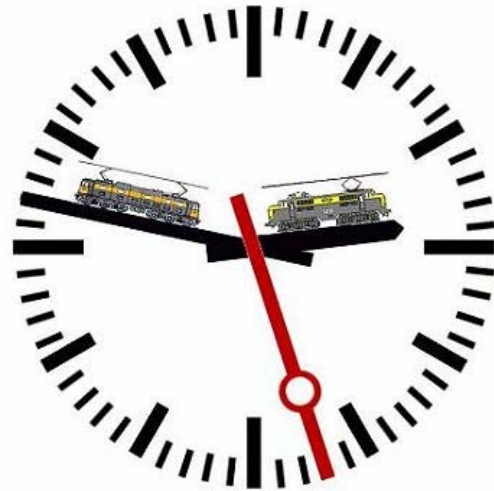


**Informatiebulletin van de
Werkgroep Loc - 1501
en de
Stichting Klassieke Locomotieven**

nummer 29 (1^e/2006)

februari 2006



Beste lezers,

Sinds ons vorige informatiebulletin van augustus 2005 lijkt er op het eerste gezicht weinig te zijn gebeurd. Onze locomotieven staan waar ze staan. Achter de schermen spelen echter heel wat kwesties. Hierna zetten wij een en ander voor u op een rijtje.

1501

De loc staat thans gestald op het terrein van onze collega's van de Stoom Stichting Nederland. Van ons paradepaardje is de zgn. "verklaring van geen bezwaar" per 1-1-2006 verlopen. Dit houdt in dat de loc thans niet mag rijden op het hoofdnet. Na technisch onderhoud gaan we aan de slag weer zo'n verklaring of een "gewone" permanente toelating te verkrijgen.

1122

Over deze loc, die in de mottenballenvloot staat, is geen nieuws te melden. De loc is weliswaar rijvaardig, maar is evenmin toegelaten. Het verkrijgen van een toelating is voor de werkgroep thans nog niet aan de orde: de loc staat in de rij tot ze aan de beurt is om gerestaureerd te worden.

1201

Wegens de kou van de afgelopen maanden ligt het werk aan deze loc in de onverwarmde stalling nagenoeg stil. Zodra de temperaturen weer wat stijgen, gaan we weer verder met het completeren van deze machine. Om u een indruk te geven op wat voor problemen we bij dit werk stuiten, leest u verderop in dit bulletin een bijdrage van Onno le Comte.

1253

Deze loc, die inmiddels is ontdaan van de ACTS-logo's, is thans plukloc ten behoeve van de 1201. De machine is niet (meer) rijvaardig.

1304

Zoals wij in het vorige bulletin reeds aankondigden heeft de formele overdracht van deze loc aan de Werkgroep Loc-1501 op 9 augustus 2005 plaatsgehad. Het onderhoudsbedrijf te Maastricht is momenteel aan het onderzoeken of zij de loc rijvaardig en formeel toegelaten op het hoofdnet aan ons kunnen afleveren.

1315

Deze machine staat eveneens in de mottenballenvloot, veilig en wel bij onze collega's van de Stibans in de oude rijtuigloods te Blerick.

271

Onze Sik beschouwen wij meer als een werkpaard. Is wel rijvaardig. Aan de loc wordt verder niets gedaan: het onderhouden van diesellocomotieven behoort niet tot onze kernactiviteit.

Tot zover de stand van zaken bij het materieel voor u opgetekend door Aad de Meij.

Een andere toekomst

Het is al weer 20 jaar geleden dat de elektrische locomotieven uit de serie 1500 hun laatste diensten reden voor Nederlandse Spoorwegen. In 1986 werd ook de Werkgroep Loc-1501 geboren, die er uiteindelijk na veel problemen toch in slaagde een loc uit de serie 1500 in ons land te behouden.

Het was toen heel erg moeilijk om een locomotief van de NS te kopen, stalling te vinden en over een herindienststelling als museumlocomotief durfden wij niet eens te denken. Er kan een boek geschreven worden over alle gebeurtenissen uit die tijd en over het verkrijgen van de 1501. Ook het dienstvaardig maken van de 1501 duurde bijna vier jaar, waarin het ene probleem het andere opvolgde. Alleen dankzij het enorme doorzettingsvermogen van een aantal gepassioneerde spoorwegbeambten en liefhebbers is de Werkgroep tot stand gekomen met als beloning de inmiddels al weer 15 jaar dienstvaardige 1501.

Het is niet mijn bedoeling met deze terugblik de heldendaden uit het verleden te benadrukken, maar het gaat mij om de toekomst.

