



Een fraai overzicht van de laatste acht 1200'ers in parade-opstelling in station Amersfoort; 12 november 2011.

Foto: Tim Bosma.

Amersfoort, 12-11

Het idee om 'iets' met de 1200'ers te doen is niet nieuw. Al toen het einde van de 1200'ers bij ACTS naderde, ontstond het plan een loc-estafette te organiseren met 'ergens halverwege' een line-up van alle nog aanwezige locs. Helaas bleek het toen organisatorisch niet mogelijk het idee ten uitvoer te brengen. Dit keer lukte het wél.

AAD DE MEIJ EN RAYMOND KIËS

Toen de NVBS in februari de 1254 in Amersfoort onder grote belangstelling als reclameloc presenteerde, waren we aangenaam verrast hoeveel mensen voor een enkele 1200 op de been waren. Zeker omdat dit feestje maar kort van te voren was aangekondigd. Omdat dit jaar de NVBS tachtig jaar bestaat en het op 31 oktober zestig jaar geleden was dat de 1201 de fabriek in Utrecht verliet, zagen we voldoende redenen een nieuwe poging voor een 1200-reünie te wagen. Dat klinkt eenvoudiger dan het is. De acht locomotieven hebben drie verschillende eigenaren: het duo Schneider/Pit, dat hun machines aan EETC verhuurt, het Spoorwegmuseum en de Werkgroep 1501/Stichting Klok (WG1501). Eerstgenoemde partij zou geen problemen mogen opleveren, omdat het idee van de reünie mede uit de koker van een van hen kwam. Het Spoorwegmuseum reageerde per omgaande positief op het verzoek de 1202 en 1211 ter beschikking te stellen, zodat het van de WG1501 zou afhangen of met de voorbereidingen kon worden begonnen. Besloten werd op het sentiment te werken. Het argument dat het kroonjuweel 1201, waaraan men al zolang werkt, het waard is eindelijk aan het grote publiek te tonen, gaf de doorslag. Er volgde een periode van intensieve e-mailwisseling en telefoontjes en uitein-

delijk werden tijdens het drinken van een groot aantal koppen koffie op de treinenbeurs in Houten door Harry Schneider en Aad de Meij namens de WG1501 en Raymond Kiës voor de NVBS de laatste puntjes op de 'i' gezet. Onder niet onredelijke voorwaarden ging voor de deelname van de 1201, 1253 en 1255 het licht op groen.

Dubbele verjaardag

Als plaats voor de dubbele verjaardag was meteen aan Amersfoort gedacht. Spoor 3 van het station is voor een opstelling uitermate geschikt, omdat bezoekers de locomotieven aan twee kanten kunnen bekijken. Bovendien is een station voor iedereen toegankelijk. Om die reden was de voor de hand liggende locatie Watergraafsmeer al direct afgevallen. Nog twee argumenten die voor Amersfoort pleitten: het heeft een (korte) traditie van 1200-presentaties en het is de thuisbasis van de jarige NVBS. Voor en na de 1200-reünie zouden de bezoekers dan naar NVBS Centraal kunnen om bijvoorbeeld de winkel te bezoeken of om kennis te maken met de activiteiten van de vereniging. Ook leefde het idee dat er belangstelling zou kunnen zijn voor een rondrit met een trein, die door enkele 1200'ers zou worden getrokken. Immers, de helft van de machines is



*RRF-locomotief 17 haalde op 11 november 2011 de 1218 en 1201 op. Het fraaie transport in Ypenburg.
Foto: Aad de Meij.*

dienstvaardig: de 1202 van het Spoorwegmuseum en de 1251, 1252 en 1254 van EETC. Er werd contact gezocht met de Stichting NVBS-Excursies om te helpen het gebeuren te organiseren. Ook van die kant kwam een positieve reactie. Uitgangspunt was dat de rit in het teken van 'gezelligheid' zou moeten staan. In gedoe met overspannen fotografen hadden we geen zin.

