle. Iets later dan de bedoeling was maar nog precies voor het begin van de werkzaamheden kon ik naar de kap, anders was het een heel rustig dagje geworden...

Langs het perron de laatste controles gedaan en daarna volgde een dag die leek op die ervoor. Relaxed op en neer, nu met Harry en Laurens Pit als secundant resp. tweede machinist. In de loop van de dag brak zelfs de zon door zodat ik het zelfs nog een beetje jammer begon te vinden dat ik zelf niet met m'n camera langs de lijn kon gaan staan, de herfstkleuren waren prachtig en die lijn is al zo mooi.

Na opnieuw drie en een half keer op en neer eindigde precies de laatste rit toch weer met vertraging in Zutphen, nu door een vertraagde sneltrein naar Zwolle. In de loop van het weekend was er inmiddels een plan bedacht voor de terugweg. Duidelijk was vooraf alleen dat de 1501 de rijtuigen terug naar de Watergraafsmeer moest brengen, reden waarom de loc zaterdag daar bij het vertrek al aan de achterkant van de trein was geplaatst. Nu hoefde we in Zutphen alleen de 1254 maar los te maken en konden we direct door via Deventer en Apeldoorn naar het Amsterdamse. Laurens zou met z'n 1200 in Apeldoorn de 6700 ophalen en die naar de Kijfhoek brengen.

In mooi avondlicht reden we terug, nu met heel wat minder belangstellenden langs de lijn. Na aankomst op de Meer konden we de rijtuigen langs een van de schoonmaakperrons achter laten en aansluitend direct weer losse loc vertrekken via de Zuidtak naar de SSN op Rotterdam Noord goederen. Daar mocht de loc weer gestald worden en precies toen we de loc met een Sik het terrein op duwde kwam Laurens langs met zijn twee ACTS loccen. Waren we ondanks de omweg via Watergraafsmeer lekker toch sneller...

Al met al waren het twee lange dagen waarbij de organisatie van de ritten zelf prima in orde was maar waarbij in de planning daarvoor en daarna nog wel wat gaten zaten. Gelukkig hadden alle betrokkenen de wil en de ervaring om dat soepel op te lossen waardoor alles toch zonder problemen verliep.

Zodoende heb ik in ieder geval een leuk weekend gehad en gezien de reacties van anderen was ik niet de enige.

*Vasco de Cocq*

### **21 oktober 2006**

Op deze dag is weer verder geplamuurd aan de 1201 door de schilder en z'n maat. Verder waren Marco ® en Bert present om verder te werken aan de draaistellen en andere roestplekken rond de bufferbalken.

### **27 t/m 29 oktober 2006**

Eurospoor in Utrecht was voor dit jaar de laatste beurs waar de **klokshop** present zou zijn. De beurs duurde drie dagen, van vrijdag 27 t/m zondag 29 oktober 2006. Op donderdagavond werd alvast opgebouwd door Martijn en zijn broer Boudewijn. Goed geregeld. Zo hoefde niemand extreem vroeg op voor de vrijdagmorgen. Al hoewel er toch wel door sommige vroeg gereden werd om de files voor te zijn.

We kenden drie leuke, gezellig beursdagen, waarbij de eerste dag eigenlijk wel gelijk het hoogtepunt was. Voor wat betreft het aantal bezoekers was dit zeker de drukste dag en ook wij konden dat merken aan onze verkopen. Over drie dagen genomen hebben we al met al toch weer een aardige bijdrage voor de club kunnen binnen halen. Daarnaast mochten we wederom een viertal nieuwe leden verwelkomen.

Zondagmiddag, werd moe maar voldaan, de spulletjes ingepakt en het beursjaar 2006 achter ons gelaten.

Heeft u tips voor een leuk nieuw verkoopartikel, een beurs waar wij ook eens acte de présence zouden kunnen geven of iets anders met betrekking tot de verkoop en promotie? Laat het ons weten via [idee@klokshop.nl](mailto:idee@klokshop.nl).

