



Oudejaarsrit naar TEE

De Stichting Mat'54 Hondekop-vier en de deelnemende donateurs kunnen terugzien op een zeer geslaagde oudejaarsrit op zaterdag 30 december 2006. De rit, met ruim 160 reizigers aan boord van treinstel 766, voerde van Amersfoort via Utrecht Centraal naar Arnhem en vandaar via de IJssellijn naar Zwolle. Daar was een ontmoeting geregeld met het TEE-treinstel van de gelijknamige Stichting TEE Nederland op het terrein van onderhoudsbedrijf NedTrain Services. Uitgebreid kon dit naar Nederland teruggehaalde treinstel (25 juni 2006) van binnen en van buiten bezichtigd worden. Vanuit Zwolle werd daarna met treinstel 766 nog even een "intercityslag" naar Groningen gereden. De 766 kon op topsnelheid

haar oude werkgebied weer even beleven. Ook de reizigers genoten van de goede sfeer aan boord; een feestelijke rit in Kerst- en Nieuwjaarsstemming waarbij de oliebollen gretig aftrek vonden. Terug in Zwolle werd doorgereden naar Amersfoort waar rond 18.15 uur deze excursie eindigde. In bulletin 1-2007 (april/mei) komt een uitgebreid verslag van deze traditionele rit met veel fraaie foto's. De Stichting TEE Nederland en NedTrain Services onderhoudsbedrijf Zwolle zijn per brief bedankt voor hun medewerking. De ritorganisatie, machinisten, treinpersoneel, cateringploeg, koersbordenmaker en allen die deze leuke en interessante rit mogelijk hebben gemaakt verdienen een zeer groot compliment!

Edward Bary



ATB-controle (2)

In de vorige Nieuwsbrief nr. 11 kon u al lezen, dat de 766 op 1 december 2006 zijn periodieke ATB-controle heeft gehad. Om u een indruk te geven wat daar zoal bij komt kijken, schreef Rudi van Schaik onderstaand verslag.

Oorspronkelijk zouden we 13, 14 of 15 december 2006 naar het onderhoudsbedrijf (OB) Amsterdam Zaanstraat van NedTrain Services gaan. Wegens drukte was het nog niet bekend wanneer precies. Uiteindelijk bleek men in de laatste week van november plek voor ons te hebben. Marc Pot gaf aan dat vrijdag 1 december hem het beste uitkwam. Op vrij korte termijn werden medewerkers en een machinist geregeld en werd een dienstregeling aangevraagd. Toen kwam Marc erachter dat hij niet goed op zijn rooster had gekeken en dus helaas niet mee kon. Omdat hij voor zijn werk toch in Amersfoort moest zijn, heeft hij de 766 nog wel even uitgezwaaid.

Om 13.36 uur zijn we als trein 89119 door machinist Ruud Maijer naar Amsterdam gereden. Aankomst OB Amsterdam om 14.42 uur, direct naar het ATB-spoor naast de werkplaats gereden. De ATB-monteur Huub van Soest kwam er gelijk met enkele collega's bij en begonnen met de voorbereiding: ATB-kast openen en het daarin gelegen ATB-logboek doornemen, de benodigde apparatuur en snoeren in de trein zetten en het ATB-frame werd onder de ATB-opneemspoelen van de BDK geschoven. Als eerste werd de omtrek van het wiel gemeten waar de asgever van de ATB op zit zodat de gemeten snelheid in over-

eenkomst met de werkelijk gereden snelheid kon worden ingesteld. Aan het begin van de ATB-controlemeting bleek er een aardsluiting in te zitten. In eerste instantie rees het vermoeden dat dit door het ingedeukte deksel van de koppeldoos van de automatische koppeling veroorzaakt werd. Wim en ik hebben het deksel gedemonteerd en in de bankwerkerij van de werkplaats weer redelijk in model gebracht en weer gemonteerd. Ondertussen was al snel duidelijk geworden dat de aardsluiting niet door het ingedeukte deksel werd veroorzaakt, maar dat het in het ATB-signaalkastje in de cabine van de BDK zat. Na demontage van het signaalkastje werd in de werkplaats de gong vervangen, waarna het signaalkastje (met enige moeite) weer teruggeplaatst werd. Hierna verliep de controlemeting zonder noemenswaardige problemen; alleen werden er nog enkele contacten gereinigd. Oorspronkelijk was het de bedoeling om 16.42 uur weer terug te rijden naar Amersfoort Bokkeduinen, maar al snel werd duidelijk: dat zou niet gaan lukken. Marc Pot, die voor zijn werk in Amersfoort was achter gebleven, belde toen hij daar klaar was om te vragen hoe het er mee stond. Ik antwoordde dat het nog wel even zou duren, waarop Marc besloot om naar Amsterdam af te reizen om te proberen naar het Onderhoudsbedrijf te komen voordat wij zouden vertrekken. Hij was precies op tijd bij de 766 om het ATB-veiligheidsprotocol in ontvangst te nemen. Omdat de ATB-meting buiten de werkplaats plaats vond en we maar 2 uur zouden blijven, was er geen mogelijkheid om de laswerkzaamheden die we ook op het

