



Parkeerplaats 766 op de Watergraafsmeer (3)

Wim Allart maakte (als technisch ritbegeleider) de laatste uren van treinstel 766 mee op de Watergraafsmeer; hij maakte een verslag van de overbrengingsrit van Watergraafsmeer naar Amersfoort Bokkeduinen. De rit kon meteen voor het vervoer van een gezelschap benut worden, dat van Amsterdam naar Baarn moest. De foto's zijn van Bas van Heezik, die tevens de machinist op deze gedenkwaardige rit was. De pannenkoeken waren van Ruud van Schaik. En storingsmonteur Marc Pot zag toe op een (nagenoeg) storings-

vrije rit. Aan een Amsterdamse Hondekop-periode kwam een eind.

Op donderdag 26 januari vond de overbrenging van de trein plaats van de Watergraafsmeer naar onze nieuwe thuishaven Amersfoort Bokkeduinen. Deze rit was tevens een afscheidsrit van een medewerkster van NS. De bedoeling was dat de trein om 13:00 uur onder de rijdraad gezet zou worden, maar door drukte op de Watergraafsmeer ging dit niet. We kregen te horen dat de late dienst (die om 15:00 uur begint) het zou gaan doen. Toen we om ongeveer 15:15 uur nog eens gingen informeren hoe laat we



Het speciaal vervaardigde koersbord waarmee de 766 naar Amersfoort reed. (Foto: Bas van Heezik)

opgehaald zouden worden, kregen we te horen dat het nog wel even zou duren, het was nog steeds erg druk met ander rangeerwerk. Toen we echter lieten doorschermen dat we van plan waren om nog pannenkoeken voor het personeel te bakken, als afscheid en dank voor de bewezen diensten, zei de procesleider dat hij wel zou kijken of het even tussendoor kon. En om ongeveer 15:30 uur kwam diesellocc nr. 702 ons inderdaad ophalen om ons onder de draad te zetten.

Zo rond 16:00 uur stonden we onder de draad en konden we eindelijk beginnen met gereedmaken en de 24-uurs controle. Meteen nadat we hoogspanning hadden begon Ruud van Schaik met pannenkoeken bakken. We waren blij, dat we eindelijk de verwarming aan konden zetten, want we waren enigszins verkleumd, het was namelijk maar + 2 graden. Helaas wilde de verwarming in de 1e klas-A-bak het niet doen, de storingsmonteurs konden dit niet in korte tijd oplossen (het betrof vermoedelijk een defecte weerstand, waar we al eens

vaker last van hebben gehad). Toen Ruud een stapeltje pannenkoeken klaar had, hebben Harald de Lijster en Bas van Heezik deze naar de Post gebracht en hen bedankt voor de medewerking die ze ons al die jaren hebben gegeven.

Aan de trein werd een oud koersbord gehangen, welke we als geschenk van Ton van Zelst op de Modelspoordagen in Rijswijk hadden gekregen. Hierop stond ons beginpunt Watergraafsmeer en eindpunt Amersfoort vermeld. Helaas was onze machinist die zou rijden, Frank Pippel, ziek geworden. Maar gelukkig was Bas van Heezik, na officiële toestemming, bereid de trein te rijden.

Om precies 18:14 uur vertrok onze Hondkop voor de laatste keer vanaf de Watergraafsmeer richting Amsterdam CS waar ze om 18:24 uur op spoor 13B aankwam. Even later stapte het gezelschap, bestaande uit 10 mensen in, en om 18:41 vertrokken we richting Baarn. Het gezelschap bestond uit een stafteam van NSR waar Michiel ten Broek



deel van uitmaakt, die vaak dingen voor onze stichting heeft geregeld bij NS ("gemasseerd", zoals hij het zelf noemt), zoals acht jaar geleden de stalling van de 766 op de Watergraafsmeer en nu onze nieuwe parkeerplaats in Amersfoort. We vonden het dan ook leuk op deze manier iets voor hem terug te kunnen doen. De sfeer in de trein was erg gezellig, er werden nog gedichten voorgedragen voor degene die afscheid nam.

Keurig op tijd om 19:18 kwamen we aan in Baarn waar het gezelschap, na ons bedankt te hebben, uitstapte om te gaan eten: waar anders dan in Eethuys-Café "De Generaal", het voormalige buurtstation van Baarn. Meteen daarna vertrokken wij richting Amersfoort. Eenmaal in Amersfoort aangekomen meldde Bas ons aan via de Telerail waarna we meteen richting Bokkeduinen mochten oprijden.

Bij Bokkeduinen meldde onze machinist zich weer bij de procesleider van

Bokkeduinen die ons bijna meteen een geel sein gaf naar spoor 208, ons nieuwe opstelspoor. Kort daarop zette onze machinist de trein op zijn nieuwe parkeerplek.

