



Een Benelux in Hilversum

De redactie ontving een fraaie foto die wij u als Hondekop-liefhebber niet willen onthouden. Vrijwel alles op deze unieke foto is verdwenen. Het Beneluxmaterieel, het oude stationsgebouw van Hilversum en binnen afzienbare termijn zullen ook de sporen 905 en 906 verdwijnen om ruimte te maken voor een tweede eilandperron.

De situatie wordt uitgebreid beschreven op de website van Nico Spilt (www.nicospilt.com) in de thema's:

- * Ombouw Hilversum en
 - * Hilversum in vroeger tijden (in de reeks: "Het verleden herleeft").
- Hilversummer Dick van Aggelen slaagde

erin dit bijzondere tafereel vast te leggen. De zon was op het moment van fotograferen al bijna onder (oktober 1987). De Beneluxstellen waren officieel al uit dienst, maar plotseling doken er drie op die als stoptrein naar Amsterdam reden. In Leuven (België) staat nog een tweetje (NMBS-treinstel 220.902) te verkommeren, de rest van dit materieeltype is gesloopt.

Een aardig artikel over het treinverkeer op het traject Amsterdam - Brussel staat in Spoorweg Journaal 132 (2003). Het informatiebulletin 1999 nr. 4 van de Stichting Mat'54 Hondekop-vier is grotendeels gewijd aan de Beneluxtreinstellen van NS en NMBS



Prijsvraag Nieuwsbrief (2)

766 ONLINE

In onze Nieuwsbrief nr. 2 verzochten wij onze lezers een leuke naam te bedenken voor deze - begin dit jaar - gestarte vorm van informatie aan onze belangstellenden. Wij ontvingen enkele reacties met suggesties. Hieruit konden wij helaas geen keuze maken, omdat de voorgestelde namen niet voldeden aan onze wens m.b.t.:

- * originaliteit
- * aan treinstel 766 gerelateerde naam
- * een herkenbaar beeldmerk
- * goede klank en speelse vorm
- * relatie met de moderne wijze van presentatie (digitale opmaak en verzending).

De redactie verzocht vervolgens aan Robert Huls (grafisch ontwerper) een naam te bedenken. Dat is gelukt en wij nemen die naam nu over; onze Nieuwsbrieven zullen voortaan door het leven gaan als "**766 Online**" met het bovenstaande logo.

Aan deze naamgeving hebben wij verder geen prijsuitreiking verbonden. De inzenders bedanken wij voor hun ingezonden bijdragen.

Wij hopen, dat wij met de introductie van Nieuwsbrieven een goede weg zijn ingeslagen die in een behoefte voorziet. Inmiddels hebben ruim 150 belangstellenden zich geabonneerd op onze digitale nieuwsvoorziening. Onze ambitie is 8 tot 10 Nieuwsbrieven per jaar uit te geven als volgt: maandelijks een

reguliere uitgave, met uitzondering van de maanden april en november waarin het bulletin verschijnt en in de zomermaanden juli/augustus een gecombineerde uitgave. Tussendoor EXTRA uitgaven wanneer de actualiteit daar aanleiding voor geeft.

Alles uiteraard onder het voorbehoud, dat we wat te melden moeten hebben. Bijdragen van onze lezers en vrijwilligers zijn daarbij welkom.

Redactieteam Communicatie

Langs de Rails

De redactie van 766 Online maakt zijn lezers graag attent op een interessante website. De site van Nico Spilt: www.nicospilt.com bevat:

- * duizenden foto's (waaronder Hondekopmaterieel)
- * honderden (historische) thema-artikelen
- * railagenda met spoor gerelateerde activiteiten
- * beelden uit de jaren zestig en zeventig
- * voorplaat van de week
- * links en webrings
- * gastenboek
- * forum

Behoort u ook al tot de ruim 300.000 bezoekers van "Uit de archieven van Nico Spilt" ?; een website zonder sponsoren.....



