



Herinstructie 766

Vrijdag 20 oktober 2006 was een bijzondere dag. Op deze dag waren namelijk alle vijf machinisten, Teun Horstman, Frank Pippel, Ben Houtman, Ruud Maijer en Bas van Heezik op de 766 aanwezig samen met onze storing-monteurs Marc Pot, Ruud van Schaik, Wim Allart en treinbegeleider Douwe Krijnen, voor een middagje herinstructie op de 766.

Na de in de trein gehouden lunch gingen de deelnemers er flink tegenaan en werd onze trein aardig binnenstebuiten

gekeerd. Van noodgereedmaken tot aarden, van afsluiten tripleklep tot het buitendienst zetten van een tractiemotorgroep, het werd allemaal behandeld en geoefend.

Speciale dank gaat uit naar Vakondersteuner Machinisten Haarlem, Bert van Kuilenburg, die toe zag op het correct verlopen van deze geslaagde middag. Voor de administratie was een speciaal formulier ontwikkeld, dat door onze vormgever Robert Huls in een fraaie lay-out gegoten was.

Bas van Heezik (Foto: Douwe Krijnen).



Daklekkage

Op 13 september werd een noodreparatie uitgevoerd aan het dak van de 766, nadat eerder was gebleken dat er ernstige waterlekkage was opgetreden. In de NedTrain-loods in Amersfoort Bokkeduinen hesen Wim Allart en Ruud van Schaik zich in de verplicht voorgeschreven valbeveiliging en zochten zij

het toen letterlijk hogerop, wel te verstaan. Gewapend met nieuwe beugeltjes, kitspuit en een flinke dosis moed, beklommen zij de 766, want een waterlekkage doet de 766 natuurlijk geen goed. Na een half uurtje sleutelen daalden zij weer neer. Helaas bleek later dat de lekkage nog niet goed verholpen was.



De enorme plensbuien van de zeer natte augustusmaand brachten voor de 766 een serieus probleem aan het licht: daklekkage bij de achterste stroomafnemer van de Bk-bak. Naar binnen dringend water dus. Dat vereiste spoedig herstel. Direct na de rit naar Baarn op 13 september (zie Nieuwsbrief nummer 8 van oktober 2006) werd in het NedTrain Servicecentrum in de Bokkeduinen geprobeerd dit te repareren. Op de foto ziet u Wim Allart en Ruud van Schaik bezig het euvel te verhelpen. Vanwege de ARBO-veiligheidsvoorschriften mag het dak van een trein alleen beklommen worden indien gebruik wordt gemaakt van valbeveiligingsmiddelen (Foto: Douwe Krijnen)

Kerstmis 2006

Het jaar 2006 loopt ten einde; de feestdagen staan voor de deur. Het daglicht is beperkt tot enkele uurtjes per dag. Tijd voor de hobby in huiselijke kring. Tijd ook ons voor te bereiden op een nieuw jaar; 2007 zal cruciaal worden voor de 766. Revisie en onderdak stalling zullen de speerpunten zijn die we in het nieuwe jaar willen bereiken. Het was een jaar met records; van ijzige koude en veel sneeuw in het vroege voorjaar, tot hittegolven in de zomer, een natte augustus en een warme oktober en zelfs een record aantal afgelegde kilometers op één dag. Liefst 718 kilometer reed de 766 op 13 juni als Servexpres door het land. Ook werden in 2006 voorbereidingen getroffen voor een grote Revisie van de 766. In het komende jaar hoort u daar ongetwijfeld meer over.



Het jaar 2006 stond ook in het teken van Nieuwsbrieven die duidelijk in een behoefte zijn gaan voorzien, ruim 300 abonnees lezen vrijwel maandelijks over ons doen en laten, wel en wee. Ook de website werd in een nieuw jasje gestoken en in onze huisstijl gepresenteerd.

Nieuwe donateurs en relaties werden verwelkomd met een nieuw Welkomstboekje. We gaan het jaar 2007 met vertrouwen tegemoet; uw steun blijft daarbij onontbeerlijk. Het jaar ook van diverse personele wisselingen, nieuw elan, jong talent.

Het redactieteam Communicatie wenst u alvast fijne Kerstdagen, een goede jaarwisseling, een uitstekende gezondheid en veel hobbyplezier.