Begin augustus was een bijeenkomst in Utrecht, waarbij het Spoorwegmuseum, NS Chartertrains en de NVBS om tafel zaten. De eensluidende gedachte was dat de 1200' en hun feestje verdienen en zowel het Spoorwegmuseum als NS Chartertrains zegden hun volledige medewerking toe. Er werd uitgesproken dat zoveel mogelijk liefhebbers in staat moesten zijn het festijn gratis bij te wonen, met andere woorden, dat alles liefst tegen geen of zo laag mogelijke kosten moest worden georganiseerd. Het museum zegde toe naast de 1202 en 1211 ook de historische Nederlandse rijtuigen en de 'Blauwe Roemeen' voor de rondrit beschikbaar te stellen. Om zoveel mogelijk capaciteit te kunnen bieden werd de mogelijkheid onderzocht ook het plan K-rijtuig, dat zich op dat moment voor een opknapbeurt bij de SGB in Goes bevond, in de trein op te nemen. Het vinden van een geschikte datum was niet eenvoudig, omdat veel baanvakken in de weekeinden niet beschikbaar zijn als gevolg van werkzaamheden. Een van de wensen was de trein in Zandvoort te krijgen, omdat deze plaats onlosmakelijk met de 1200 is verbonden. Na het nodige puzzelwerk werd de datum bepaald op 12 november.

Drie locomotieven in de aanbieding

Omdat WG1501 gevraagd was haar drie 1200' en mee te laten doen aan de reünie, moest op korte termijn van alles worden voorbereid en geregeld. Om te beginnen moest voor twee van de drie locs (1201 en 1253) een vergunning worden aangevraagd om over het hoofdspoor te mogen worden gesleept. Deze 'Verklaring van Geen Bezwaar' wordt verstrekt door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) na schriftelijk verzoek. Zo'n verzoek moet vergezeld gaan van een document met daarop de handtekening van een bevoegde keurmeester, waarin wordt verklaard dat de betreffende loc voldoet aan strenge technische en veiligheids-eisen. Omdat de behandeling twee maanden in beslag neemt en de locs eerst nog gekeurd moesten worden, moest er direct worden gehandeld. Dank aan IVW voor de snellere afhandeling van ons verzoek, want eigenlijk waren we al te laat.

Aan de 1201 is in Den Haag, met een kort intermezzo in Blerick, door een kleine ploeg trouwe medewerkers al bijna tien jaar gewerkt om deze zoveel mogelijk in de afleverings-toestand van 1951 te krijgen. Het accent lag hierbij de laat-

ste twee jaar op het in oude staat terugbrengen van een van de cabines. De 1253 staat al enkele jaren in de oude rijtuigloods in Blerick als pluklocomotief voor de 1201 en de 1255 ten slotte is enige tijd geleden op grond van een oude overeenkomst met ACTS overgedragen aan WG1501 en wordt op dit moment verhuurd aan Euro-Express Trein Charter, dat de loc met een defect op reserve heeft.

Nu was besloten dat de drie locomotieven aanwezig zouden zijn bij de reünie, moesten de prioriteiten worden verlegd. Omdat de locs op een middenspoor tussen twee perrons zouden worden opgesteld, waarbij het publiek de cabines niet kon bezichtigen, werd het werk aan de cabine van de 1201 onderbroken om andere – niet minder belangrijke – klussen aan het casco van de loc te voltooien. De machine was inmiddels turkoois geschilderd en ook de pantografen, dakluiken en draaistellen waren in de juiste kleuren gebracht, maar veel details verdienden nog aandacht. De 1253 was ook beschikbaar voor de reünie, maar het blauw-gele casco kon wel een poetsbeurtje gebruiken. Hetzelfde gold voor de 1255. Of zouden deze locomotieven rigouzeuzer moeten worden aangepakt?

Werken aan de 1201

De bufferbalken van de 1201 moesten nog rood worden, uiteraard met in wit het nummer 1201. Niet helemaal historisch verantwoord, omdat de loc destijds in de uitvoering zonder blauwe banen ook nog geen nummers op de bufferbalken had. Uit oude NS-documenten bepaalden we de kleur, die moest bestaan uit een 1:1-mengsel van RAL 3000 en RAL 3002. Omdat nummer 1201 op de bufferbalk hetzelfde formaat en lettertype heeft als de ovale nummerplaten op de zijwand, werd aan de hand hiervan een mal gemaakt. Hiermee konden de contouren van de nummers worden getekend, die met een penseeltje en veel geduld werden ingekleurd. Maar er moest nog veel meer gebeuren. De roostertjes boven in de kopdeuren, mede kenmerkend voor het uiterlijk van de 1200, waren tijdens de renovatie in 1980 verwijderd. Nieuwe roosters inlassen, zoals in Blerick bij de 1218 gebeurde (zie verder) was in het korte tijdsbestek niet mogelijk omdat de kopdeuren van de 1201 al afge-lakt op hun plek hingen. Van twaalf turkoois met zwarte schaduwrand geschilderde hardhouten latjes werden imitatie-roosters gemaakt en op de kopdeuren gelijmd. Op de foto niet van echt te onderscheiden.