NVBS lustrum 75 jaar



Veel van onze lezers, donateurs en relaties zijn bekend met of zelfs lid van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen, de NVBS. Op 28 februari jl. bestond deze vereniging 75 jaar. De voorbereidingen voor het vieren van dit lustrum, waarvan het thema luidt: "75 jaar samen op het spoor", zijn in volle gang. De organisatie van een tram- en treinmanifestatie is in een gevorderd stadium. Inmiddels is een speciaal lustrumnummer van Op de Rails verschenen met als onderwerp: "De mens in de vereniging". Hoe was het vroeger? Leden van de oudere generatie maar ook jonge hobbyisten blikken terug over hun hobby en welke rol de NVBS daarbij van belang was en is. De redactie van 766 Online maakt zijn lezers graag attent op een speciale lustrumwebsite: www.nvbs75.com en wenst de NVBS alvast van harte succes bij de uitvoering van alle geplande activiteiten. Onze felicitaties gaan uit naar het bestuur.

Deze site bevat o.m. informatie over (data nog voorlopig):

- * Tramfeest in Amsterdam op zondag 11 juni 2006
- * Treinfeest in de driehoek Apeldoorn - Dieren - Zutphen op 14 en 15 oktober 2006
- * Jubileumsymposium over het railvervoer op zaterdag 13 mei 2006
- * Jubileumboek en DVD
- * Tentoonstelling
- * Fotowedstrijd
- * Speciaal jubileumfonds

Vorige jubilea

De NVBS werd in 1931 opgericht en het is niet moeilijk te bedenken dat in 2006 het 75-jarige bestaan plaatsvindt. Reeds eerder werden het 25-, 40-, 50- en 60-jarige bestaan gevierd, waarvan dat van 1981 en 1991 met twee grote manifestaties in de vorm van een tramparade in Amsterdam en een stoomlocomotiefoptocht op de spoorlijn Amersfoort - Woudenberg in 1981 en een aanmerkelijk grotere in de Westhaven van Amsterdam in 1991. Vooral de gebeurtenissen in 1991 waren indrukwekkend met 28 tramstellen en 23 stoomlocs en zijn derhalve nauwelijks nog te overtreffen.

Verdere informatie vindt u op de hiervoor genoemde website: Thema van het Jubileum.

nvbs75.com

Gouden Hondekop Wisselbeker Bokaal

In 2002¹ werd door toenmalig voorzitter Paul van der Lugt de "Gouden Hondekop Wisselbekertrofee" ingesteld. Op vrijdag 10 maart werd tijdens de roest-rijritten op de Utrechtboog de Gouden Hondekop Wisselbeker Bokaal 2005 door voorzitter Erik de Zwart uitgereikt aan Marc Pot als waardering voor zijn langjarige inzet voor de Stichting en Hondekoetreinstel 766. Marc was de technische man van het eerste uur en was reeds actief bij de verwerving van de 766 in 1995.

Ter motivatie heeft het bestuur van de SEOM gemeend, dat de jarenlange tomeloze en belangenloze toewijding van deze bijzondere vrijwilliger niet vanzelfsprekend is, terwijl dat tegelijkertijd door de meesten onzer wel wordt aangenomen. Misschien voert het te ver om te zeggen dat er zonder Marc geen rijvaar-

dige 766 meer zou zijn, maar het bestuur kan in ieder geval constateren dat zijn bijdragen aan het onderhoud, aan het onderhouden van contacten met instanties als de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Nedtrain, NS Reizigers en anderen er in belangrijke mate aan bijdragen dat de 766 nog over 's lands elektrische spoorwegen rijdt.

Marc houdt het belang van de 766 goed voor ogen; het is duidelijk dat zijn liefde voor 'de oude dame' zoals hij haar liefkozend noemt, de drijfveer van zijn handelen is.

Om zijn toch niet zo vanzelfsprekende "vanzelfsprekende beschikbaarheid" voor de 766 te prijzen en om Marc ook vooral aan te moedigen zijn inzet te blijven geven aan 'de oude dame' is de toekenning van de Gouden Hondekop Bokaal naar onze verwachting een beloning van formaat!

¹ Zie ook de Informatiebulletins 2-2002, 3-2002 en 3-2003.



Roestrijden Utrechtboog

Op vrijdag 10 maart werd Hondekop 766 ingezet om de sporen van de nieuwe Utrechtboog te ontroesten.

Roestrijden is een wettelijk voorgescreven actie om rails die langer dan 24 uren niet bereden zijn te ontdoen van de onvermijdelijke roestvorming, zodat de spoordetectie (voor seingeving en de spoorstroomlopen) in de rails gegarandeerd wordt. En dat is weer vereist vanwege de veiligheid. Bas van Heezik, machinist NSR en vrijwilliger bij de Stichting noteerde wat achtergronden bij de ingebruikname van de Utrechtboog. Hieronder zijn artikel.