En we bedanken onze achterban voor de trouwe support en gelidelijke steun het afgelopen jaar.

Robert Huls en Edward Bary

Flitsen uit de bestuursvergadering

Op 6 november jl. is het bestuur van de eigenaarstichting weer in vergadering bijeen geweest. Aanwezig waren Erik de Zwart (vz.), Arjen Blacquièrre (secr.), Edward van Dam (penningmeester) en Hermen van Nes (magazijnmeester). Namens de exploitatiestichting was Bas Crijns aanwezig.

Bestuur algemeen

Geconcludeerd is dat we dringend behoefte hebben aan uitbreiding van het bestuur met tenminste één nieuw lid. Er ligt veel werk op de plank en voor alle bestuursleden geldt dat we onze taken moeten vervullen naast onze reguliere dagelijkse bezigheden (werk, gezinnen met jonge kinderen). We zijn vooral op zoek naar iemand die secretariaële ondersteuning kan bieden en die een verbindende schakel kan zijn met de mensen van 'de werkvloer'. We verwachten op korte termijn in deze behoefte te kunnen voorzien.

Edward van Dam is inmiddels volledig operationeel als penningmeester. Daarmee is de overdracht van de vorige naar de nieuwe penningmeester afgerond. Betalingen aan de stichting kunt u vanaf heden richten aan gironummer 187711 t.n.v. de Stichting Mat'54 Hondekop-vier te Dordrecht (was: Hengelo).

Revisie

In de aanloop naar de geplande revisie van de 766 in Tilburg, staan de komende maanden – naast de subsidieaan-

vraag – twee belangrijke mijlpalen op het programma. De eerste is een gezamenlijke bestuursvergadering, waar ook de nauwst betrokken vrijwilligers voor worden uitgenodigd. Deze bijeenkomst vindt plaats op maandag 20 november. De tweede mijlpaal is een breed georiënteerde vrijwilligersavond op woensdag 7 februari. Beide sessies hebben als doel het ontwikkelen van een gezamenlijk gedragen visie over punten zoals: wat willen we met de 766 vóór, tijdens en na de revisie? Op welke wijze gaan we de plannen communiceren? In welke kleurstelling willen we de 766 straks Tilburg zien verlaten? Hoever willen we gaan in het terugbrengen van de trein in een historische staat? De grote bagageruimte weer terugbouwen? Koersrollen eruit? De Spartaanse machinistenzetels uit de beginperiode van het Hondekoptijdperk weer terugplaatsen? Vragen te over; gespreksstof genoeg! Deze bijeenkomsten zijn de podia bij uitstek waarop de stichtingsmedewerkers hun zegje kunnen doen. De subsidieaanvraag is volop in ontwikkeling en zal volledig worden toegespitst op een cascorevisie, inclusief de technische zaken die hersteld moeten worden om een rijvaardige inzet van de 766 mogelijk te houden. Het (deels) terugbouwen van het oorspronkelijke interieur wordt beschouwd als een afzonderlijk project, waarvoor in een later stadium apart subsidie zal worden aangevraagd. Het totale project zou te veelomvattend en daardoor te complex worden als we dit allemaal in één keer zouden willen realiseren.

Overdekte stalling

Het verkrijgen van een overdekte stallingslocatie voor de 766 is een blijvend punt van aandacht. We zijn met diverse partijen in gesprek.

Gouden Hondkopbokaal

Deze wisselbeker, die een blijk van waardering is voor het vele vrijwilligerswerk dat binnen de stichting verzet wordt, zal van eigenaar veranderen tijdens de vrijwilligersavond op 7 februari. Uitreiking van deze beker is voorbehouden aan Erik de Zwart als voorzitter. Hij heeft al een kandidaat op het oog!

Donatiebus

We merken tijdens donateursritten regelmatig dat mensen een incidentele

(extra) gift aan de stichting willen geven. Speciaal voor dat doel zal in de trein, zichtbaar voor iedereen, een donatiebus worden opgehangen, waarin zulke giften kunnen worden gedeponeerd. Na iedere rit zal de bus worden geleegd. De opbrengst komt volledig ten goede aan het Restauratiefonds. Ook wanneer de trein wordt verhuurd aan bijvoorbeeld een commerciële klant, zullen de passagiers worden geattendeerd op de donatiebus.