De voor de schilderbeurt van de loc gedemonteerde cabine-deuren en -ramen werden teruggeplaatst, de remkranen herplaatst, de rijtcontrollers in de juiste kleur (zwart) geschilderd. Alle zichtbare componenten kwamen weer in de gere-noveerde cabine, de replica nummer- en fabrieksplaten werden geschilderd, gepolijst en gemonteerd en vervolgens ver-



Locomotief 1201 werd in Den Haag gereed gemaakt voor de viering van zestig jaar 1200. De werkzaamheden in Ble- rick, waar de trans- formatie van 1253 in 1218 in korte tijd werd voltrokken, was een race voor en tegen de 'Klok'. Foto's: Sjoerd Bekhof, Raymond Kies, Aad de Meij en Eric Sallevelt.





De pronkstukken van de Werkgroep 1501 stalen de show in Amersfoort; 12 november 2011.

Foto: Jochem Daalmeyer.

De gedenkplaat die twintig jaar geleden de 1201 sierde, keerde terug met een geactualiseerde tekst.

Foto: Martijn de Vries.

wijderd om te voorkomen dat ze zouden worden gestolen. De draaistellen werden afgeschilderd en tot slot kreeg de loc een grondige schoonmaakbeurt. Verlofdagen werden opgenomen en ook op zondagen werd in een koortsachtig tempo doorgewerkt. Oud-medewerkers lieten zich weer zien en een van de klussers nam regelmatig zijn vader mee, die ook over gouden handjes bleek te beschikken. En die kwamen goed van pas.

Van 1253 naar 1218

Dan stond er ook nog de verweerde blauw-gele ex-ACTS 1253 in de oude rijtuigloods in Blerick. Oppoetsen en neerzetten in Amersfoort? 'Nee', zeiden enkele enthousiaste railfans uit de regio. 'We hebben een ander plan: wij gaan de 1253 weer terugbrengen tot de bruine 1218 uit het begin van de jaren vijftig'. Zeer ambitieus, en dit leek door de enorme daadkracht grote kans van slagen te hebben. Na toestemming ging de ploeg in Blerick, die onder de bezielende leiding van Marlo en Ronald Snel stond, aan het werk, daarbij geassisteerd door een trouw tweetal uit Noord-Holland. De (verf)spetters vlogen er letterlijk vanaf. Wat men in zeer korte tijd presteerde, verdient alle respect en laat zich niet op een A4'tje beschrijven. De loc werd vrijwel volledig gestript. De gecombineerde front- en sluitseinen, die tijdens de renovatie waren aangebracht, werden uitgeslepen en nieuw plaatwerk werd ingelast waarin gaten voor de oorspronkelijke lampen waren gezaagd. Het derde frontsein werd verwijderd en de gaten voor de kleine sluitseinen op de hoeken kwamen weer te voorschijn. De zijwandroosters, grijpstangen, cabinedeuren, frontdeuren en de stroomafnemers werden gedemonteerd en grondig onder handen genomen. In de frontdeuren werden roosters gelast; verder is het juiste model regengoten boven de cabineruiten gereconstrueerd en werden diverse aanpassingen aan de lokkast gepleegd, waarbij op elk detail werd gelet. In de cabinedeuren sleep men rechthoekige gaten, waarna de oorspronkelijke ruiten terugkwamen. Het casco werd geschuurd en een gieterij vervaardigde replica's van de nummer- en fabrieksplaten. Bijkomend voordeel was dat een van de nummerplaten van de 1218 in de NVBS-Winkel hing, zodat hiervan heel eenvoudig kopieën waren te maken. Nadat de bak in een laag primer was gezet, werd eerst de oranje-gele band aan weerszijden aangebracht. Hierna kon de loc bruin worden geschilderd. Maar helaas: één laag bruine hoogglanslak bleek niet voldoende te dekken en daarom werd de loc een week voor de reünie nog een keer helemaal opnieuw geschuurd en voorzien van een tweede laklaag. Dit alles in het diepste geheim, wat de voorpret alleen maar verhoogde. Ook hier buffelde men dag in dag uit, in de weekenden en vaak tot diep in de nacht door.