Daarna konden ook wij (eindelijk) van de pannenkoeken met spek proeven die Ruud onderweg gebakken had. Nadat we genoeg gegeten hadden en Marc Pot ondertussen met de procesleider van Bokkeduinen wat afspraken had gemaakt, konden we de trein "platgooien" (= alles uitschakelen en stroomafnemers neerlaten) en afsluiten. De overgebleven pannenkoeken hebben we toen maar meegenomen naar de post om meteen een goede indruk te maken. Daarna konden wij ons door de ijzig koude wind naar station Amersfoort begeven waar we de trein naar huis namen.

Al met al konden we terug kijken op een geslaagde en gezellige rit en we willen iedereen bedanken die deze onvergetelijke dag mogelijk hebben gemaakt.



Voor de laatste keer wordt met treinstel 766 op de Watergraafsmeer gerangeerd; op 26 januari 2006 werd het stel naar Amersfoort overgebracht (Foto's: Bas van Heezik)

Modelbouwweekend (2)

De extra pendeltreinen in het weekend van 11 en 12 maart i.v.m. het modelbouwweekend in het Spoorwegmuseum zullen bestaan uit de combinatie materieel 1946, stel 273 en materieel 1954, stel 766.

Wilt u in dit historische materieel vervoerd worden tussen Utrecht Centraal Station en het museum aan de Maliebaan, maakt u dan gebruik van deze reismogelijkheid.

Lees meer hierover op: www.spoorwegmuseum.nl
Kijk op Evenementen.

Revisie 766

Al geruime tijd denken de stichtingen na op welke wijze we onze 766 een grote onderhoudsbeurt kunnen laten ondergaan. Het treinstel is nu ruim 10 jaar in ons bezit en de tijd breekt aan, dat het stel eens grondig onderhanden genomen wordt. Het gaat dan zowel om conservering als om een technische revisie; zo mogelijk aangevuld met werkzaamheden die de exploitatie van het stel vergemakkelijken.

De wijze waarop dat grote onderhoud gestalte kan krijgen, kent twee varianten: voldoende en vooral ook deskundige vrijwilligers aan het werk zetten, of een meer professionele aanpak waar de technische kennis en know how van bijvoorbeeld een werkplaats voor in beeld komt.

De ervaring met het zgn. Groenproject in 2001 dat geheel door vrijwilligers werd verricht, heeft ons geleerd, dat grote klussen ook op niet geringe logistieke problemen kunnen stuiten; het stel moet ondergebracht kunnen worden in een loods (is niet zo eenvoudig) en de aansturing en toezicht vereisen vakkundige leiding; dat alles in de schaarse vrije tijd van de liefhebbers.

De 766 een grote werkplaatsrevisie geven gaat in de miljoenen euro's kosten. Dat geld hebben we niet en zal - ook langs subsidies - niet binnengehaald kunnen worden.

In 2005 kwam de stichting - naar aanleiding van de opknapbeurt die motorrijtuig DE-1 41 en Hondekoptreinstel 386 van het Spoorwegmuseum kregen (dat wij mochten slepen van Tilburg naar Amsterdam, resp. Utrecht, zie bulletin 2-2005, "Treinstel 386 (Mat'54) in het groen") - in contact met vertegenwoordigers van het zogenaamde 'tROM-project.

'tROM-project

'tROM staat voor: Tilburgse en Regionale bedrijven Ondernemen Maatschappelijk, een werkgelegenheidsproject van de Vereniging Integrale Bedrijfskwaliteit (VIB) in samenwerking met Dienst Sociale Zaken van de Gemeente Tilburg. Het Revisiebedrijf van NedTrain in Tilburg heeft zich hierbij, als regionaal opererend bedrijf, aangesloten en levert outillage, middelen en toezicht. Het Nederlands Spoorwegmuseum levert het te onderhouden of op te knappen materieel.

De Dienst Sociale Zaken van de Gemeente Tilburg is projectleider in het samenwerkingsverband 'tROM.

'tROM project is gestart in 2003 als werkgelegenheidsproject voor werklozen met als doel het bieden van professionele ondersteuning aan werkzoekenden door het opdoen van werkervaring, werkritme en ambachtelijke scholing. Het project wordt ondersteund door 3 betaalde krachten die betaald worden door de Gemeente Tilburg. Het project heeft de steun van het lokale bedrijfsleven. Sinds de start van het project, in 2003 konden al meer dan 80 deelnemers het project succesvol verlaten door de aanvaarding van een betaalde baan. De bouw van de Prinsenwagen voor het lokale carnaval was een eerste succesvol project. Daarna werd motorrijtuig DE-1 41 als eerste NSM-opdracht opgeknapt en afgeleverd aan het NSM. In het voorjaar 2005 kwam Hondekop 386 opgeknapt uit het project. Momenteel is een DE-loc type 2200 onderhanden en staat een postrijtuig Pec op de wachtlijst.

