

Hoe de 1253



weer 1218 werd

Een metamorfose in twee maanden

Martijn de Vries

3railForum



Deel 1

In dit stuk wil ik verslag doen van het in de originele staat terugbrengen van de 1218, de ex-ACTS 1253. In totaal ben ik acht dagen wezen klussen in de loods in Blerick, en ik heb op alle dagen foto's gemaakt van de werkzaamheden en de vorderingen. Daarvan ga ik een soort bouwverslag maken, met één klusdag per aflevering.

Waarom? Om een aantal redenen. In de eerste plaats natuurlijk om jullie een kijkje in de keuken te gunnen na alle geheimhouding die bij dit project hoorde. Het moest immers een verrassing worden dus kon ik helaas niks vertellen voordat de loc klaar was...

Een andere reden is dat ik wil laten zien hoeveel erbij komt kijken om een restauratie als deze voor elkaar te krijgen, en dat ook nog in slechts twee maanden tijd. Ik denk dat lang niet iedereen beseft hoeveel uren er daarwerkelijk in zijn gaan zitten. Tussen de kluszaterdagen door werd door de mensen uit Blerick ook nog aan de loc gewerkt, vaak tot in de kleine uurtjes. Dan zijn er nog de werkzaamheden die op de achtergrond werden gedaan, zoals het gieten van de replica's van de nummer- en fabrieksplaten en alle research naar de uiterlijke details die in orde gemaakt moesten worden.

Dit verslag is dus niet bedoeld om namens het team op de borst te kloppen, maar om enig inzicht te geven waar je aan begint als je het besluit neemt "even" een loc te schilderen. Als je er eenmaal aan begint kun je bovendien niet meer terug en komt er steeds meer werk bij... Maar: Ook al was het soms afzien, stressen en werd het nogal eens laat, het was altijd erg gezellig en iedereen die heeft meegewerkt vond het superleuk om te doen en is apetrots op het resultaat.

Verder hoop ik dat jullie het gewoon leuk vinden om te zien en te lezen.



Hij of zij? Hoewel er vaak gesproken wordt van 'hij' en 'zijn' als het om een locomotief gaat, zijn er ook mensen die zo'n machine, net als een schip, als vrouwelijk zien. Dat spreekt me op zich wel aan, het getuigt van een zeker respect en ook van bewondering. Ik zal dat in dit verslag dan ook aanhouden en de loc dus met 'zij' en 'haar' benoemen. En geef toe... ze is toch ook gewoon een knappe brunette, of niet?



Inleiding

In mei 1999 kwam de ex-NS 1218 in dienst bij ACTS als 1253. De loc reed zware containertreinen totdat ze in april 2003 een defect steunlager opliep. Er was op dat moment geen directe behoefte aan de locomotief en dus werd het lager niet hersteld en kwam de 1253 aan de kant te staan. Na diverse omzwervingen (zie hiervoor het nog te verschijnen januari-nummer 2012 van Op de Rails) is ze in het bezit gekomen van de Werkgroep 1501 / Stichting KLOK, die de loc als onderdelenleverancier voor de 1201 gebruikte. Ze werd gestald in de loods in Blerick nadat een klein aantal (maar wel cruciale) onderdelen was uitgenomen.



Foto: WG1501/KLOK.



Daar heeft de machine jarenlang stof staan verzamelen, totdat door de organisatie van het NVBS-evenement 60 Jaar 1200 besloten werd "iets" te gaan doen met de 1253. Uit Blerick kwam al snel het ambitieuze plan om de loc terug te gaan brengen in de afleveringstoestand van 1952, dus in het bruin. Daarbij zou ze het oude nummer 1218 weer terugkrijgen. Het streven was om zoveel mogelijk details weer in de oude staat herstellen.

Foto: WG1501/KLOK.



Foto: Han Duijve.

In september werd de loc naar buiten gereden voor inspectie en een wasbeurt. Daarna konden de voorbereidende werkzaamheden beginnen. Ondertussen kreeg ik op 20 september via de redactie van Op de Rails, waarvoor ik net de eerste twee delen van het 60 Jaar 1200-artikel had geschreven, de vraag of ik mee wilde helpen aan het "onder hoge druk transformeren" van de 1253 in 1218. Daar hoefde ik niet lang over na te denken en op zaterdag 24 september reisde ik voor de eerste keer af naar het verre Blerick (twee uur per trein, dik anderhalf per auto) om mee te helpen aan dit bijzondere project...

Dag 1: zaterdag 24 september 2011



Toen ik aankwam in Blerick bleek dat er al aardig wat werk was verzet. De roosters waren verwijderd, iets waar men een volle dag mee bezig is geweest. Enkele bouten bleken zo vast te zitten dat ze zijn afgebroken. Ook kwam er veel stof vrij uit de filters die achter de roosters zitten. De roosters zijn daarna weggebracht naar een gespecialiseerd bedrijf om ze te laten stralen en spuiten, in de bruine kleur van de bak (RAL 8012).