Het is alweer even geleden, namelijk december 1997, dat de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma toestemming gaf aan (destijds) NS Railinfrabeheer, voor de aanleg van de zogenaamde Utrechtboog.



Foto: Douwe Krijnen; 10 maart 2006

Deze Utrechtboog vormt de verbinding tussen de spoorlijn Amsterdam - Utrecht en de zuidelijke tak van de ring-spoorbaan Amsterdam, ook wel de Zuidtak genoemd. Hiermee wordt dus een snelle en directe treinverbinding tussen Utrecht, Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol mogelijk. Ten opzichte van de huidige verbinding, met een overstap in Duivendrecht, wordt een reistijdverkorting van een kleine 10 minuten mogelijk. Het zuiden des lands heeft vanaf nu een rechtstreekse verbinding met Schiphol via Utrecht. Ook in commercieel opzicht een belangrijke en gewenste verbetering.

De Utrechtboog is gemaakt met behulp van de "zwevende betonfabriek" of Movable Scaffolding Systeem kortweg MMS genaamd. Dit is een soort bekistingsmachine die zich kan verplaatsen via de hoge betonnen kolommen en ter plaatse, dus in de lucht, een viaductdeel maakt. Er werd ijzerbewapening in de bekisting aangebracht en vervolgens beton gestort. Dat moest vijf dagen uitharden. Dan klapte de MMS aan de onderkant open en legde het viaductdeel tussen de twee kolommen en kon het afgewerkt worden. Vervolgens reed de MMS weer verder. Het maken van een viaductdeel tussen twee kolommen, het verrijden van de MMS, het storten en laten uitharden van het beton, duurde steeds een maand. Dit

systeem van bouwen is uniek in Nederland en daarmee ook in de rest van de wereld.

Oorspronkelijk zou de Utrechtboog al op 11 december 2005 in gebruik worden genomen. Maar in oktober vorig jaar besloot ProRail dit uit te stellen omdat nog niet alle noodzakelijke procedures voor het veilig laten rijden van trein op de boog waren afgerond. De Utrechtboog is namelijk het eerste traject dat is voorzien van een nieuw beveiligingssysteem, dat is voorbereid op de introductie van het Europese systeem ERTMS (European Rail Traffic Managementassistant Systeem).

Nadat de noodzakelijke procedures waren afgerond werd de nieuwe openingsdatum vastgesteld op 12 maart 2006.

In de week voorafgaand aan de 12e maart werd er op de boog "roest gereden", nadat in het weekend van 4 en 5 maart de infra sein- en bedieningstechnisch was aangesloten. Dit verliep niet zonder slag of stoot, maar enkele dagen later kon op het nieuwe baanvak proef gereden worden. Mijn Haarlemse collega Frank Pippel, één van onze vaste 766-machinisten, had de primeur de rails te ontroesten. Dit zogenaamde roestrijden van de sporen is nodig omdat indien de koppen van de spoorstaven roestig zijn, het contact van de voertuigen met de spoorstaven over het algemeen afneemt. Hierdoor zou het voor kunnen komen dat seinen niet worden "afgereden" en eventue-

le overwegen niet dicht gaan. Indien spoorstaven éénmaal in de 24 uur met een minimaal aantal assen wordt bereiden, wordt roestvorming voorkomen. Bepalend daarbij is het aantal assen waarmee de spoorstaven bereiden worden. Tijdsduur en aantal assen zijn dus de criteria die de voornaamste rol spelen bij het roestrijden. Op woensdag 8 en donderdag 9 maart werden door machinist Frank Pippel met modern VIRM-materieel de eerste slagen gereden. Maar op vrijdag 10 maart werd de 766 van stal gehaald.

Telkens werden enkele slagen Amsterdam Zuid (middenkopspoor 411) - Abcoude (midden spoor 706) vice versa gereden om zo de rails op de Utrechtboog te kunnen ontroesten.

Op 10 maart moesten de vrijwilligers voor het eerst naar de Bokkeduinen om de trein op te starten. Beide voorzitters waren ook aanwezig; Michiel Krans stapte in Amersfoort in en Erik de Zwart in Utrecht.



