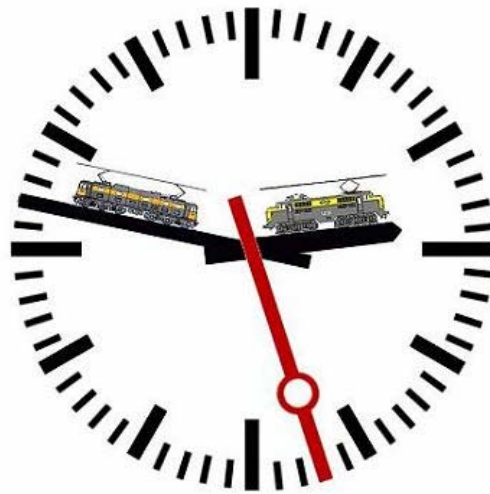


**Informatiebulletin van de  
Werkgroep Loc - 1501  
en de  
Stichting Klassieke Locomotieven**

Eindredactie: Aad de Meij  
nummer 35 (1<sup>e</sup>/2007)

*februari 2007*



**Belangrijk bericht voor de deelnemers aan de excursie "1501 Goes to Goes".**

De oorspronkelijk voor 16 september 2006 geplande excursie zal nu plaatsvinden op **zaterdag 2 juni 2007**. Achter de schermen wordt thans weer alles in het werk gezet om die dag tot een succes te maken. Iedereen, die zich heeft ingeschreven voor de uitgestelde rit van 16-9-06 staat nu op de deelnemerslijst van 2 juni a.s. Degenen, die zich hadden ingeschreven, maar op 2 juni verhinderd zijn, kunnen dit even laten weten via [info@werkgroep1501.nl](mailto:info@werkgroep1501.nl) en zij krijgen per ommegaande het volledige betaalde bedrag teruggestort. Meer gedetailleerde informatie over de rit leest u in ons volgende infobulletin.

**WERKGROEP JOURNAAL**

Hierna vervolgen wij onze reeks verslagen van werkzaamheden aan ons materieelpark of van andere vermeldenswaardige zaken.

**27 december 2006** ("Derde Kerstdag")

In afwachting van een verlenging van de 'Verklaring van Geen Bezwaar' die de 1501 als museumlocomotief nodig heeft om te kunnen rijden is de loc tijdelijk gestald in de Stibans-loods in Blerick. Daar was plek vrij en aangezien de geldende VGB op 1 januari jl. verviel was het zaak om voor die dag onder dak te staan. Bovendien wilde het spoorwegmuseum - waarvan veel materieel in de naastgelegen museumloods staat - graag daar de 1253 stallen. Deze plukloc van de Werkgroep Loc-1501 stond sinds enige tijd bij de werkplaats Zaanstraat in Amsterdam om onderdelen te doneren aan de 1202 van het museum. Dat bleek om technische redenen niet zo eenvoudig als gedacht en in afwachting van een oplossing was parkeren in Blerick praktischer. Zo konden mooi twee vliegen in een klap geslagen worden.

Zo trof ik Chris Westerduin in de ochtend van derde kerstdag op Alexander waarna we samen naar de Kijfhoek reden om Diana wakker te schudden. Ondanks een stilstand van een maand of twee was dat geen enkel probleem, alles functioneerde direct als een zonnetje. Ben benieuwd of dat met een VIRM over veertig jaar ook zo zal zijn...

Na de beproevingen en alles even goed droog geblazen te hebben de "Locco" van Railion gebeld omdat het Werkgroepspoortje in zijn verantwoordelijkheidsgebied ligt. Hij kwam met een onaangename verassing, met uitzondering van drie spoortjes was de complete loclocatie van de Kijfhoek buiten dienst. Vandaar dat al die 1600'en boven op de aankomstbundel stonden... Op aanraden van de Locco contact opgenomen met de treindienstleider die bevestigde dat alleen de spoortjes naar de tankplaat in dienst waren. Nu ligt ons spoortje daar pal naast en is het een kwestie van een handwissel omleggen om er uit te komen dus hij wilde de Leider Werkplekbeveiliging wel bellen met het verzoek of we er toch door konden. Al was het maar omdat er in de verste verte geen tekenen van werkzaamheden waren.