Er was ook al het nodige werk verricht aan de fontseinen. De oude lampunits zijn eruit geneden en stalen platen zijn in de gaten gelast, waarna het oppervlak glad is gemaakt met plamuur. Daarna zijn er nieuwe, ronde gaten uit het staal gesneden voor de oude stijl frontseinen. Ook de gaten voor de sluitseinen, in de hoeken van de neuzen, zaten er aan één kant al in. De derde frontseinen zijn verwijderd en de gaten dichtgemaakt. Verder waren o.a. de handgrepen, de cabinedeuren en kopdeuren verwijderd en was één van de stroomafnemers van het dak gehaald.



Op een hoekje van de loc waren enkele proefstukjes geschilderd. Het bruin bleek niet te dekken als het direct op het blauw wordt aangebracht (linksonder, bij de bufferbalk). In de Hot Hopper werden echter bussen vol ouderwetse primer gevonden, die samengevoegd een merkwaardig roze-achtig kleurtje opleverden. Als dat als grondverf wordt gebruikt (zoals tussen de ladder en de steiger), dekt de bruine verf uitstekend.



Het rood linksonder is menie. Op diverse plekken was al de nodige metaalbewerking gedaan. Zo zijn de trapplaten onder de deuren zijn verwijderd en daar kwam de nodige 'ellende' onder vandaan. Een aantal gaatjes voor de afvoer van regenwater bleek te zijn dichtgesmeerd, waarschijnlijk bij het ACTS-blauw schilderen van de loc. Het gevolg daarvan is dat er water in de balken onder de vloer is gelopen en daar de nodige roest heeft veroorzaakt. Dat is zelfs aan de buitenkant te zien in de vorm van bobbel in de zijwand. Eigenlijk moet dit een keer grondig worden aangepakt, maar daar was de tijd niet voor.



© M.R. de Vries

Zoals je ziet glimt er nog een heleboel, dus de eerste belangrijke klus die geklaard moest worden was schuren. Maar dan ook echt alles: bak, dak, stroomafnemers, deuren, bufferbalk, buffers, handgrepen, dakleidingen... Het enige wat we niet geschuurd hebben zijn de draaistellen...



Een blik op het front (cab 2). De nieuwe gaten zijn gemaakt en de frontseinhouders zitten er los in om ze te passen. De kopwand is daar niet recht, dus als je de frontseinen zomaar in de gaten monteert, schijnen ze naar buiten toe. De kokers waar de lamphouders uit zijn gemaakt moeten dus onder een hoek aan de ringen bevestigd worden die rond het gat komen. Het was nog een hele uitdaging om dat goed te krijgen...



De zijde van cabine 1, later op de dag.
Hier zijn de platen erin gelast en
geplamuurd, maar de nieuwe gaten
zijn nog niet uitgesneden.



De oude 'nieuwe' frontseinunits.



De hele dag is er eigenlijk alleen maar geschuurd, geschuurd en nog eens geschuurd. Vooral de gele band zorgde voor zweetdruppeltjes, want die ligt nogal dik bovenop het blauw. Als je de wand echter egaal bruin schildert, blijf je dat in reliëf zien, en dat kan natuurlijk niet. Dus werd er goed op gelet dat de overgang tussen geel en blauw overal helemaal glad werd geschuurd. Als de scheidslijn begint te vervagen, zoals hier te zien is, gaat het de goede kant op. Als je met je vingertoppen eroverheen streek, mocht je geen oneffenheid meer voelen. Dat gold voor volledige lengte van de gele band, inclusief de neuzen, en ook voor de scheiding tussen blauw en rood op de bufferbalken. De bruine uitvoering is namelijk de enige waarbij het rood doorloopt tot vlak onder de bovenkant van de bufferbalken.

Een ander schuurtechnische uitdaging waren de plekken waar de grote Vos-logo's hadden gezeten, zie een paar foto's terug. De verf die daaronder gezeten had was uiteraard in veel betere conditie en er moest ter plaatse stevig geschuurd worden om dat verschil eruit te krijgen.



De stroomafnemers en de dakluiken moesten lichtgrijs worden, en dus ging ook de tweede stroomafnemer eraf. Die komen we later in het verslag nog uitgebreid tegen...



In een echte werkplaats wordt hiervoor een kraan gebruikt maar die hadden we niet tot onze beschikking. Gelukkig zijn er mensen die erg handig zijn met heftrucks... Met wat hulptrouwen op het dak erbij ging dit vrij makkelijk, al paste het maar nét met de lampen aan het plafond...

Aan het eind van deze eerste klusdag was iedereen donkerblauw van het stof en was de loc, op het dak en de stroomafnemers na, van buiten helemaal geschuurd. Met een beetje geluk zouden we de volgende week met de grondverf aan de gang kunnen!