Zeven kleurstellingen

De 1200 heeft in zeven verschillende kleurstellingen dienst gedaan: turkoois, bruin, blauw en geel-grijs in de NS-periode; paarsblauw en zwart bij ACTS en roodbruin bij EETC. Alleen de zwarte ACTS-variant ontbrak nu nog in het rijtje. Zou het niet mooi zijn de 1255 weer zwart te maken? Helaas liep het anders toen bleek dat de papieren van de 1255 niet in orde waren en zij daarom niet verslept mocht worden. Er moest nog een en ander bij IVW geregeld worden voordat de loc haar standplaats Watergraafsmeer zou mogen verlaten. Het werd nog spannend en uiteindelijk is het toch goed gekomen, maar helaas te laat om de machine nog naar een werkplaats te kunnen brengen voor de schilderbeurt. De verplichte onderhoudsbeurt voor het transport kon pas op 8 november worden gegeven en op 10 november nog met een transformatie beginnen, achtten alle betrokkenen wat te ambitieus. Er was nog veel werk te verrichten en in twee dagen schilder je geen loc. Eind september haalde de 1312 van het Spoorwegmuseum het plan K-rijtuig in Goes op en bracht het naar de HTMU in Utrecht, waar een ander team van vrijwilligers zich over het uiterlijk van dit rijtuig ontfermde. In een hoog tempo kreeg het een nieuwe blauwe kleur aangemeten. Ook hier leverde een team klussers, dat niet bang was voor een paar vuile handen, een ongekende topprestatie.

Op 12 november 2011 werden 's ochtends voor de excursie achter de 1202 de 1201, 1218 en 1211 overgebracht naar Amersfoort. Achterop de trein lifften twee goederenwagens van de Stichting 162, het Koninklijk rijtuig en RRF-locomotief 17 mee. Het transport staat hier (te lang) aan de kant in Den Dolder.
Foto: Bernd-Jan Kraan.



De bont samengestelde trein op weg van Utrecht C naar Den Haag C tijdens de aanloop naar de Gouwebrug bij Gouda. De 1202 trekt de trein en de 1252 loopt achterop mee; 12 november 2011.
Foto: Raymond Kiës.



Niet alleen het Spoorwegmuseum leverde rijtuigen, ook kwam de Stichting Historisch Dieselmaterieel met het genereuze aanbod het RD-plan E-rijtuig mee te nemen als een rijdende markt, waar de diverse organisaties zich konden presenteren aan de treinreizigers. Omdat ook aan de inwendige mens werd gedacht, stelde EETC het blauwe buffetrijtuig belangeloos beschikbaar. Hierdoor kregen we een lekker lange trein van acht rijtuigen, met plaats voor 260 reizigers. Begin september werd de excursie aangekondigd. Door de genoemde samenwerking tussen partijen kon de ritprijs laag worden gehouden. Mede hierdoor moest binnen een week het bordje 'uitverkocht' worden opgehangen, met veel teleurgestelde mensen tot gevolg. Ondertussen werd achter de schermen gewerkt aan de administratieve afhandeling. Enig idee wat er bij komt kijken om een EETC-loc voor een NS Reizigers-trein te krijgen? Er passeerde een aantal conceptdienstregelingen de revue. Op

de internetfora werd inmiddels druk gediscussieerd. Tot genoegen van de organisatoren bleek het enthousiasme groot. Het evenement kreeg een extra dimensie toen bleek dat de 1211 kort na 'Amersfoort' zou gaan verhuizen naar het Bahnpark Augsburg in Duitsland. Zo kwam '12-11' ook in het teken te staan van afscheid en was het dus echt de laatste gelegenheid de acht locomotieven bij elkaar te krijgen. Om de koorts verder aan te wakkeren, publiceerde Op de Rails een vervolgverhaal over de eerste zestig jaar van de 1200.

Transport

Het transport van de 1201 uit Den Haag en de 1218 uit Bleiswijk zorgde voor wat hoofdbrekens. Hiervoor kwam hulp uit onverwachte hoek: Rotterdam Rail Feeding bood spontaan een diesellocomotief aan. Met deze loc konden de 1218 en 1201 worden opgehaald en de 1201 teruggebracht,



Impressies van een geslaagde dag.