De laatste tijd hoor ik steeds vaker dat het alsmaar moeilijker wordt om historisch materieel te verwerven, te stallen, te onderhouden/reviseren en ermee te rijden op het spoorwegnet. Ook binnen het bestuur van de Werkgroep hebben wij ons vaak afgevraagd of de veranderingen binnen de spoorwegwereld voor ons nog wel bij te houden zijn. Bijna alle NS-instanties, waar wij in het verleden mee te maken hadden, zijn nu commerciële bedrijven geworden. De Inspectiedienst van Verkeer en Waterstaat (IVW) stelt hoge eisen aan het materieel en in het bijzonder aan het personeel.

Feitelijk is het zo dat alleen professionele commerciële bedrijven in staat zijn om te kunnen rijden op het spoorwegnet, daar zij immers kunnen beschikken over voldoende financiële middelen om aan alle strenge eisen van organisatie, personeel en materieel kunnen voldoen. (en dat is maar goed ook!)

De Werkgroep Loc-1501 is geen commercieel bedrijf, heeft geen werkplaatsfaciliteiten en geen vergunning voor de inzet van haar materieel. Voor deze zaken is zij afhankelijk van de goede wil van commerciële spoorwegbedrijven. De doelstelling van de Werkgroep is het verwerven van historische locomotieven, het restaureren en mits mogelijk het reviseren en incidenteel inzetten op het spoorwegnet.

Het verwerven van historische locomotieven kan een succes worden genoemd, want inmiddels bezitten wij een 1100, 1200, 1300 en een 1500, plus een reserve 1200 en 1300.

Dit is een complete collectie van moderne naoorlogse locomotieven die representatief genoemd mag worden voor de ontwikkeling van de elektrische locomotief in Nederland. Voor een spoorwegbedrijf is het thans bijzonder inefficiënt om zoveel verschillende typen locomotief in dienst te hebben. Nadat NS veel ervaring had opgedaan met elektrische locomotieven zijn in de jaren tachtig deze typen vervangen door één grote serie 1600, later gevolgd door de technisch gelijkwaardige serie 1700.

Het restaureren van ons materieel verloopt naar omstandigheden goed. Met name de ingrijpende en tijdrovende restauratie van de 1201 is een voorbeeld van kwaliteit zoals wij ook in de toekomst bij de rest van onze locs zouden willen realiseren. Knelpunt is thans echter het tekort aan vrijwilligers, die deze werkzaamheden uitvoeren, zodat de restauratie van de overige locs een kwestie van een lange adem gaat worden en er wellicht keuzes gemaakt moeten worden.

Hiermee bedoel ik dat er een aantal locomotieven niet in aanmerking komt voor restauratie, zoals bijvoorbeeld de 1122.

De echte uitdaging voor de toekomst van de Werkgroep is het reviseren teneinde de locs dienstvaardig in te zetten op het spoorwegnet. De oude NS-werkplaatsen zijn commerciële bedrijven (garages) geworden en de meeste monteurs met kennis van de oude elektrische locs zijn met pensioen. Daarnaast zijn er andere normen voor revisie en onderhoud van locomotieven, die door IVW streng worden nageleefd om de veiligheid van materieel te optimaliseren. Ook zaken als automatische ritregistratie en GSM-R, de opvolger van Telerail, worden binnenkort verplicht voor museummaterieel. Kortom, een heel scala aan problemen, dat in de komende jaren overwonnen moet worden.

De Werkgroep is niet de enige, die worstelt met deze problematiek. Alle organisaties met historisch materieel lopen hier tegenaan. Een goede manier om in de toekomst te kunnen blijven rijden is een