verlanglijstje van uit te voeren klussen hadden staan, uit te voeren. Wat wel zonder moeite gedaan kon worden, was het inleveren van 2 defecte remkranen. De magazijnmeester verwachtte ons al en had de benodigde papieren al klaar liggen om ze naar Revisiebedrijf Tilburg op te sturen voor onderzoek en revisie. Nog voor de ATB-meting klaar was, werd duidelijk dat we toch de werkplaats in konden voor de laswerkzaamheden. Het naar binnen rijden ging niet zonder slag of stoot. Uitgerekend het enige spoor dat beveiligd is met een door hijsogen iets hogere inrijdbeveiliging was ons toegewezen. Aangezien we in Eindhoven ervaring hadden opgedaan met dat soort inrijdbeveiliging, reden we uiterst voorzichtig er overheen. En inderdaad, de wiegbalk van het eerste draaistel raakte de hijsogen.

Direct gestopt en de trein voorzichtig weer terug gezet. De 2 verbindingsstrips dwars onder de wiegbalk raakten net de hijsogen. Na dit probleem bij de rangerdienst gemeld te hebben, kregen we toestemming naar een ander spoor te rangeren. Het was in het donker wel even zoeken naar een rijweg tussen het voor de werkplaats opgestelde materieel, maar uiteindelijk stonden we dan toch binnen. Marc liep ter controle even onder de trein door. Ook wist hij nog 16 remblokken te organiseren om van 1 draaistel de remblokken te wisselen en een paar andere aardig dun waren. Wim ging aan de slag met de batterijen en assisteerde bij het lassen. Ik sleep ondertussen de bouten door van de steun van de onderste cabine treeplank (Bk). Nadat na enige moeite de bouten verwijderd waren, kon het nieuwe hoek-

lijntje ter versteviging aan de bovenkant alvast met 2 bouten gemonteerd worden. Ondertussen had de lasser 1 nieuwe montageplaat voor de wc-afvoerpijp vast gelast en een andere afgelast. Vervolgens laste hij de onderzijde van het hoeklijntje aan de treeplankhouder vast. Na de blanke delen nog een lik verf te hebben gegeven, snel de boel opgeruimd en de trein gereed gemaakt voor de terugweg. Als gevolg van een brand in een trein tussen Amersfoort en Nijkerk en de daarop volgende logistieke problemen, werd Ruud Maijer door de bijsturing gebeld met de vraag of hij tussen Amsterdam en Amersfoort reizigers kon mee nemen. Dat leek ons wel een leuke stunt, dus Ruud Maijer antwoordde dat het geen probleem was. Alleen de dienst Technische Ondersteuning had er bezwaar tegen omdat de 766 "onbekend" materieel is, waarop Ruud Maijer antwoordde dat hij 3 storingsmonteurs bij zich had. Uiteindelijk zag men er van af, maar niet zonder ons uitvoerig bedankt te hebben voor de aangeboden medewerking. Om 21.25 uur zijn we als trein 89120 vertrokken naar Amersfoort Bokkeduinen alwaar we om 22.35 uur aankwamen.

Hierbij bedanken we iedereen die, op welke wijze dan ook, het ons mogelijk hebben gemaakt deze klussen tot een goed eind te brengen.

Rudi van Schaik, 2e storingsmonteur
766 SEOM

Collectebus in onze 766

Zoals jullie tijdens onze laatste donateursrit hebben kunnen zien hangt er een collectebus in onze 766. Deze bus hangt er door mijn toedoen. Nu vind ik het altijd een beetje raar staan als iemand zijn eigen ideeën en werkzaamheden loopt te etaleren. Ik had dan ook liever het ding in stilte gemaakt en opgehangen en daarmee klaar. Bijna was dat ook geslaagd. Ik had er alleen niet op gerekend dat het redactieteam bij monde van Edward Bary mij zou vragen er een stukje over te schrijven voor de nieuwsbrief; daardoor ging ik alsnog voor de bijl. En misschien wel goed ook. Hoe groter de bekendheid met deze bus, des te meer geld hopen we er in aan te treffen. Dus hier is dan de hele geschiedenis van de collectebus vanaf het idee tot de realisatie.