Foto's: Sjoerd Bekhof, Marjan van der Ent, Raymond Kiès, Harry Schneider, Martijn de Vries en Chris Westerduin.



Na de parade nam de 1202 de 1201, 1218 en 1211 mee naar Apeldoorn, voor wat volgens velen het hoogtepunt van de dag zou worden. Barneveld, 12 november 2011.

Foto: Tim Bosma.



De vier kleurstellingen die de 1200'ers in hun NS-tijd hebben gehad geflankeerd door de loc die het symbool was van het tachtigjarige jubileum van de NVBS. Apeldoorn, 12 november 2011.

Foto: Jens Wapenveld.



maar ook voor de noodzakelijke rangeerwerkzaamheden was dit de oplossing. Chris Westerduin offerde tijd op om de overbrengingen te rijden en spijkerde en passant een gedetailleerd draaiboek in elkaar. De RRF 17 vertrok op 11 november met de 1218 en twee goederenwagens van de Stichting 162, die naar de Watergraafsmeer moesten, naar Den Haag om de 1201 op te halen. De reis eindigde die middag in de HTMU, waar de museumlocs zich bij de al aanwezige 1202 en 1211 voegden.

Om de bezoekers achtergrondinformatie te verstrekken over de tentoongestelde locomotieven, vatten we het idee op een programmaboekje te maken. De NVBS pakte dit idee op en de Op de Rails-redactie zorgde voor de vormgeving en samenstelling. Hierin kregen ook de participerende organisaties (en dat waren er ondertussen al heel wat) ruimte om zich voor te stellen. Ook Märklin wilde graag deelnemen. De fabrikant van modeltreinen was al enige tijd bezig met een model van de 1254 en zag in '12-11' de uitgelezen mogelijkheid haar versie van de NVBS-loc aan het grote publiek voor te stellen. Bij wijze van hoge uitzondering kwam het handmonster van de kleine 1254 uit Göppingen over. Van de programmaboekjes zijn 7500 extra exemplaren gedrukt die in de Märklin-verkooppunten kwamen te liggen, om de potentiële kopers van een 1200-model informatie over de locomotieven 'in het echt' te geven. Daarbij snijdt het mes aan twee kanten, want ook de NVBS wordt hierdoor onder de aandacht van een nieuwe doelgroep gebracht. Een heel mooi voorbeeld om aan te geven hoe het evenement is georganiseerd: 'voor wat hoort wat', iedereen

helpt elkaar. Het programmaboekje kwam van de pers op het moment dat het besluit viel de 1255 niet meer te schilderen. De aankondiging dat de loc als zwarte 'Vos-locomotief' te zien zou zijn, is bij deze gerectificeerd. Maar wat in het vat zit, verzuurt niet.

Het evenement

Op 12 november waren heel wat medewerkers aan het evenement al zeer vroeg uit de veren. Om te beginnen moest de bonte stam rijtuigen voor de excursietrein in Utrecht en Amersfoort worden samengesteld. Tevens werden in Utrecht de 1201, 1211 en 1218 in de trein gerangeerd; de RRF 17, de twee goederenwagens en het Koninklijk rijtuig, dat ook die kant op moest, sloten de rij. Helaas kampte de trein in Utrecht met een klein technisch mankement, waardoor met geringe vertraging naar Amersfoort werd vertrokken. Hierdoor moest de trein in Den Dolder langere tijd aan de kant. De vertraging kon niet meer worden ingelopen, waardoor het vertrek uit Utrecht met '+ 50' was. Om toch op tijd op de laatste fotolocatie in Apeldoorn te kunnen zijn, besloot men de fotostop in Zandvoort te vervangen door een korte in Haarlem. Meester Kraan zette de trein hier perfect neer. Tijdens de eerste etappe van de excursie zorgden de 1202 en 1252, met een dag daarvoor opnieuw aangebrachte ACTS-stickers, voor de tractie. Husa droeg, door hiervoor toestemming te verlenen, een bescheiden steentje bij aan de feestvreugde. De band op de 1252 was na een tweedaagse poetsactie met Commandant weer geel geworden. Om acht uur was het in Amersfoort al aardig druk met foto-



De 1201, 1202, 1211 en 1218 overnachtten op de Watergraafsmeer; 13 november 2011.

