



### WC-pijpen vervangen

Dit is een vies verhaal. Nou, het verhaal is eigenlijk niet vies, maar wel het klusje dat gedaan moest worden. Ruud van Schaik kneep zijn neus dicht en ging aan het werk onder de 766. Met schone handen en fris gewassen vertelt hij zijn ervaringen hieronder.

De regelmatige excursieganger in de 766 heeft het wel in de gaten, de afgesloten wc's met een sticker "defect" op de deur. Dat is niet zo zeer omdat ze defect zijn, maar omdat er geen afvoerpijp meer onder hangt.

Na een rit melde de hoofdconductor mij dat een afvoerpijp (onder de B-bak) tijdens de rit nogal slingerde. Bij de eerstvolgende sleutelstag werd deze melding onderzocht. De pijp bleek aardig doorgeroest te zijn en ook de aansluiting zat niet helemaal vast meer. De pijp zat met 5 bouten vast aan de aansluiting waarvan ik er één los kreeg en bij twee de kop eraf draaide en in de rest kreeg ik geen beweging. Doordat ik er niet goed bij kon, kon ik er geen kracht op uitoefenen. Daarom de pijp met aansluitflens en al eraf gesloopt. De pijp eraf gezaagd en de aansluitflens heb ik meegenomen naar mijn werk.



Wat is dit? Een vogelnestje? Een defecte uitlaat van een vrachtwagen? Nee, de wc-pijp van de 766. (Foto: **Ruud van Schaik**)

Daar met een grote slijpmachine de boutkoppen en andere onrechtmatigheden eraf geslepen. Na hem schoon gemaakt te hebben, er nieuwe gaten in geboord en er vervolgens schroefdraad in getapt. De aansluitflens kon niet zomaar weer onder de trein gelast worden, doordat er te weinig draagvlak aanwezig was (zie foto's). Geen probleem, gewoon een montageplaat op mijn werk gemaakt en de flens door een collega erop laten lassen.

De wc-pijp ernaast was ook aardig doorgeroest. Aangezien die verder nog wel vast zat en we geen 2e afvoerpijp hadden, is deze met wat plaatmateriaal, popnagels en wormslangklemmen opgelapt. Toen het plan er was om tijdens een ATB-meting in werkplaats Zaanstraat gelijk laswerkzaamheden uit te voeren, heb ik ook deze eraf gesloopt en dezelfde werkwijze toegepast als bij de eerste. Helaas kon de ATB-meting niet in de werkplaats plaatsvinden, maar gebeurde dit op de Watergraafsmeer. Ondertussen heb ik gemerkt dat de afvoerpijp van de A-bak ook een beetje los zat, maar deze kon voorlopig blijven zitten. Uiteindelijk werd er een afspraak gemaakt om het lassen in de werkplaats van de Watergraafsmeer uit te voeren. Om al het laswerk in één keer uit te voeren, heb ik de pijp en de flens van de A-bak ook maar los gehaald en in een week tijd een 3e montageplaat gemaakt inclusief schilderen. Omdat er zo'n 5 cm ruimte overblijft tussen de afvoeropening van de wc-pot en de afvoerpijp, kan er water en

ander vuiligheid op de montageplaat (en tegen de vloer) terecht kan komen waardoor die kan gaan roesten. Om dat te voorkomen heb ik de uitstroomopening van de wc-pot met een afvalstukje kachelslang verlengd en deze met een wormslangklem vastgeklemd. Uiteindelijk waren 3 wc's zo voorbereid en lagen er 3 montageplaten klaar om eronder gelast te worden. Nu we in de werkplaats stonden, kon ik de plaatsen waar de montageplaten vast gelast zouden worden, met een slijptol blank slijpen. Kees Mooij, die op het spoor naast ons bezig was met het schilderen van een STIBANS-stalen D, laste tussen door 2 platen vast. Eigenlijk 1,5 want toen was het lasdraad op. Helaas konden we niet aan een nieuwe rol komen en hebben dan maar de boel opgeruimd en de trein terug laten zetten. Later heb ik de plekken waar gelast was geschilderd en 1 afvoerpijp gemonteerd. Nu kon 1 wc weer gebruikt worden, maar de andere 2 blijven voorlopig buiten dienst. Mocht u tijdens een rit van het treintoeilet gebruik maken...denk aan mij...



Zelfde pijp, nu met montageplaat. (Foto: Ruud van Schaik)

## Bestandsgrootte digitale Nieuwsbrieven (2)

Onze extra Nieuwsbrief nr. 2A van 14 februari werd per abuis in printversie, ter correctie daarna direct in beeldschermversie naar onze aangesloten computergebruikers gestuurd. De beeldschermversie is alleen bedoeld voor computergebruikers die de pagina's achter elkaar kunnen lezen. De printversie is bedoeld voor onze "papier" lezers, die een afdrukje per post krijgen toegezonden; deze versie leent zich niet voor beeldschermgebruik. Overigens waren beide pdf-bestandjes inhoudelijk wel gelijk aan elkaar. We zullen deze vergissing proberen te voorkomen. Wel is het gelukt, ondanks opgenomen foto's, de bestandsgrootte klein te houden.