Foto: Douwe Krijnen; 10 maart 2006

Geplande vertrektijd was 09.10 uit Amersfoort. Natuurlijk zijn de vrijwilligers er dan veel eerder, want er gaat nog al wat vooraf voor de 766 kan vertrekken. Onze Hondekop staat in de Bokkeduinen op een spoor met bovenleiding. Dat heeft voor en nadelen. Voordeel is dat we niet meer met een rangeerloc naar een spoor met bovenleiding gerangeerd hoeven te worden. Nadeel is dat er echt goed noodgereed gemaakt moet worden. De hoofdreservoirs zijn helemaal leeg. Lucht is nodig voor het opzetten van de stroomafnemers en het in laten komen van de vele elektro-pneumatische schakelaars en natuurlijk de reminstallatie. Als in de Watergraafsmeer de rangeerloc ons op een spoor met bovenleiding had gezet was er meestal wel 6 of 7 bar luchtdruk aanwezig. Tevens werden de lagers tijdens het rijden al langzaam bewogen en de tractiemotoren "enigszins" droog gewapperd. Dit voordeel hadden we nu niet meer.

Toch kregen we razendsnel al een stroomafnemer tegen de rijdraad en kon het luchtpompen beginnen. Nadat de 24 uren controle was verricht, water was gehaald en de koffie pruttelde, waren we gereed voor vertrek.

Precies op tijd zette onze machinist Frank Pippel de trein in beweging en verliet de 766 haar nieuwe standplaats, de Kei-stad Amersfoort. Via Den Dolder en Bilthoven en Lunetten (kopmaken) reden we naar Utrecht Centraal.

Via de Utrechtse Lijn op naar Abcoude. De oude dame deed het weer fantastisch en ook machinist Frank genoot met volle teugen. De seinen werkten

ook perfect en voor wij het wisten zaten we daadwerkelijk op de Utrechtboog! En schitterend bouwwerk met dito uitzicht! De 766 als allereerste elektrische trein op de Utrechtboog!! Iedereen genoot van dit bijna 1800 meter lange stuk baanvak. De ook aanwezige mensen van projectbureau DHV Temid Rail konden hun bouwwerk even zien vanuit een ander perspectief. Er werden in totaal drie complete slagen gemaakt en de eerste rit naar en laatste rit van Amsterdam Zuid. De ritten verliepen verder vlekkeloos en voor we het wisten moesten we alweer afscheid nemen van een bijzondere spoorlijn. Via Utrecht Centraal en Bilthoven reden we weer naar Amersfoort en zo weer naar de Bokkeduinen. Hier werd de 766 afgebroken. Gelukkig niet letterlijk! Maar we moeten dan in de trein alles uitschakelen wat men in spoorjargon afbreken noemt. Vandaar deze woordspelling.



Foto: Douwe Krijnen; 10 maart 2006

Restauratiefonds (3)

In Nieuwsbrief nr. 3 presenteerden wij voor het eerst de thermometer van het saldo van het restauratiefonds. Daar horen natuurlijk cijfertjes bij; de trend is stijgende. Het saldo bedroeg per:

| | | | | |
|-------------|------|---|---|-------|
| 31 oktober | 2005 | : | € | 7.460 |
| 30 november | 2005 | : | € | 8.077 |
| 31 december | 2005 | : | € | 9.259 |
| 31 januari | 2006 | : | € | 9.668 |
| 28 februari | 2006 | : | € | 9.810 |

Omdat de meeste donaties in december en januari binnenkomen, zal de procentuele stijging de komende maanden lager liggen. Hoe kwam de Stichting nu aan het startkapitaal? De geschiedenis in het kort.

** Op 14 augustus 2001 vond de feitelijke start van het fonds plaats na een bijdrage/schenking van fl. 12.500,00 (€ 5.672,25) door een grote geldgever.*

** In de periode oktober - december 2004 werd er door deelnemers aan de jubileumrit van Michiel Krans (zie bulletin 1-2005) in totaal nog eens € 1.788,00 in het fonds gestort; eind 2004 bevatte het fonds dus € 7.460,25; dit saldo bleef tot eind oktober 2005 ongewijzigd.*

** Met ingang van november 2005 wordt 30% van alle donaties rechtstreeks in het fonds gestort, wat de hiernaaststaande ontwikkeling geeft.*

Alles bij elkaar zijn we dus al een aardig eind op weg om het oorspronkelijke startbedrag te verdubbelen!