Dag 2: Zaterdag 1 oktober 2011

De inschatting dat we deze dag met grondverf en/of met de stroomafnemers aan de gang zouden kunnen bleek absoluut te optimistisch. Het dak moest namelijk ook nog geschuurd worden en dat viel toch wel een beetje tegen...



Het was mooi weer, sterker nog, het leek wel hartje zomer op deze eerste oktober! Vanwege het zomerse weer en omdat het schuren van het dak nog wel eens wat stof op zou kunnen leveren, was de loc met de heftruck naar buiten getrokken. Dit was het beeld toen ik samen met m'n vaste collega-klusser (en chauffeur) aan kwam rijden. Het is wel een beetje een trieste bedoening zo: grote gaten erin, verf die er werkelijk niet uit ziet en ontdaan van haar stroomafnemers...



Die Sik op de foto hierboven is een ander restauratieproject, wat ten gunste van de 1218 tijdelijk stil was gelegd. De gele wagens rechts zijn verblijfwagens van Speno, die daar een spoor in gebruik heeft voor het onderhouden, vullen en reinigen van slijptreinen. Met enige regelmaat kwam er een wat verbaasd kijkende Italiaan voorbij fietsen, zoveel activiteit daar waren ze niet gewend!



Aan de zijde van cabine 1 waren in de tussenliggende week de gaten gemaakt voor de front- en sluitseinen. Ook was er gewerkt aan een reeks kleine uiterlijke aanpassingen waarvoor enig slijp en laswerk benodigd was; deze aanpassingen passen vanzelf de revue.



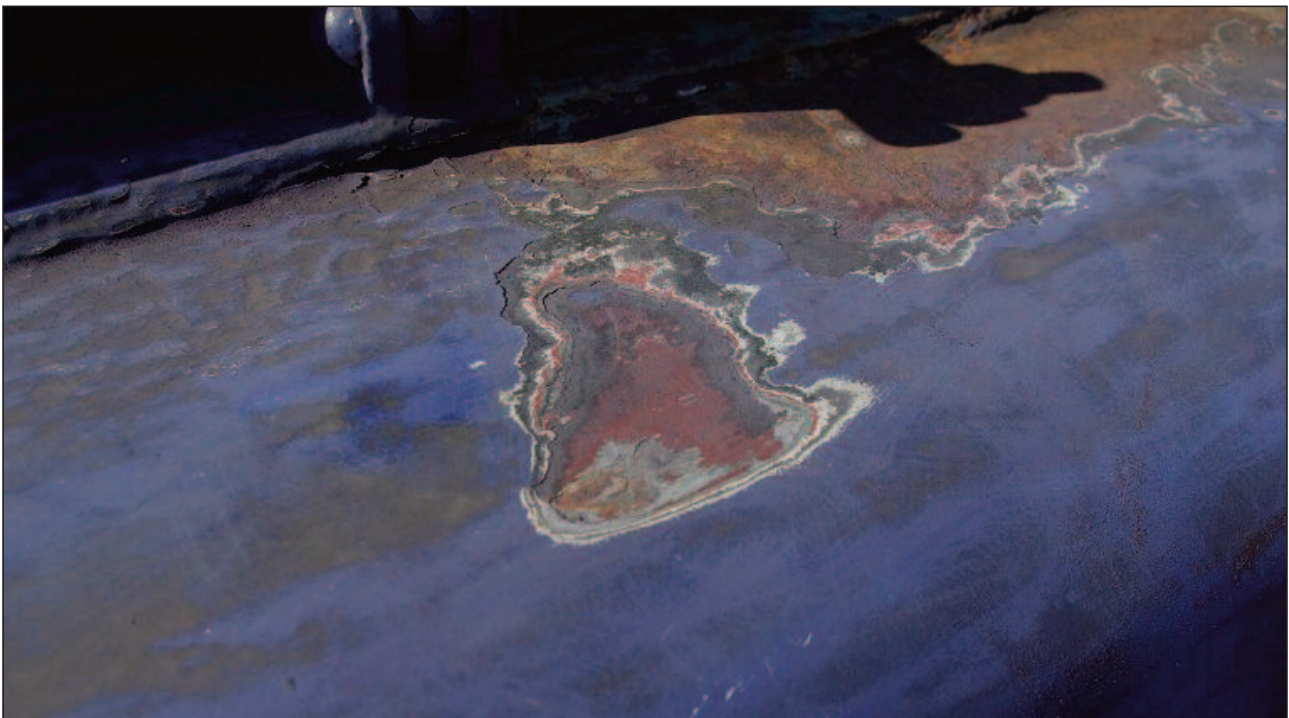
Een niet honderd procent effectieve maatregel tegen spotters die op de hoofdlijn (hier achter mij) voorbij komen. Bij een latere gelegenheid dat de loc naar buiten moest hebben we er twee wagens voor gezet. Rechts staat de ooit door Strukton geschonken verblijfswagen, die in gebruik is bij de beheerders van de loodsen en op de klusdagen absoluut goede diensten bewezen heeft.