Dit waren de belangrijkste onderwerpen uit de bestuursvergadering van 6 november.

Arjen Blacquièr
Secretaris



Nostalgie op het station Dieren waar de tijd leek stil te staan: DE-loc 2459 rangerend op het VSM-spoor, terwijl treinstel 766 als trein 28824, op weg van Zutphen naar Arnhem, een korte stop maakt tijdens het NVBS Jubileumweekend; 14 oktober 2006 (Foto: Nico Lollinga).

Portret

In Nieuwsbrief 7 berichtten wij over de uitbreiding van het machinistenkorps 766 waartoe Bas van Heezik als vijfde machinist toetrad. Met regelmaat treft u artikelen aan van Bas in onze Nieuwsbrieven. De redactie zocht hem op in de koffiekamer van zijn standplaats Hoofddorp Opstel terrein en maakte kennis met een enthousiaste vrijwilliger en een liefhebber van draadloze communicatiemiddelen. Een portret van een bevoegen technicus, een bewaarde machinist met een bijzondere hobby...

“Als machinist bij NSR en op de Hondekop 766 heb ik mijn werk dagelijks te maken met draadloze verbindingapparatuur: Telerail, GSM-R, por-

tofoon, mobieltje en de railpocket. Ik vind het altijd leuk (en belangrijk !) om die apparatuur goed te gebruiken. Het is tenslotte de navelstreng met “de wal”.

Mijn fascinatie en interesse voor draadloze communicatie is al in mijn tiener-tijd ontstaan. Het begon allemaal al in 1976 toen mijn vader met twee portootjes aan kwam. Die leverde destijds al 1 watt aan zendvermogen. Niet misselijk in die tijd. De halve straat had toen geen beeld meer op de tv als ik aan het zenden was. Dat duurde overigens niet zo heel lang want ze vraten batterijen. Later, in 1980 toen de MARC* regeling kwam, werd er ook een 27 MC apparaat aangeschaft. Zo'n kassie met een lange antenne die natuurlijk bij ons thuis hoog op het dak moest staan. Het werd de AS 201.



De basispost thuis. Met de Condor 16 mobilfoon en rechts de bedieningseenheid voor het invoeren en uitzenden van de tooncode (Foto: Bas van Heezik)

Een Audio Sonic (fabrikant was Philips) met 22 kanalen en 0.5 watt aan zendvermogen. Dat stelde natuurlijk niet zo veel voor maar je had wel 20 kanalen meer dan op je portootje. Later is die Audio Sonic nog omgebouwd naar 2 watt en dat kon je wel merken; 's nachts was Haarlem - Rotterdam gewoon te doen. Je lag dan met je oor op de speaker maar je kon het verstaan. De Audio Sonic heb ik nu nog steeds in de kast liggen maar gebruik hem allang niet meer. Ik heb er mee gewerkt tot eind 1984. Want in dat jaar kreeg ik een Bosch mobilfoon KF 161 (VHF 6 watt 10 kanalen) met bijbehoren Bosch Portofoon. (1.5 watt VHF). Die deden het perfect en waren veel zuiniger met de batterijen (was gewoon een accupack 12 volt 450 mAh). Later kwam er nog een Bosch Portofoon bij. Deze por-

to's hadden aan de voorzijde de batterij geklemd zitten die wat uitstak. Ze kregen dus al gauw de bijnaam "porto met het buikje" In 1995 liep ik tegen professionele PTT apparatuur aan. 10 mobilfoons Type Condor 16 en Condor standaard, één basispost en 7 portofoons. Mobilfoons 10 watt, Porto's 2.5 watt en de basispost 8 watt. Is ruim voldoende voor hier in de omgeving.

Oproepen met de 5 tvo code. Die riedeltjes van de taxi. Een compleet mobilfoonnetwerk. Antenne staat bij mij op de flat. Wel moet ik het kanaal delen met een transportbedrijf vlak bij Schagen.

Die zitten namelijk op dezelfde frequentie. Maar ik hoor ze zelden. Het spul werkt perfect.