Ik kwam op het idee van de collectebus bij een bezoek aan het

Houtbouwmuseum in Heeg. Bij binnenkomst in de bouwloods valt je blik daar direct op een pontificaal opgehangen collectebus. Ik merkte dat de diverse bezoekers regelmatig bij hun vertrek geld in de bus gooiden. Hmm, geen slechte manier om gemakkelijk aan wat extra geld te komen. Een praatje met één van de medewerkers leerde mij dat er op deze manier best nog wel wat geld opgehaald werd. Niet genoeg natuurlijk om de herbouw van de palingaak te financieren maar elk tientje helpt natuurlijk.

Later bedacht ik mij dat we in de 766 ook een collectebus zouden moeten hebben. Op deze manier zouden de gebruikers van de trein, onze donateurs, maar vooral ook de bedrijven en particulieren die met ons treinstel op stap gaan, een plaats hebben waar ze anoniem hun financiële bijdrage kunnen leveren aan het restauratiefonds.



Dus op de bestuursvergadering van 6 november jongstleden heb ik het onderwerp ter sprake gebracht. De andere bestuursleden vonden het een goed idee en gaven mij direct opdracht het idee verder uit te werken. Hier was ik dus mooi klaar mee want het enige wat ik had, was het idee van de collectebus maar hoe dat ding eruit moest zien daar had ik nog geen enkel idee van. Wel wilde ik een bus die op zou vallen én bij het interieur van de 766 zou passen of goed zou aansluiten bij de restauratie van ons treinstel.

In de trein terug naar Friesland herkauwde ik de vergadering en kreeg allerlei wilde plannen voor de collectebus. De ideeën varieerden van een plexiglas bus laten maken, groot verblijf verbouwen of een melkbus kopen en verbouwen. Het eerste idee is erg duur het tweede sloot wel aan op de restauratie van de 766 maar ziet er eigenlijk niet uit en bij de laatste optie kreeg ik wel erg sterk het idee dat ik onze reizigers wilde uitmelken. Afijn, melkbussen zijn er hier in Friesland waar ik woon, nog genoeg, maar toch... Bovendien pasten ze eigenlijk alle drie niet erg in onze trein. Kortom ik wist het niet. Ik was moe, het was inmiddels half twaalf en nog maar pas ter hoogte van Meppel. Zo ongeveer bij Steenwijk aangekomen viel mijn slaperige oog op de bekende ICM afvalbak en ik was direct weer klaar wakker. Bingo! Dit was het helemaal: een afvalbak als collectebus. Deksel tje erop, sleuf erin, pakkende tekst aanbrengen en klaar dacht ik.

Het eerste probleem dook direct op toen ik mijn kleine Mat.'54 afvalbak op begon te meten. Hier een collectebus van maken bleek zonder groot sloopwerk niet mogelijk. Wat nu? Naar Blerick om een ander model op te halen

uit onze voorraadschuur aldaar of toch nog een heel andere collectebus maken?

Nu wil het toeval dat onze hardwerkende alleskunner, tevens "fabrikant" van de wondermooie koersborden, Ruud van Schaik voor het Philotrains jubileum in Sneek moest zijn. Dus Ruud maar direct gevraagd of hij een afvalbak mee kon nemen. Ruuds meest praktische oplossing was een afvalbak uit zijn eigen collectie op te offeren! Dit werd het grote model afvalbak uit de 733, dit even voor de nummerfreaks onder ons.

Nu kon dus het echte werk beginnen. Als eerste de bak maar eens gedemonteerd en goed opgepoetst zodat ie weer mooi glom. Toen naar de ijzerwarenhandel voor scharnieren, bouten, moeren en een overval voor het slot. Om de collectebus mooi aan te laten sluiten bij de rest van het interieur wilde ik gepolijst RVS hang en sluitwerk hebben. Dat wordt veel in de jachtbouw gebruikt en is daardoor ruim voorhanden in Europa's watersportprovincie Fryslân. Maar natuurlijk direct weer problemen. Geen bruikbare scharnieren en al helemaal geen overval. Voor de niet-technici onder ons: met een overval wordt in dit geval een scharnierende lip bedoeld die weer over een oog valt. Door dit oog kun je dan weer een hangslot steken waarmee in dit geval het deksel afgesloten wordt. Als het u nog niet geheel duidelijk is, wat ik mij goed voor kan stellen, kijkt u dan even naar de foto. Het hangslot is hier aangebracht door de overval. O ja, er waren gelukkig wel bouten en moeren. Na nog een paar andere zaken geprobeerd te hebben uiteindelijk maar besloten de wel verkrijgbare scharnieren om te bouwen en daarna opnieuw te polijsten. Makkelijk gezegd maar in de praktijk erg veel werk. Het

plexiglas deksel was gelukkig geen probleem. Ik had nog allerhande stukken staan dus dat was een kwestie van afschrijven en uitzagen. Nadat de hele handel gemonteerd was en het goed bleek te werken moest er alleen nog een pakkende tekst op. Dus op naar de schilder voor mooie lettertjes. Dicht: twee weken met kerstvakantie!! Uiteindelijk, op 29 december, bij een kopieerbedrijf een sticker laten maken weliswaar niet precies wat ik wilde maar er stond in elk geval een tekst op.

