

In dit nummer:

- * Beste "Klassieke Locomotief" - liefhebber
- * Hoe staat ons materieel er bij?
- * Wat zijn de plannen voor het jaar 2000?

Beste "Klassieke Locomotief" - liefhebber

Voor u ligt het laatste informatiebulletin van dit jaar / dit decennium / deze eeuw... Op de "traditionele" nieuwjaarskaart ziet u onze 1211 in 's Hertogenbosch op 2 oktober 1999, op weg naar Hengelo tijdens de jaarlijkse rit.



GELUKKIG
NIEUWJAAR

Infobulletin nummer 5 sloten we af met de mededeling dat de Werkgroep 1501 tractie zou leveren voor een Gourmetexpres op 2 november jongstleden. Aan ons heeft het niet gelegen; we hadden de klus graag willen klaren met de 1211. Helaas werden we op het laatste moment bedankt voor onze diensten en heeft NS alsnog gebruik gemaakt van een reguliere NSR-eloc. Reden hiervan lag hoofdzakelijk in het feit dat het kennelijk een logistiek lastig verhaal was om onze loc van- en naar Leidschendam over te brengen; wij stellen namelijk als één van onze inzets-eisen dat elke verplaatsing van onze locs alleen uitgevoerd wordt in bijzijn van minimaal één door het bestuur aangewezen rijbevoegd persoon. Dit doen we niet voor niets: we zijn zuinig op onze spullen..

Hoe staat ons materieel er bij?

De **1501** staat nog steeds in Tilburg. Men is doende de in aanmerking komende reservoirs te persen en conserveren. Aangezien dit als zogenaamd stopwerk gebeurt (in leegloopuren van de monteurs: is goedkoper) wordt de doorlooptijd redelijk lang. Omdat we de loc voorlopig niet gepland hebben voor inzet en we altijd over de dienstvaardige 1211 kunnen beschikken, zetten we geen "druk" op de ketel. Voorts hebben we een offerte gevraagd om de 1501 een volledige conserverings- en schilderbeurt te laten ondergaan. De eerste prijsindicatie is gunstig en het ziet er naar uit dat we, aansluitend op de technische werkzaamheden, de schilderbeurt gelijk laten uitvoeren. We verwachten de loc dan medio mei weer inzetbaar te hebben.

De **1211** staat in Leidschendam. Tijdelijk niet binnen op de vertrouwde stek (spoor 3) maar buiten naast de werkplaats. Dit kon even niet anders omdat Onderhoudsbedrijf Leidschendam de drie reserve-putsporen tijdelijk zelf nodig heeft. Inmiddels is een volledige afdraaibeurt uitgevoerd en hebben alle wielen weer gelijke diameters EN een nieuw profiel. Na de draaistelwisseling waren de diameters te veel verschillend en dat geeft een ongelijkmatige belasting van de tractiemotoren. Er zijn plannen om medio januari 2000 een zogenaamde "conditierit" te rijden. Dit is noodzakelijk omdat voor een locomotief geldt: stilstand = achteruitgang. Een conditierit rijden we normaliter in de Intercitydienst Den Haag-Venlo of Den Haag-Heerlen waarbij dan de reguliere NSR-loc voor één slag vervangen wordt door onze loc.

Onze plukloc **1221** is recent grondig nagekeken door de technische ploeg; dat was na de draaistelwisseling nog niet gebeurd. Het defecte (ex-1211) draaistel is mechanisch en pneumatisch volledig gemonteerd onder de loc maar de elektrische verbindingen en luchtbalgen hangen los. Nadat de tractie-installatie elektrisch volledig was afgekoppeld is vastgesteld dat

de overige componenten (compressoren en ventilatoren) nog prima functioneren. Dit geheel heeft een tijdje gedraaid om vocht en andere stilstandsverschijnselen uit het systeem te blazen. Ook zijn de batterijen weer goed geladen. Sinds zaterdag 4 december staat de 1221 overigens niet meer alleen: loc 1201 (de onderdelenloc van het Spoorwegmuseum) houdt haar voorlopig gezelschap.

Onze drie wagons stonden voorheen op spoor 287 van Kijfhoek. Momenteel is dit spoor over een lengte van 50 meter verwijderd en wordt de grond afgegraven vanwege een gasolielekkage. De wagons staan tijdelijk op spoor 288. Op zich niet erg ware het niet dat we de najaarsweken wilden benutten om de onderdelenverhuizing van de twee oude goederenwagens (de GBS en de HBIS) naar de recent verworven "stalen D" uit te voeren. Hiervoor hadden we een heftruck geregeld. Aangezien spoor 287 het enige spoor is (was) langs het laadperron kunnen we nu niet verhuizen. Naar verwachting duurt het nog een aantal weken voordat spoor 287 weer op zijn plaats ligt. De verhuizing zal, mede vanwege de oprukkende winter, uitgesteld moeten worden tot het voorjaar.

Wat zijn de plannen voor het jaar 2000?

In elk geval organiseren we de jaarlijkse rit waarbij onze beide locs nu eindelijk van de partij zullen zijn. Gezien de nog uit te voeren grote werkzaamheden verwachten we niet dat deze rit voor de zomervakantie zal plaatsvinden.

Ook worden er regelmatig vragen gesteld of de Werkgroep 1501 danwel de Stichting Klassieke Locomotieven nog plannen heeft om een 1100 resp. 1300 te verwerven. Welnu: plannen hebben we zeker en de mogelijkheid is er. Voordat we er echter volledig voor gaan moeten er nog wel wat problemen van organisatorische en logistieke aard opgelost worden: waar laten we de locs en wie gaat er voor zorgen? Het is al ingewikkeld en tijdrovend om twee locs in de vaart te houden..

We stellen met ingang van 2000 een vast schema op van "werkdagen" aan het materieelpark. Hiermee hopen we te bereiken dat mensen deze dagen vastleggen in hun agenda en zodoende ruim van tevoren een "werkdag" kunnen reserveren. Tot op heden werkten we op ad-hoc basis en dat is voor veel mensen niet in te plannen, zeker niet omdat een behoorlijk aantal leden in onregelmatige dienst werkt. Het werkschema zal gepubliceerd worden in een volgend informatiebulletin. Daarbij staat tevens vermeld bij wie u zich kunt opgeven voor een bepaalde werkdag.

Tenslotte zal in januari de eigen website van de Stichting functioneel worden.

Wij wensen u een voorspoedig 2000 toe en hopen u tijdens één van onze activiteiten eens te ontmoeten!

Het bestuur van de Stichting Klassieke Locomotieven.