Van links naar rechts: het 27 MC-bakkie van Audio Sonic, de Bosch portofoon, de Kenwood en Motorola PMR portofoons. Tussen de eerste en de laatste twee zit ruim twintig jaar verschil (Foto: **Bas van Heezik**)

Mijn broer heeft er een in de auto, hij rijdt dagelijks van Haarlem naar Amsterdam voor zijn werk en we hebben gewoon contact met elkaar. 3 vrienden hebben ook een mobiel in de auto. In mijn auto heb ik alles los gemonteerd met een magneetantennetje op het dak. Ben anders bang dat het dievengilde toeslaat. Verder heb ik nog wat PMR** werk, ook zeer goed bruikbaar voor op de 766. Tijdens de 45-jarige huwelijksjubileumrit van Michiel Krans met de 766 (op 30 oktober 2004, zie Bulletin 1-2005), hebben we daar dan ook dankbaar gebruik van gemaakt en in de toekomst waarschijnlijk nog wel meer. Ook wat scanners gehad voor de politie, brandweer en ambulance af te luisteren. Eerst een scooptje 2bands. Met kristallen. Werkte leuk! Later een driebander ook Scooper, was nog beter. Tot ik in 1986 mijn eerste computerscanner kocht bij Tandy, een elektronicazaak. Later kwamen er meer langs zeten: Bearcats 144xlt 100xlt en 200xlt. Helaas zitten we nu vast aan het c2000 netwerk en hoor je bijna niks meer. Alleen in Amsterdam hoor je af en toe nog de politie. Wel zijn er zogenaamde c2000 alarmontvangers op de markt voor het volgen van de meldingen van brandweer en GGD.

Bij NS heeft de ontwikkeling van draadloze communicatie ook een forse ontwikkeling meegemaakt. Moesten we vroeger bij een stoptonend sein de cabine uit in weer en wind om naar een telefoonkastje bij het sein te gaan bellen, met de komst van telerail in 1987 was dat al een hele verbetering. Portofoons voor onderling mobiel verkeer is nog

dagelijkse kost bij NS, makkelijk, handig en vaak heel nuttig. Sinds een aantal jaren rijden we nu met een mobieltje op zak. De bijsturing kan ons zo snel en makkelijk bereiken. GSM-R is de nieuwste telg; momenteel wordt die volop in het materieel ingebouwd. Het is toch fantastisch die draadloze techniek...". Zie ook het artikel Van Telerail naar GSM-R in Nieuwsbrief 9.

* MARC staat voor: Machtiging Algemene Radio Communicatie.
De zendvergunning voor de "bakkies".

**PMR betekent Private Mobil Radio: Bepaalde frequentie in de 70 cm band met 0.5 watt aan zendvermogen speciaal voor de korte afstand.

Bas van Heezik



Express voor Irdeto Access

Op vrijdag 6 oktober heeft de 766 gereeden voor een bedrijfsgezelschap uit Hoofddorp dat voor een weekend teambuilding naar Kerkrade ging; Irdeto Access is leverancier van contentbeveiligingssystemen en onderdeel van de multinationale mediagroep Naspers. NS Chartertrains had de 766 ingehuurd om vervoer te verzorgen.

Voor de storingsmonteurs begon de dag al vroeg. Aangezien we om 07:41 uur vanaf Amersfoort zouden vertrekken betekende dit dat de storingsmonteurs al om half zes moesten beginnen. De weervoorspellingen die dag waren niet al te best. Er werd veel regen verwacht en helaas kwamen die voorspellingen ook echt uit.

Nadat Ruud van Schaik en Wim Allart de trein gereed hadden gemaakt en de 24-uurscontrole hadden gedaan, arriveerden onze ritbegeleider Douwe Krijnen, storingsmonteur Marc Pot en machinist Frank Pippel. Toen ook onze cateringmedewerker Maurits Wever er was, was het treinpersoneel compleet. Hierna vroegen we toestemming om even naar het reinigingsperron te rijden om de watertanks van de wc's te vullen.

Kort voor half acht rangeerden we richting Amersfoort Centraal waar we kop moesten maken. En om 07:41 uur vertrokken we als trein 828319 naar Hoofddorp Opstel. Ook daar maakten we weer kop en om 08:50 uur reden we van Hoofddorp Opstel naar station Hoofddorp, waar het reisgezelschap





zou instappen. Op het perron stonden al zo'n 125 mensen te wachten, waarvan de meesten alleen Engels spraken. Echter de mensen van Servex die de catering zouden verzorgen, waren er nog niet. Ze bleken in de trein te zitten die net op het andere perron binnenkwam. Dus wij snel met een man of 3 geholpen om alle karren van het ene perron naar het andere te transporteren en in de trein te laden.