Foto's: Harry Schneider.

Het symbolische einde van de viering van zestig jaar 1200: de 629 rangeert met de 1211, 1218 en 1202 bij de museumloods in Blerick; 13 november 2011.

Foto: Raymond Kiës.

grafen. Rond het middaguur bracht de RRF 17 de 1201, 1218, 1211 en 1255 (achter de 1252 's ochtends vanaf de Watergraafsmeer gekomen) naar spoor 3 om deze letterlijk in het zonnetje te zetten. Voor de 1201 en 1218 van de WG1501 was dit het eerste publieke optreden sedert jaren. Na het binnenkomen van de excursietrein voegden de 1202 en 1252 zich bij het bonte gezelschap. Als laatste sloten de roodbruine 1251 en 1254 van EETC zich aan. Deze waren samen van de Watergraafsmeer gekomen, omdat deze locs 's ochtends nog nodig waren voor het afvoeren van het materieel van de nachttreinen. Op de perrons was het inmiddels gezellig druk en er viel geen onvertogen woord. Het bleek niet alleen een reünie van de 1200'en: veel mensen kwamen oude bekenden na jaren weer eens tegen! De glunderende Blerickse ploeg werd overladen met complimenten over de 1218. Ook de 1201 verheugde zich in grote belangstelling. De door Martijn de Vries gemaakt replica's van de '40 jaar 1200'-plaat (zie OdR 2011-11, blz. 557), uiteraard met aangepaste tekst, sierden afwisselend diverse locomotieven en waren een dankbare prooi voor veel fotografen. Het NOS-journaal maakte opnamen en veel vertegenwoordigers van de pers waren aanwezig. Duizenden foto's werden gemaakt en het foto-uurtje vloog om. Tegen het einde daarvan koppelde de 1202 de 1201, 1218 en 1211 aan om naar Apeldoorn te vertrekken; de excursietrein volgde korte tijd later met de 'NVBS'-1254 op kop. Deze laatste haalde in Barneveld de loctrein in om in Stroe aan de kant te gaan; talloze foto's werden gemaakt toen de loctrein voorbij kwam. In Apeldoorn werden nog net bij het laatste daglicht de 1201, 1218, 1202, 1211 en later de 1254 naast elkaar en met de stroomafnemers tegen de draad in een fraaie foto-

line-up gezet. Voor velen het hoogtepunt van de dag. Rond vijf uur hield de zon het voor gezien en was de tijd aangebroken voor de laatste etappe naar Amersfoort. Met op kop de 1202, 1201, 1218 en 1211 en achterop de 1254. Vijf 1200'en met één reizigerstrein is waarschijnlijk nog nooit gebeurd en de kans dat dit zal worden herhaald, is minimaal. In Amersfoort konden deelnemers en organisatie met veel genoegen terugblikken op een buitengewoon geslaagde dag, die een ieder nog lang zal heugen. Het materieel ging naar de Watergraafsmeer, omdat het daar veiliger kon overnachten dan op Amersfoort Zanderij.

De volgende dag ging de 1201 achter de RRF 17 terug naar Den Haag; de 1202 bracht de rijtuigen van het Spoorwegmuseum, de 1211 en 1218 naar Blerick. Toen hier om acht uur de deuren van de loods dichtgingen, zat het evenement erop. De laatste medewerkers stortten zich moe, maar vooral zeer voldaan op een taart met de beeltenis van de 1218, speciaal voor de gelegenheid uit Amersfoort overgekomen, al vol plannen voor een volgend spektakelstuk dat zelfs 'Amersfoort 12-11' moet gaan overtreffen!

Uit dit verhaal blijkt dat voor een dergelijk evenement heel wat mensen de handen uit de mouwen hebben gestoken. Zonder iemand te kort te willen doen willen we graag NS Chartertrains, NS Reizigers, het Spoorwegmuseum, Euro-Express Trein Charter, Rotterdam Rail Feeding, Stichting Historisch Dieselmaterieel, Märklin, Werkgroep 1501/Stichting Klassieke Locomotieven en uiteraard de talloze vrijwilligers bedanken voor hun vaak belangeloze inzet, soms dag en nacht. Zonder hen was het niet gelukt de zestigste verjaardag van de 1200 op deze manier te vieren en het tachtigjarige jubileum van de NVBS nog meer glans te geven!