Op 30 december tijdens de voorbereidingen voor de donateursrit op de Watergraafsmeer de collectebus opgehangen. Mijn eerste idee was de collectebus op te hangen in de A-bak maar na overleg met de aanwezige storingsmoniteurs en Matthia Pot, inderdaad de zoon van Marc, is besloten de bus op te hangen op het middenbalkon van de B-bak. Dus onder het toezieende oog van diverse medewerkers en met hulp van Matthia de bus opgehangen. Na het

overdragen van de sleutel aan Douwe was het afwachten of het wat op zou leveren. Het is net een vogelhuisje; spannend afwachten of er wat invliegt. Toch wel een beetje nerveus want stel je voor als het geen ene eurocent op zou leveren.

Nadat na afloop van de rit is de collectebus tussen Amersfoort en de Watergraafsmeer geleegd en is de inhoud door Pleun geteld. De opbrengst overtrof al mijn verwachtingen. Het was maar liefst 331,43 euro!!! Het fantastische resultaat zal in zijn geheel gestort worden in het restauratiefonds.

Ik wil vanaf deze plaats alle mensen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming van de collectebus en uiteraard alle anonieme gulle gevers heel hartelijk danken voor hun bijdrage. Het was voor mij het mooiste Kerstcadeau van 2006.

Hermen van Nes



Jubileum Marc Pot

Onze storingsmonteur Marc Pot vierde op 19 januari jl. zijn 25-jarig jubileum in trouwe dienst bij "het spoor", eerst bij wat toen nog NS heette en de Dienst van Materieel en Werkplaatsen (Mw), later bij de algehele bedrijfsopdeling bij het verzelfstandigde NedTrain Services. Op 1 januari 1982 begon Marc zijn loopbaan in de Lijnwerkplaats Leidschendam als mechanisch monteur. In 1985 werd de Lijnwerkplaats Onnen in gebruik genomen; Marc vertrok naar het hoge noorden en werd daar hoofdmonteur. Na het behalen van zijn elektro-diploma VEV verhuisde hij in 2001 naar het westen en ging in de Randstad Noord van NedTrain Services als storingsmonteur aan de slag op het station (standplaats) Haarlem.

Marc kennen we al sinds de oprichting van de Stichting in 1995, vanaf 1999 ondergebracht bij de SEOM. Vanuit zijn vakgebied kent hij het Hondekopmaterieel als geen ander. Jarenlang sleutelde hij beroepshalve aan het onderhoud van het in Onnen ondergebrachte materieel. Materieel 1954 werd zijn liefde. En al ruim 10 jaar doet hij dat nog steeds: de 766 is in zijn vertrouwde technische handen.

Er viel dus wat te vieren. Met een gezelschap familieleden, vrienden, bestuursleden, vrijwilligers en collega's van zijn dienst, had hij onder regie van NS Chartertrains zijn eigen feestje bedacht. Op vrijdag 19 januari 2007 toog het gezelschap op eigen gelegenheid per trein naar het Spoorwegmuseum, waar de jubilaris in het zonnetje werd gezet. Zijn gasten konden meteen van al het

fraais genieten. Helaas was er geen ruimte op de railinfrastructuur voor een extra treinritje per Hondekop 766 vanwege de afwikkeling van de stormperikelen van de dag ervoor.

Met de reguliere museumtrein tussen de Utrechtse Maliebaan en Utrecht Centraal werd daarna per Intercity naar Haarlem doorgereisd. Daar, in de restauratie op het middenperron, werd de dag afgesloten met een borrel. Met een stevige kop erwtensoep met broodjes kon deze receptie met muzikale begeleiding worden afgesloten.

Het redactieteam feliciteerde hem al op de bewuste dag en doet dat hier nog eens dunnetjes over; een passend cadeau viel hem namens een groep vrijwilligers ten deel. Een trouwe werknemer en liefhebber van materieel 1954 was voor één dag middelpunt van de belangstelling.

Edward Bary



Restauratiefonds (8)

Wij presenteren u weer het staafdiagram van de saldi van het Restauratiefonds, ditmaal over de maanden juli tot en met december 2006.

Het jaar 2006 kon in december met een geweldige sprong afgesloten worden een stijging van maar liefst € 3.357 ten opzichte van de voorafgaande maand november. Een mooie afsluiter van het jaar 2006. Het streefbedrag van € 20.000 voor eind 2006 werd niet gehaald, maar er zit nog wat aan te komen wat op de maand december geboekt kan worden.

Zie hiervoor het artikel van Hermen van Nes over de collectebusinzameling op 30 december.

Saldo oktober was: € 14.132

Saldo november was: € 14.617

Saldo december: € 17.974