Aanleiding

De aanleiding voor het contact vloeit voort uit de eerdere contacten van Paul van der Lugt en Michiel Krans, vanuit de Hondekop-stichtingen met Lex van Marion, (toen nog) conservator van het NSM, waarbij de mogelijkheid is verkend hoe treinstel 766 kan meeliften in de opdrachten van het NSM om museummaterieel op professionele wijze opgeknapt te krijgen via het 'tROM-project. In december 2005 werd een bezoek gebracht aan Tilburg en werd kennis gemaakt met alle partijen.

Intentieafpraak

De intentie werd uitgesproken, dat 'tROM bereid is, de 766 te laten meeliften in het totale opdrachtenpakket van het NSM, waarbij het NSM-materieel absolute voorrang krijgt en de 766 kan meeliften.

In de bestuursvergadering van 22 december 2005 werd aan een projectgroep opdracht gegeven het werk voor te bereiden middels een inventarisatie van gewenste werkzaamheden. Die inventarisatie is nagenoeg klaar. De projectgroep rapporteert binnenkort aan het bestuur.

Uitgangspunten

Uitgangspunten voor de projectgroep zijn verder:

- a. *het treinstel dient na revisie weer in rijdbare staat afgeleverd te worden, inclusief alle veiligheidscontroles (o.a. ATB, Telerail/GSMR)) en te beschikken over toelatingscertificaten van de Inspectie Verkeer & Waterstaat voor het hoofdtracé;*
- b. *het bestuur accepteert een niet voor exploitatie beschikbare revisieperiode van maximaal 1 jaar (12 maanden na aanbidding); het treinstel zal gesplitst worden in vier afzonderlijke delen.*
- c. *tijdens de revisieperiode zal geen beroep worden gedaan op beschikbaarheid van 1 of meer bakken;*
- d. *het bestuur beschouwt de revisie van tweewagenstel 386 van het NSM als ervaringsuitgangspunt;*

- e. *er mogen geen veranderingen of wijzigingen plaatsvinden die een toekomstige rijvaardige staat van oplevering kunnen belemmeren of de toelating uit veiligheids- of technisch oogpunt hinderen; voldaan moet worden aan de tegenwoordige eisen voor rijvaardig museummaterieel, zonodig met ontheffingen (b.v. centrale deurvergrendeling, derde frontsein);*
- f. *het bestuur zal op zich nemen over het project, de consequenties, de voortgang, de kapitaalvergaring en het buiten exploitatie nemen van de 766 uitgebreid naar donateurs, vrijwilligers en geldschieters te communiceren.*

Al deze aspecten dienen vertaald te worden naar werkbeschrijvingen en planregels in een te vormen bestek en Plan van Aanpak.

Duidelijk zal zijn, dat er veel geld, héél veel geld nodig zal zijn. Donateurs-bijdragen, sponsoring, fondsen, giften. Het bestuur start binnenkort met een kapitaalverwervingsactie. Komt er geen genoeg geld binnen, dan zullen de belangrijkste prioriteiten bepaald worden.

U hoort er nog meer over. Help mee de 766 de komende 10 jaar rijdend te houden.

Bestands grootte digitale Nieuwsbrieven

Onze vorige uitgave van de Nieuwsbrief was qua bestands grootte aanzienlijk groter door de foto's die er in stonden. Uit reacties van enkele digitale ontvangers bleek dat wat problemen op te leveren bij het binnenhalen van het pdf-bestand; een bestand van 1,5 tot 2 MB levert met name bij de (ouderwetse...?) telefoontik-inbellers bij hun provider problemen op.

Robert Huls heeft echt alles geprobeerd om het bestand zo klein mogelijk te houden, met de beste kwaliteit. Met name het optimaliseren van de geplaatste foto's maakt het bestand al snel vrij fors zwaarder. We zouden de foto's achterwege kunnen laten, maar dat maakt de Nieuwsbrief weer wat saai. Gelukkig hebben de meeste van onze abonnees een moderne ADSL of ISDN- of kabelaansluiting waardoor het binnenhalen van zware bestanden niet zoveel problemen zal opleveren. De muziek- en filmliefhebbers die van internet downloaden weten waar we het over hebben. Liever hadden wij de uitgave ook kleiner gezien. Hier wordt achter de schermen nog hard aan gewerkt. Sorry voor de "overlast" als het binnenhalen te lang heeft geduurd.