Even later kwam via de telerrail het verlossende bericht dat we er toch even door mochten zodat we nog net op tijd konden vertrekken.

Daarna ging het eigenlijk als vanzelf. Een koffiestop in Rotterdam, een aanwijzing Voorzichtig Rijden i.v.m. zwaantjes op de Vinkbrug en op tijd via Schiphol aangekomen bij de Zaanstraat. Daar werden we door een rangeerder behoedzaam tegen de 1253 begeleid. Zo ontstond er een interessant rijtje van de twee locs met daar achter nog de geel/grijze 1211 en de berlijnsblauwe 1202.

Aangezien het buiten erg koud was en de kachels in de cabine goed werkten na een plaatje snel weer weg naar de volgende koffiestop op Amsterdam Centraal.

Hadden we zo nu en dan al een fotograaf gezien, vanaf nu werd het echt druk.

Ondanks het donkergrijze weer hadden velen blijkbaar niets beters te doen, sommigen hebben we zelfs een keer of vier gezien. Nu reden wij ook niet zo hard met onze bejaarde combinatie en gingen we voldoende vaak aan de kant om ons te

laten inhalen. Dat gaf ons de gelegenheid om de locs te controleren op warmlopers maar niets van dat al, voor warmte waren we volledig aangewezen op de kachels en zo nu en dan koffie onderweg.

Gelukkig had de maker van de dienstregeling ook aan onze hobby gedacht en was er een keurige stop gepland in Geldermalsen zodat ook wij een leuk plaatje konden maken, natuurlijk onder de bekende voetbrug waar de 1253 in andere gedaante ook al eens geposeerd had. Een ware fotolijn was ons welkom.

Verder naar het zuiden nam wel de hoeveelheid licht af maar het aantal fotografen niet noemenswaardig. Al die digitale camera's kunnen toch iets wat ik met mijn jaren'70 apparatuur niet red... Onze kans kwam weer in Blerick. Daar werden we welkom geheten door de familie Snel en Huub van Soest, welke laatste zich namens het Spoorwegmuseum o.a. bezig houdt met de 1200'en.

Nadat Huub het bakkie wat ter plekke gestationeerd is een slinger had gegeven kon de hele handel naar de loods geduwd worden. Helaas bleek het toch net niet te passen. Gelukkig was er twee sporen verder nog wel een plekje. Niet lang genoeg voor een zesasser maar wel voor de 1111. Zodoende werd de paaltjesloc omgehaald en was op het geplande spoor precies genoeg ruimte voor de 1253, 1501 en de 629 die het rangeerwerk deed, de roldeur kon net weer dicht.

Aansluitend was de nieuwe dienstregeling ons goed gezind en konden we zo in de Intercity stappen die tegenwoordig ieder half uur stopt in Blerick, netjes hoor. Nu maar afwachten tot de nieuwe VGB afgegeven wordt zodat we in ieder geval komend voorjaar alsnog onze grote rit naar Goes kunnen rijden....

*De chauffeur van dienst, Vasco de Cocq*

Op **20 januari 2007** werd er na een korte winterstop weer gewerkt aan de 1201. Onze medewerker Oscar doet gedetailleerd verslag. Misschien wat technisch, maar dat geeft juist goed weer waar wij in de praktijk mee geconfronteerd worden. Als u het niet helemaal begrijpt, gewoon zo laten... ☺:

Allereerst: ik ben een maand of 6 niet in het onderstation geweest en ben erg onder de indruk van de voortgang die geboekt is!! Hulde aan de mannen die dat zaterdag-in, zaterdag-uit hebben gepresteerd! Het wordt echt errug mooi...