En toen het dak op... Het was ruim boven de 25 graden en de hemel was strakblauw. Met andere woorden: het werd al snel werkelijk snoeiheet op dat stalen dak! Halverwege de middag kon je er met goed fatsoen niet meer op zitten zonder je achterste te branden.

Als snel bleek dat het blauw wat er nu op zit op het dak over een dikke laag vuil heen geschilderd is. Dat vuil bestaat uit zestien jaar aan koostof- en koperslijpsel van respectievelijk de sleepstukken en de bovenleiding. De blauwe verf kwam er hier en daar met plakkaten tegelijk vanaf en daaronder kwam heel veel stof en vuil vandaan...

Dat was dus best wel afzien... De combinatie van zweet en schuurstof blijkt een uitstekende vervanger voor haargel, kan ik je vertellen.



Leuk was wel dat er op het dak nog originele bruine verf uit 1952 tevoorschijn kwam. Dat was niet zo bij de wanden, kennelijk zijn die ooit een keer kaal geweest, maar het dak niet. Daar was het net een toverbal!



Hier en daar sprong de verf er dus met stukken tegelijk vanaf en soms kwam daar gewoon het oude bruin weer onder vandaan.

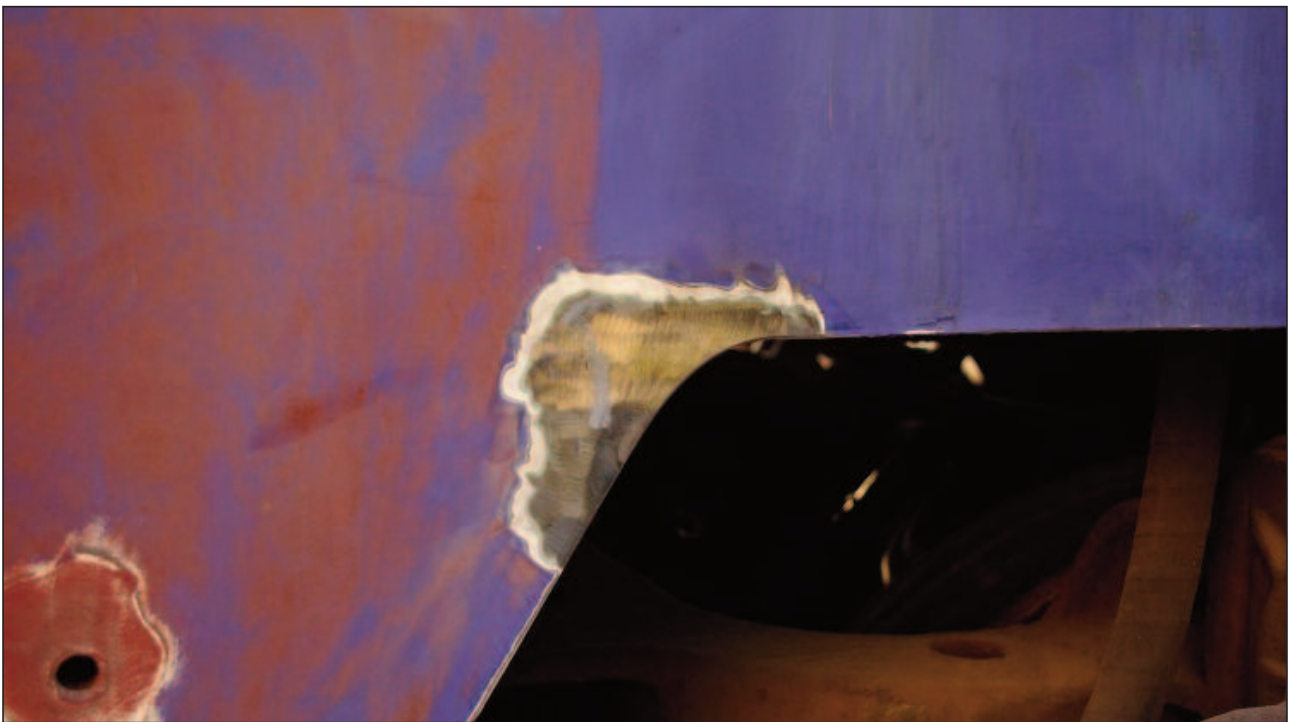


Na we een lange, hete dag onze schuurmachines hadden gemarteld totdat ze letterlijk uit elkaar vielen (de machine waarmee ik werkte kon na deze actie de container in) werd de bovenkant van de loc afgeblazen met behulp van een flinke compressor...