Tot volgend jaar!!

### **4 november 2006**

Kleine opkomst bij de 1201. Drie man heeft een de niet-perronzijde één kant van een draaistel geheel ontvet. Vervolgens is dit draaistel voor de helft in de epoxy gezet. Dit is een soort twee-componentencoating. Hier kan de definitieve kleurlak overheen.

### **6 november 2006**

Al surfend op het internet kom je nog eens ergens. Leuke site:

[http://home.hetnet.nl/~n.luijendijk/Werkgroep\\_1501\\_Feijenoordse%20meesters.htm](http://home.hetnet.nl/~n.luijendijk/Werkgroep_1501_Feijenoordse%20meesters.htm)

### **11 en 18 november 2006**

Kleine opkomst bij de 1201; beide dagen drie man en er is verder gewerkt aan de draaistellen. Het plamuren ligt stil wegens een blessure bij onze schilder; kan nog twee weken duren....

### **17 november 2006**

In onze eeuwigdurende zoektocht naar overdekte **stallingsruimte** voor onze locomotieven hadden wij het oog laten vallen op de zogenaamde koppelloods van de RET-vestiging aan de Kleiweg te Rotterdam. Dit is een overdekte loods van 50 meter lengte met spoor aansluiting. Tot voor kort huurde Shunter deze ruimte voor onderhoud aan de 6400'ers van Railion. Omdat het ons was opgevallen dat de loods niet (meer) gebruikt werd, hebben wij de telefoon gepakt en gevraagd naar de vestigingsmanager van de RET-Kleiweg. Op 17 november werd de secretaris van de Werkgroep gastvrij ontvangen en is de loods bekeken. Vastgesteld werd dat deze uitmate geschikt is voor het stallen en het plegen van klein onderhoud aan tenminste twee locomotieven voor een periode van (vermoedelijk) 5 tot 8 jaar. Daarna gaat waarschijnlijk het hele RET-complex tegen de vlakte en neemt de RET z'n intrek in een nieuwe vestiging. Helaas.... De RET vraagt een huurprijs van vijf cijfers op jaarbasis en dat kunnen wij verre van opbrengen. Wij blijven speuren naar andere geschikte locaties en/of sponsors en houden ons ten zeerste aanbevolen voor tips.

### **25 november 2006**

Op deze zaterdag vond bij de NedTrain-vestiging te Tilburg de presentatie plaats van het boek van auteur Drs. W.H. van den Dool Sr. "**Elektrische locomotieven NS-serie 1100**" van Uitgeverij Uquilair. De Werkgroep Loc-1501 was gevraagd haar loc 1122 bij deze gelegenheid te exposeren rond de draaischijf, samen met de 1136 en de 1145 van de Stoomtrein Goes-Borssele. Voor het overbrengen van onze 1122 naar en van Tilburg was door de Inspectie Verkeer en Waterstaat een éénmalige "verklaring van geen bezwaar" afgegeven. Met dit document wordt toestemming verleend een railvoertuig over het spoor te vervoeren, dat uit de keuring is. Ook was de Werkgroep Loc-1501 gevraagd het transport van de 1122 te willen verzorgen met de 1501 en aldus geschiedde. Goed voor de 1501: het transport kan tevens gezien worden als een broodnodige conditierit. Oude tijden herleefden met drie 1100'ers rond de draaischijf. De bijeenkomst was slechts toegankelijk voor genodigden, zodat het niet helaas mogelijk was onze leden en donateurs mee te laten genieten van dit fotomoment.

Een nieuwe datum voor de donateursrit hopen wij begin 2007 bekend te kunnen maken.



Oude tijden herleefden bij de presentatie van het "1100-boek" van **Uitgeverij Uquilair** rond de draaischijf van de NedTrain-vestiging te Tilburg. 25 november 2006, foto Aad de Meij