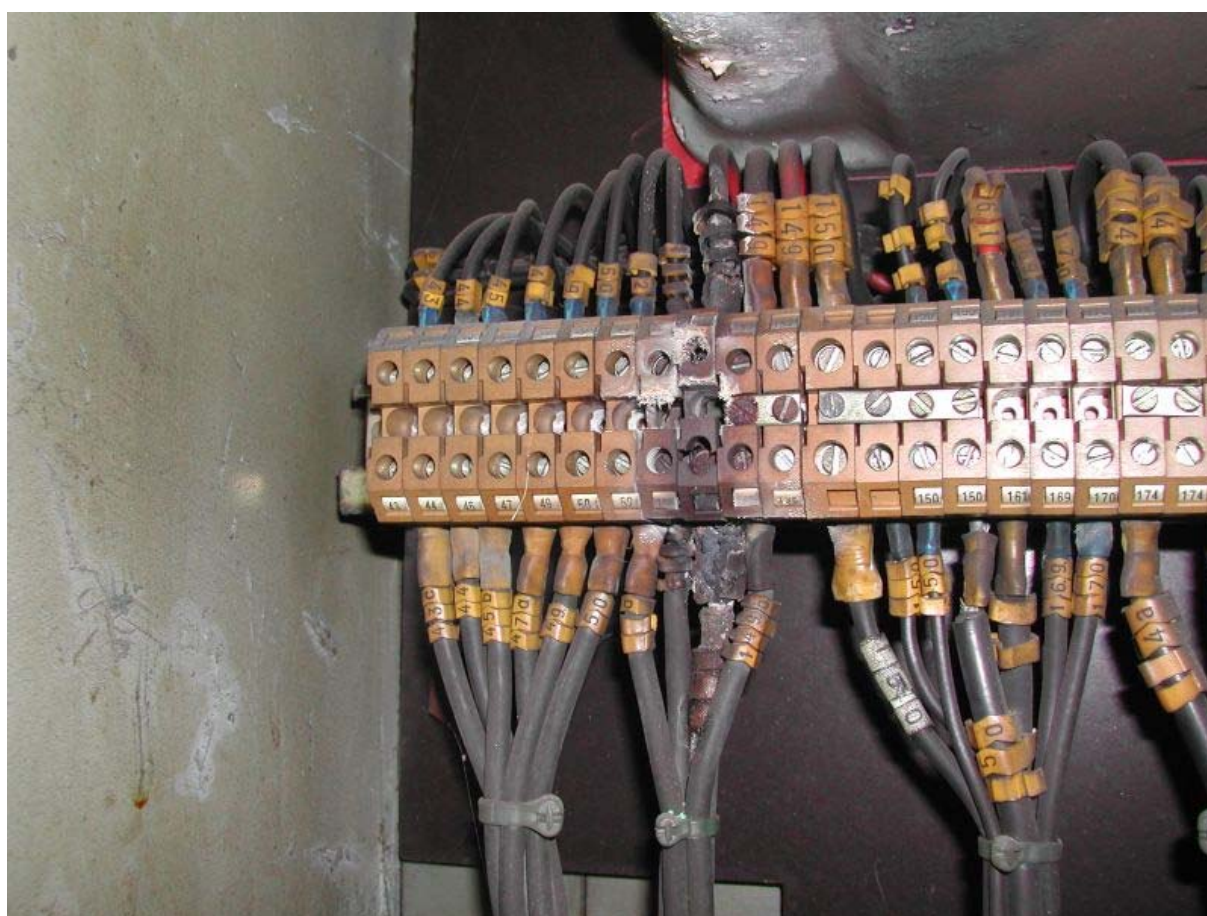
betere samenwerking tussen de diverse organisaties, waarbij de kosten en de kennis gedeeld kunnen worden. De Werkgroep heeft inmiddels enkele initiatieven genomen tot gesprekken met andere organisaties, waaronder het Nederlands Spoorwegmuseum.

Waar dit in de toekomst toe gaat leiden is nog niet te voorzien, maar één ding staat voor ons vast: het historisch materieel zal voorlopig incidenteel op het hoofdnet blijven rijden, net zoals er historische vliegtuigen blijven vliegen, historische boten blijven varen en historische auto's, vrachtauto's en bussen blijven rijden.

Mijn conclusie is dat het niet moeilijker gaat worden. Het wordt alleen anders; moeilijk is het altijd al geweest. Wij houden u op de hoogte.

Harry Schneider

Voorzitter Werkgroep Loc-1501 / Stichting Klassieke Locomotieven.



De wederopbouw van de 1201

Onno le Comte

De wederopbouw van de 1201 omvat een aantal ingrijpende werkzaamheden op verschillende terreinen. Op mechanisch gebied gaat het meeste werk zitten in het reviseren en schilderen van de draaistellen. De revisie zal moeten gebeuren bij een daarin gespecialiseerd bedrijf; dat kan de Werkgroep niet zelf bij gebrek aan zwaar gereedschap.

Het terugbouwen van de originele front- en sluitseinen vergde een flinke inspanning op elektrisch gebied omdat alle bekabeling in beide neuzen behoorlijk gewijzigd diende te worden. Aangezien bij de ombouw in 1980 alle leidingen zéér degelijk waren aangelegd werd dit nog een hele operatie. Ook moesten diverse componenten een andere plaats krijgen omdat de hoekseinen weer op hun oude plaats moesten komen. Zo moest het gehele cabine-voorschakelpaneel met zijn 56 draden enkele decimeters worden opgeschoven. Nadat alles is gemonteerd diende een grondig controleprotocol te worden afgewerkt om vast te stellen dat alle meldlampen, meters, toeters en bellen weer werkten. In beide cabines werden tijdens deze metingen enkele kleine storingen zichtbaar die al langere tijd in de loc aanwezig geweest moeten zijn. Zo bleken in beide cabines de (zeer belangrijke) slipzoemers en – lampen niet meer te functioneren bij wielslip. Een losse kabelschoen op één der lijnschakelaars bleek de boosdoener.