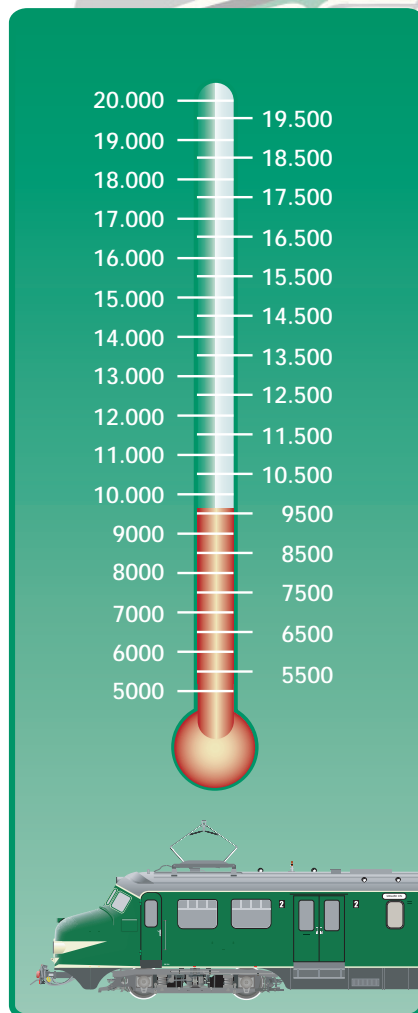
## Donateursexcursie

Binnenkort staat onze jaarlijkse voorjaarsrit weer op het programma. We hebben de datum vastgesteld op zaterdag 10 juni. Het exacte programma is momenteel nog niet bekend, maar vast staat wel dat we een rit gaan rijden in het westen des lands. We studeren momenteel op enkele leuke verrassingen! Reserveert u deze datum vast. Donateurs van de stichting krijgen binnenkort een brief thuisgestuurd met alle informatie, zoals gegevens over de ritprijs e.d. en een deelnamestrookje.

## Restauratiefonds (2)

In Nieuwsbrief nr. 2 hebben wij u verteld over het Restauratiefonds en beloofd u regelmatig te informeren over het saldo. Wij laten dat in onderstaande thermometer zien.

Het fonds startte per 31 oktober 2005 met een startkapitaal van 7.460 euro.



## Jaarverslag 2005

Begin februari jl. werd schriftelijk het Jaarverslag van de exploitatiestichting aan de Inspectie Verkeer & Waterstaat aangeboden m.b.t. onderhoud- en veiligheidszaken in 2005 en de plannen voor 2006.

Uit deze rapportage komt het rittenoverzicht 2005 (incl. de ledige materieelritten):

- 6 januari** Een koppelproof met de DE-1 41 van het Spoorwegmuseum, met een proefrit naar Amf;
- 3 april** Naar Onderhoudsbedrijf Zaanstraat en terug Watergraafsmeer, voor ATB & Onderhoud;
- 8 april** Vanuit de Watergraafsmeer naar Blerick voor het ophalen van de Mat'36 252 van de Stibans, met sleeprit naar Alkmaar, ten behoeve van een Open Dag in Alkmaar;
- 9 april** Vanuit Alkmaar naar Blerick voor het terugbrengen van de 252 (sleeprit) en terug naar de Watergraafsmeer;
- 23 april** Rit voor donateurs van de stichting, route: Watergraafsmeer - Amersfoort - Leeuwarden - Meppel - Groningen - Amersfoort - Utrecht - Watergraafsmeer (op de trajecten Amersfoort - Heerenveen en Groningen - Utrecht met de DE-1 41 gesleept);
- 13 mei** Ophalen van Mat'54 386 voor Spoorwegmuseum; Watergraafsmeer - Tilburg - Onderhoudsbedrijf Zaanstraat - Watergraafsmeer;
- 10 september** Watergraafsmeer - Amersfoort en weer terug, in het kader van Open Monumentendag
- 17 september** Rit voor donateurs van de stichting, route: Watergraafsmeer - Utrecht - Arnhem - Nijmegen - Arnhem - Deventer - Apeldoorn - Deventer - Arnhem - Utrecht - Watergraafsmeer (gesleept door diesellocc met koppelwagons Apeldoorn - Beekbergen/Loenen en terug);
- 15 november** Naar Onderhoudsbedrijf Zaanstraat en terug Watergraafsmeer, voor ATB & Onderhoud;
- 29 november** Afscheidsrit rijdend personeel NSR Den Haag Centraal, route: Watergraafsmeer - Den Haag Centraal - Rotterdam - Gouda - Ypenburg - Leidschendam - Den Haag Hollands Spoor - Watergraafsmeer, gekoppeld met de 273 van het Spoorwegmuseum;
- 30 november** Afscheidsrit rijdend personeel NSR Zwolle, route Watergraafsmeer - Zwolle - Deventer - Arnhem - Utrecht - Zwolle - Watergraafsmeer;
- 2 december** Rit ten behoeve van een donateur, route: Watergraafsmeer - Amsterdam Sloterdijk - Den Haag Hollands Spoor - Watergraafsmeer.

### Colofon

**Uitgave** : Redactieteam Communicatie Stichting Mat'54 Hondekop-vier

**E-mail** : e.bary@hetnet.nl

**Vormgeving** : Robert Huls

**Oplage** : 22x papieren versie

143x digitale versie