Op deze foto is één van de kleine uiterlijke wijzigingen te zien: de ingekorte regengoot boven de cabinezijruiten. Tot onze schrik kwam onder de verwijderde goot een scheur in het staal vandaan, groot genoeg om zo de cabine in te kunnen kijken! De loc heeft in haar ACTS-tijd een keer een aanrijding gehad (ik meen met een V6o) en heeft daarbij een licht geknikte neus opgelopen. Kennelijk is dat hard genoeg gegaan om het staal ter hoogte van die regengoot te laten scheuren. Ook aan de andere zijde zat een dergelijke scheur, sterker nog: de hele bak is niet 100% recht meer. Uiteraard zijn de scheuren dichtgelast; hier staat het laswerk inmiddels in een primer.



Het was maar goed dat we buiten aan het werk waren!
Grote wolken schuurstof en koolstof kwamen er van het dak en de neuzen af.



Over details gesproken... Op deze plek, zeg maar tussen bufferbalk en draaistel, was een klein hapje uit de bak. Op foto's lijken die hapjes bij elke loc weer anders te zijn en soms te ontbreken. We weten niet precies waar ze voor dienen, maar we vermoeden dat het iets te maken heeft met de typhoons die daar vlak achter gemonteerd zijn. Er is besloten om er weer (?) een mooie vloeiende lijn van te maken en daartoe zijn vier kleine stalen driehoekjes op maat gemaakt die in de hapjes gelast zijn. Daarna is het staal zorgvuldig geslepen tot er een vloeiende lijn onstond. Na het schilderwerk was niet meer te zien dat eraan gelast was.



Andere werkzaamheden die tijdens het dakschuren werden verricht waren o.a. het terugplaatsen van de regengoten tussen de zijwandroosters; ook werd er verder gewerkt aan de fontseinen. De regengootjes die onder de ruitenwissers door "slingeren" moesten er ook af, die liepen bij aflevering namelijk boven de ruitenwissers langs.



Een overzichtsplaatje; de zon begint al weer onder te gaan en er is nog geen druppel grondverf aan te pas gekomen. Aan de stroomafnemers, die in de loods staan, is ook nog helemaal niets gedaan. Langzaam begint het tot ons door te dringen wat een enorme klus dit eigenlijk is. Met even een dagje schuren en dan een dagje schilderen ben je er echt niet, zoveel is nu wel duidelijk...



We zijn met drie man de hele dag aan dat dak bezig geweest maar glad krijg je het niet - het zag er aan het eind van de dag uit als een soort maanlandschap. Eigenlijk zou de boel gezandstraald moeten worden, maar daar hadden we geen tijd en geen spullen voor.

De hoogspanningsleidingen die over het dak lopen en de talloze bouten waarmee de drie dakluiken vast zitten maken het schuren een tijdrovende bezigheid en zorgen ervoor dat er veel plekjes zijn waar je slecht of niet bij kunt. En overal zit dat koolstofslijpsel, in combinatie met dikke lagen barstende verf...



Op de neuzen hetzelfde verhaal. Dat is qua verfwerk altijd al een zwakke plek geweest van de 1200. Niet zelden vlogen de stukken verf en vuil tegen de cabineruiten als ermee gereden werd... In het midden de gedemonteerde regengootjes en op de voorgrond ligt één van de twee hoogspanningskabels die bij de isolator (linksonder op de foto) aan de voet van de stroomafnemer bevestigd moeten worden. Deze kabel komt van links. Wat van rechts komt is geen kabel, maar een luchtleiding met slang die de lucht aanvoert waarmee de stroomafnemer tegen de draad gedrukt wordt.