Tijdens de diverse metingen werd de loc aangesloten op de depotvoeding omdat de eigen batterijen van de loc nagenoeg leeg waren. De depotvoedingstransformator zet de netspanning van 230 Volt om in 48 volt gelijkspanning, welke het boordnet van de loc voedt. Tevens wordt met deze spanning de batterij geladen. Na een paar uurtjes werken rook de meetploeg de typische “warme elektro-isolatie”-lucht, maar waar die lucht vandaan kwam was niet duidelijk. Bij nader onderzoek bleek een slechte verbinding op een “rijgstroom” de boosdoener: de totale stroom van de depotvoedingstrafo bedroeg ruim 35 Ampere continu, mede door de batterijlading, en deze stroom veroorzaakte in de slechte verbinding een roodgloeiende verbinding die langzaam de omliggende bekabeling verschroeide. Gelukkig is alles redelijk eenvoudig te herstellen, er zijn onderdelen voldoende op voorraad (*zie foto op de vorige bladzijde*).

Een ander probleem is een defecte vergrendeling in de rijcontroller van cabine 1. Deze vergrendeling is bedoeld om te voorkomen dat er zonder extra handeling kan worden doorgeschakeld naar een andere motorgroepering. Als dit wel zou kunnen, zouden de motoren bij een veel te laag toerental al een te hoge spanning kunnen krijgen met alle schade vandien.

De vergrendeling is uitgebouwd en zal worden gerepareerd. Als dit niet mogelijk blijkt, zal een deel van de rijcontroller worden vervangen door die uit de 1253. Misschien kan de 1253 gespaard blijven: uit betrouwbare bron is vernomen dat één van de rijcontrollers van de 1213 in de garage van een groot 1200-liefhebber staat... (*zie foto hiernaast*)

Een andere grote klus op hoogspanningsgebied was het verbouwen van de hoogspannings-zekeringenkast. De originele buisveiligheden bleken door de jaren niet meer explosievrij te zijn, mede door de tegenwoordige “harde” en hoge rijdraadspanning. Het exploderen van de cabineverwarmingszekering en het daardoor beschadigd raken van de kast was in 1998 de reden van terzijdeplaatsing van de 1201. Inmiddels zijn alle houders en zekeringen vervangen door nieuwe, voor 3000 Volt geschikte, Ferraz-veiligheden.

Het terugplaatsen van de stroomafnemers vond plaats op 6 augustus 2005. Deze klus verliep, mede door de mobiele kraan van BAM, vlekkeloos. Hierover berichtten wij u al in ons vorige bulletin. U kunt dat nog eens nalezen op onze website <http://www.klassieke-locs.nl/> en dan op het menu bij “archief”. Niet alleen de stroomafnemers zijn geheel gereviseerd en geschilderd, ook de isolatoren, leidingen en montageklossen zijn vervangen en/of gereinigd. Het dak ziet er weer geweldig uit en kan zeker weer 50 jaar mee... (*zie foto op het achterblad*)

De laatste klus op elektrisch gebied zal zijn het controleren, reinigen en smeren van alle pneumatische hoogspanningsschakelaars. Als dat achter de rug is, zal de loc onder de rijdraad worden geplaatst en de eerste hoogspanningsproef worden uitgevoerd.



Ooproep: medewerkers gevraagd

Door diverse omstandigheden is een aantal van onze vaste medewerkers niet of nauwelijks meer in de gelegenheid om te komen klussen aan de 1201. Er wordt bij goed weer steeds op zaterdag gewerkt in de loods in Den Haag. Als je niet bang bent voor een paar vuile handen, over een gezonde dosis doorzettingsvermogen beschikt en een klein beetje kunt sleutelen of met kwast en plamuurmes weet om te gaan, dan ben je uitgenodigd ons team te komen versterken. Graag tevoren even contact opnemen met Aad de Meij (coördinator restauratie 1201) email: demeij@casema.nl of Harry Schneider, tel 06-20015184

Mededeling van de penningmeester

Het jaar 2006 is inmiddels al ruim een maand oud en ik wil de donateurs van de Stichting Klassieke Locomotieven verzoeken om de donatie voor het jaar 2006 (EUR 30,-) over te maken op rekening 4726247 t.n.v. Stichting Klassieke Locomotieven te Zwijndrecht. Uiteraard geldt dit niet voor de donateurs die hun donatie voor 2006 al betaald hebben.

Tevens heb ik het verzoek aan de donateurs die hun donatie over **2005** nog niet betaald hebben, deze alsnog te betalen.

Hierbij wil ik op de mogelijkheid wijzen van een periodieke overschrijving, die via de bank geregeld kan worden. De donatie kan dan bijvoorbeeld eens per jaar automatisch betaald worden en kan, indien nodig, altijd weer gestopt worden.

Cor van de Ruit



Foto boven: Het terugplaatsen van de agaatgrijs geschilderde panto's.

Foto hiernaast: onze nieuwste aanwinst, loc 1304 te Maastricht. 13 juni 2005.
Foto Aad de Meij