Mijn missie vandaag was om de tyfoons aan de CS-zijde te monteren. Probleem was dat 1 van de 2 aanvoerpijpjes van lucht was afgebroken en los in de tie-wrap hing te bungelen. In de vloer van de neus zit een knelkoppeling bevestigd. Die heb ik losgehaald. Het pijpje en de snelkoppeling liggen op het looppad aan de CS-zijde, naast de plek waar e.e.a. bevestigd moet worden.

Het volgende moet gebeuren (in deze volgorde!):

- 1) Er moet een nieuw manchetje komen voor het luchtpijpje (uit werkplaats of bij de plaatselijke loodgieter).
- 2) Nieuw manchetje over pijpje schuiven.
- 3) Pijpje aan knelfitting monteren (goed vast zetten).
- 4) Platte moer en de borgringen verwijderen van de andere kant van de knelfitting.
- 5) Knelfitting van onder af door de vloer van de neus omhoog steken.
- 6) Aan de bovenkant de ringen aanbrengen en de moer aandraaien. Let op de rubber afdichtring rondom het gat in de vloer - svp niet stukdraaien.
- 7) Het gebogen stukje pijp in de knelfitting draaien (met 'n beetje loodgieterstape).
- 8) Het losliggende luchtslangetje in de neus recht afsnijden.
- 9) Het oude stukje slang van het verbindingsstukje afhalen.
- 10) Het verbindingsstukje aan het gebogen stukje bovenop de snelkoppeling bevestigen.
- 11) De losliggende slang in de neus over het verbindingsstukje schuiven en de boel aandraaien.
- 12) De rest van de tyfooninstallatie monteren.

Als je stap 10 en 11 omdraait dan komt de slang in de knoop te zitten. Je hebt 2 man nodig om de snelkoppeling weer door de vloer aan te brengen. De hele montage voor stap 1 t/m 11 zou in drie kwartier of zo moeten kunnen. Voor de rest van de tyfoonmontage moet je nog wel 'n paar uurtjes uittrekken denk ik.

Op **zaterdag 20 en zondag 21 januari** waren we met de Klokshop weer present tijdens de Nederlandse Modelspoordagen in de Evenementenhal in Rijswijk. Zoals altijd was het ook dit jaar weer een gezellige beurs. Een rechthoek van kraampjes was, zoals altijd, toegewezen aan de railmusea. Dat was wederom gezellig, altijd weer dezelfde gezichten achter de kraampjes wat resulteert in bijpraten en kijken ideetjes opdoen bij / met elkaar.

De zaken liepen goed, zowel op zaterdag als op zondag. Over beide dagen gezien kunnen we spreken van een zeer succesvolle beurs, die het resultaat van het jaar daarvoor ruim overtrof. Zoals altijd hebben we weer diverse (bestuurs)leden ontmoet aan de stand, maar ook andere geïnteresseerden. Op zondag kregen we zelfs nog een uitnodiging voor een evenement in het najaar, waarover later wel meer bekend zal worden.

Onze standbemanning was weer prima geregeld. Zowel op zaterdag als zondag voldoende personeel. Op zondag zelfs wat teveel, maar dat kwam omdat een van ons nog een zelfgebakken appeltaart ter ere van zijn verjaardag had meegenomen. Ondanks dat die tijdens de reis enigszins gecrasht was, viel die goed in de smaak.

*De sjopcheffie's: Hans & Martijn*

**Zaterdag 10 februari:** Niet alle "klusdagen" aan de 1201 halen steeds deze kolommen: vrijwel elke zaterdag wordt er aan de draaistellen gewerkt. Deze dag waren Jaap en Patrick van de partij en hebben de replica front- en fabrieksplaten gemonteerd en daarna weer netjes gedemonteerd. De grote ovale (replica-)nummerplaten kunnen er nu ook op, echter moet eerst nauwkeurig de blauwe band worden uitgetekend.