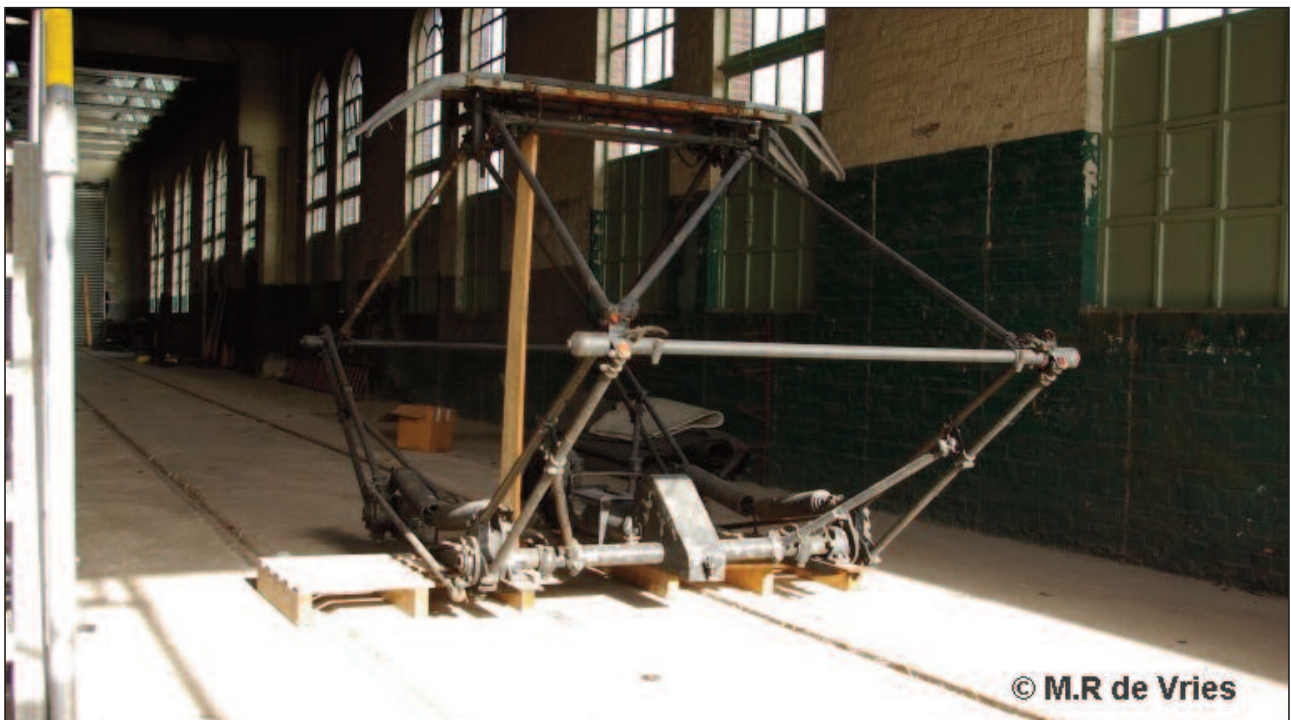
Het dak aan het eind van de dag. Veel beter wordt het niet, we zullen het ermee moeten doen... Na deze foto is de loc weer binnen gezet en vonden we het wel welletjes. We waren allemaal moe en vooral erg vies (zwart water bij het douchen!) en hebben na de gedane arbeid, in het laatste beetje zon, genoten van een koud biertje en een heerlijke barbeque!

Dag 3: Zaterdag 8 oktober 2011

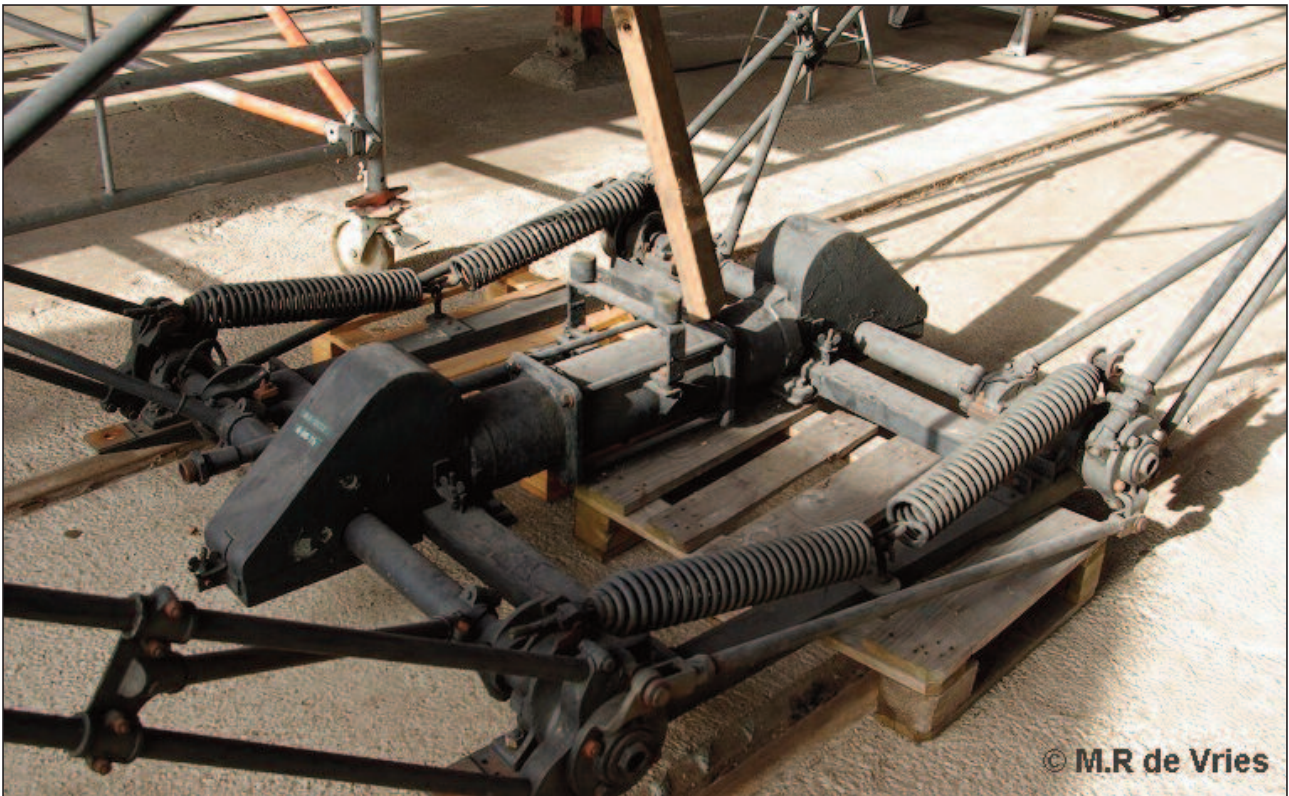
Het verbazingwekkende zomerweer van de week ervoor was weer voorbij. Er was kans op regen, dus werd er binnen gewerkt. Het is de bedoeling de loc vandaag wél in de grondverf te krijgen en ik heb me aangeboden om een stroomafnemer te doen. Wist ik veel...