Verder bereikte het redactieteam het verzoek de Nieuwsbrieven ook op onze website te plaatsen en dan de mogelijkheid te bieden om ze vanaf daar te downloaden. Dit idee is intern in ons redactie-overleg nadrukkelijk aan de orde geweest. Downloaden van onze

Nieuwsbrieven via de website doen we niet. De Nieuwsbrieven zijn een exclusieve service voor onze (betalende) donateurs en vrijwilligers en (geregistreerde) derden die zich daar uitdrukkelijk met naam, adres en woonplaats voor opgeven. Op de website staat vermeld (in het nieuwsframe) hoe je je digitaal kunt abonneren.

Het idee van Nieuwsbrieven was een equivalent te creëren omdat het communicatiegat tussen "slechts" twee reguliere bulletins per jaar te groot was en de productie van Nieuwsbrieven een veel kortere doorlooptijd heeft, goedkoper te produceren is en actueler kan zijn. We willen onze donateurs en belangstellenden sneller kunnen informeren over tal van interessante ontwikkelingen.

Er wordt op de website steeds een bericht geplaatst (in het nieuwsframe) waarin de recent verschenen Nieuwsbrief wordt aangekondigd. Pas na een jaar zullen alle verschenen Nieuwsbrieven (we denken aan 8 tot 10 uitgaven per jaar) op de website in een digitaal archief geplaatst worden.

Opgaven voor een papieren versie per posttoezending is niet meer mogelijk; dit brengt te hoge kosten voor ons met zich mee i.v.m. print- en frankeringskosten. Eerdere abonnees zullen deze papieren versie voorlopig nog wel blijven ontvangen. Dat aantal van 22 hebben wij echter bevroren; wij verzoeken deze ontvangers nog eens te overwegen om over te stappen naar digitale ontvangst per e-mailtoezending.

Redactieteam Communicatie

Fondsenwerving

Uit de bestuursvergadering van maandag 13 februari jl. komt Voorzitter Erik de Zwart met een oproep, die wij hierbij volledig overnemen.

Beste donateurs en mede-hondekop-liefhebbers,

Nog maar twee vergaderingen jong is mijn voorzitterschap en er liggen meteen allerlei plannen om er voor te zorgen dat "ons" Mat '54-treinstel, de 766, nog lang zal kunnen blijven rijden. Niet dat uw kersverse voorzitter daar de oorzaak van is, maar het is een realiteit, dat een treinstel als de Hondekop het nodige onderhoud behoeft om rijvaardig te blijven. Hiervoor lagen al enkele ideeën in de week en die moeten nu toch echt uitgevoerd gaan worden. Onder leiding van Edward Bary is een projectgroep inmiddels gestart met het voorbereiden van een grote revisie, die later dit jaar gestalte zal moeten krijgen bij de onderhoudswerkplaats in Tilburg. Door nauwe samenwerking met het Spoorwegmuseum kan ons treinstel ingevoegd worden in een groter revisieproject dat het materieel van het museum onder handen neemt. Elders in deze Nieuwsbrief leest u daar al meer over ('tROM-project).

Uiteraard is dit niet kosteloos, sterker, we zullen de portemonnee moeten gaan trekken. Kortom, een uitdaging voor ons allemaal. Hierbij zou ik vrijwilligers willen oproepen die ervaring hebben met fondsenwerving om een bijdrage te leveren. Hierbij moet gedacht worden aan het aanschrijven van instanties, publiek

en privaat, die aan de grote revisie een financiële bijdrage willen leveren. Mocht een van u interesse (en tijd!) hebben, dan verzoek ik u om dit te laten weten aan het secretariaat van de Stichting Mat'54 Hondekop-vier.

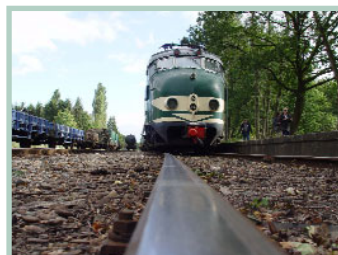
In het volgende bulletin zal ik mijzelf als nieuwbakken voorzitter nader aan u voorstellen. Wij hopen op uw medewerking!

Met vriendelijke groet,
Erik de Zwart

Oude station Houten

Het spoortraject Utrecht - Den Bosch wordt verdubbeld. Het Oude Stationsgebouw in Houten zou hierdoor verdwijnen. Om dit cultuurhistorische monument te behouden zal het 150 meter zuidwaarts direct aan het nieuwe spoor een nieuwe plaats krijgen. Het station gaat op wielen! De relatie met de historische bomenlaan en het spoor blijft bewaard. Het station krijgt een nieuwe maatschappelijke functie naast een appartementencomplex aan het Stationserf.

Wij wijzen u op een interessante website: www.stationopwielen.nl



Colofon

Uitgave : Redactieteam Communicatie Stichting Mat'54 Hondekop-vier

E-mail : e.bary@hetnet.nl

Oplage : 22x papieren versie

Vormgeving : Robert Huls

128x digitale versie