Met ongeveer 5 minuten vertraging vertrokken we toen om 09:05 uur vanaf Hoofddorp als trein 28320 richting Kerkrade. Terwijl de ruitenwisser de regen van de cabineruit probeerde te wissen kregen we slecht nieuws: er was een draadbreek tussen Weert en Roermond over beide sporen. De prognose van deze stremming was dat dit

tot ongeveer 16:00 uur zou duren, later werd de prognose zelfs 18:00 uur.

De eventmanager van Chartertrains, Rob Litjens, die ook in Hoofddorp was ingestapt, was al druk aan het bellen en kwam met de mededeling dat we niet verder dan Eindhoven zouden rijden. Daar zouden de passagiers in bussen overstappen.

In de trein was het, ondanks dit slechte nieuws, erg gezellig. De passagiers hadden een teambuilding weekend. Ze kregen de opdracht om in de trein een schilderijtje te maken. Dus iedereen had een schildersdoek, kwasten en potjes verf en er werd druk geverfd, terwijl de mensen van Servex rondgingen met koffie, donuts en Berliner bollen.

Toen we bijna bij Eindhoven waren belde de Transportcontroller van

Eindhoven met de vraag of we in onze oorspronkelijke, dus latere dienstregeling terug wilden rijden of dat we meteen terug naar Amersfoort wilden. Wij kozen voor het laatste.

In Eindhoven aangekomen stapten alle passagiers uit en nadat de eventmanager ons bedankt had reden we de "tuin" (het opstel terrein) van Eindhoven in om daar even te wachten tot we om 11:12 uur weer mochten vertrekken naar Amersfoort als trein 828321.

Toen we terug waren op Amersfoort-Bokkeduinen rond 13:00 uur en weer langs het reinigingsperron stonden hebben we, gewapend met schoonmaakdoekjes, emmers en dweilen, de trein nog even goed onder handen genomen. Nadat we de trein weer op zijn oude plek, spoor 208, hadden geparkeerd konden we de trein afsluiten en naar

huis gaan, terugkijkend op een geslaagde rit, ondanks de kleine tegenslag. Natuurlijk willen we alle mensen bedanken die zich voor deze rit hebben ingezet.

Wim Allart en Douwe Krijnen

(Foto's: **Ruud van Schaik**)



Donateursexcursie

Op zaterdag 30 december 2006 aanstaande herneemt Stichting Mat'54 Hondekop-vier een oude traditie: De oudejaarsrit met donateurs keert weer terug! Niet alleen het verorberen van één of meer oliebollen staat op het programma, er is ook aan de breder geïnteresseerde hobbyist gedacht!

Deelname aan de rit kost € 32,50 per persoon voor donateurs en € 40,00 per persoon voor niet-donateurs. Als er nog plaats over is, kunnen niet-donateurs ook met de rit mee. U kunt zich opgeven door het verschuldigde bedrag over te maken naar gironummer 8407451 t.n.v. de Stichting Exploitatie en Onderhoud Mat'54 te Hoogmade o.v.v. Excursie 30 december 2006.

U dient tevens uw naam en volledige adres per mail of brief op te geven aan het secretariaat van de Stichting Mat'54 Hondekop-vier:

Keenwerf 21, 2804 MR te Gouda.
(arblacquiére@dds.nl). Vergeet bij overschrijvingen via internet niet uw adresgegevens te vermelden!

Wie nog mee wil moet snel zijn.

De administratieve processen worden komende week afgerond.

Houdt u rekening met de Kerstdrukke in december, zowel in het betalingsverkeer als in het postverkeer.

Raadpleeg voor meer informatie onze website www.mat54.nl en zoek op Laatste Nieuws, bericht van 20 november 2006.



Colofon

Uitgave : Redactieteam Communicatie Stichting Mat'54 Hondekop-vier

E-mail : e.bary@hetnet.nl

Vormgeving : Robert Huls