Aan de stroomafnemers was nog helemaal niets gebeurd. Ze waren in de loods geparkeerd en stonden, omhooggehouden door een stuk hout, klaar om geschuurd en gegrond te worden...



Iemand anders ging met de tweede stroomafnemer aan de gang. Al snel zou blijken dat deze in veel slechtere conditie verkeert dan de andere.



Juist... dit moest dus allemaal geschuurd en gegrond worden. De stroomafnemers moesten lichtgrijs worden dus het moest volledig én zorgvuldig gebeuren. Ieder hoekje of streepje dat vergeten werd zou immers enorm afsteken. Maar hoe schuur je zoiets? Er zijn nauwelijks delen die je met een schuurmachine kunt doen dus er zat niets anders op dan veel handwerk...



Voordat we met de stroomafnemers aan de gang gaan, gaan we even een kijkje in de loc nemen. Veilig met het trappetje naar binnen.



Dit is cabine 2. Het is misschien niet goed te zien, maar het was hier een enorme bende. Grappenmakers hebben een keer ingebroken in de loods en ze waren zo "leuk" om een poederblusser te legen in de cabine van de 1253, de enige loc die toen niet op slot zat. Alles zit onder een laag bluspoeder. Het ligt er al een tijdje en omdat het agressief spul is, is er vanalles aangetast. Ik denk niet dat het schuifraampje ooit nog open kan, het meterpaneel en de controllerhandels zijn aangetast en we vreesden voor het binnenwerk van de rijcontroller. Die is later een keer open gemaakt en bleek gelukkig van binnen ongeschonden.



De machinekamer van een 1200 is eigenlijk vrij eenvoudig ingedeeld. Het deel tussen de cabines bestaat uit twee open ruimten, ter hoogte van de zijwandroosters, met daartussenin de hoogspanningsruimte met o.a. de rijweerstanden. In beide open ruimten bevindt zich een ventilator. Dit is ventilator 1, en deze koelt de tractiemotoren 1 t/m 3. De ventilatormotor bevindt zich links in beeld, dat grote ronde ding is de eigenlijke ventilator. De lucht wordt door de zijwandroosters naar binnen gezogen en via de tractiemotoren weer naar buiten. Op de voorgrond de (overleden) batterijen.



Op het andere eind van de as van de motor van ventilator 1 zit deze kleinere ventilator. Deze koelt hoogspanningsruimte en de rijweerstand. De lucht wordt naar buiten geblazen door de langwerpige roostertjes in de dakrand. Ventilator 2, aan de andere kant van de hoogspanningsruimte, koelt de motoren 4 t/m 6. Met het andere eind van de as drijft ventilatormotor 2 via een riem een generator aan die o.a. de batterijen bijlaadt.



De stuurstand van cabine 1. Hier geen bluspoeder en alles is nog aanwezig. Wel een hoop stof... en aan de ruiten moet ook nog wat gedaan worden.



De hulpstuurstand (voor rangeerwerk) van cabine 1.



In de cabine zit tussen de twee rode rijcontrollers een deurtje dat naar de neus leidt. Hier een kijkje door dat deurtje en het nieuwe frontseingat op een vrijwilliger die aan het proberen is een buffer roestvrij te krijgen.



De rechterkant van de neus is leeg, aan de linkerkant staat één van de twee compressoren. De tweede staat in de andere neus, schuin tegenover deze.



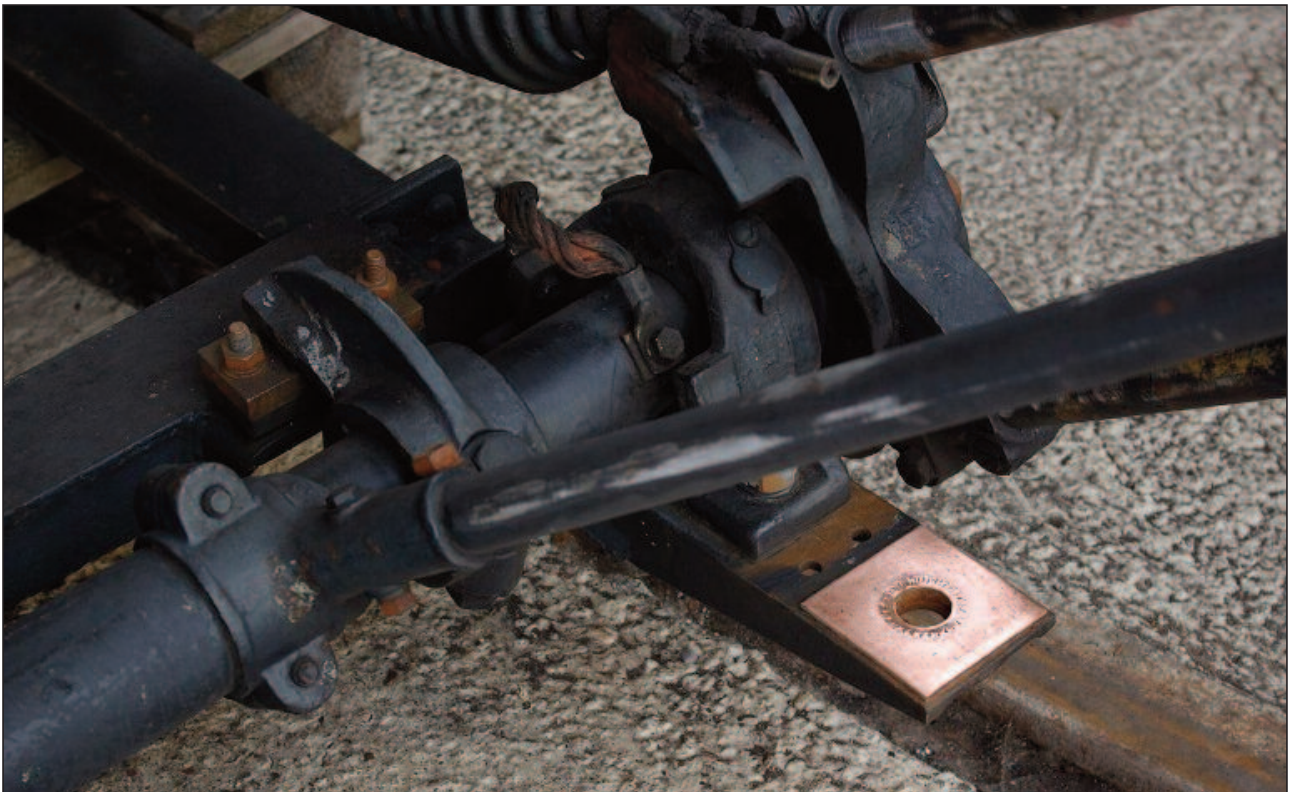
Goed, stroomafnemers dus. Hier is inmiddels enig schuurwerk verricht. De makkelijkste manier om de stangen te schuren is met een reep schuurpapier van ongeveer 5 cm breed en iets van 80 cm lang, die je om de stang heen slaat en dan heen en weer haalt. Deze stroomafnemer bleek zo goed als nieuw te zijn: er was nauwelijks roest (alleen aan het schuitje) en er zat maar één laag zwarte verf op. Al schurend zat ik dus direct op blank staal.



Dit soort onderdelen zijn met goed fatsoen eigenlijk niet te schuren. Op zich is dat ook niet nodig omdat de verf genoeg mogelijkheid heeft om te hechten. Met een staalborstel is de boel wel grondig schoongemaakt. De ronde kap in het midden is het enige wat machinaal geschuurd kon worden - min of meer...



Detail van de verende ophanging van het schuitje. De cylinders waren nogal vettig en zijn schoongeschrapt. Alle vier de dempertjes werkten bij deze stroomafnemer nog uitstekend. Goed te zien is één van de 18 koperen verbindingskabeltjes die de stroomafnemer telt. Deze dienen om het schuitje electrisch met het frame te verbinden. Je vindt ze ook bij alle scharnierpunten. Omdat de volledige stroomafnemer stroom geleidt, zijn alle scharnieren met koperen kabels overbrugd om te voorkomen dat het scharnier gaat vonken. Deze kabels zijn erg kwetsbaar en mogen ook niet geschilderd worden.



Links is hier de nok te zien die bepaalt hoe hoog de stroomafnemer kan komen. In het midden nog zo'n koperen kabeltje en rechtsonder het koperen aansluitpunt voor één van de twee hoogspanningskabels (per stroomafnemer). Tevens is dit één van de vier punten waar de stroomafnemer met 16mm bouten aan de dakisolatoren wordt bevestigd. Het is verder duidelijk te zien dat deze stroomafnemer in erg goede staat is - zeker als je 'm vergelijkt met zijn collega...



Ondanks de regendreiging is de loc naar buiten getrokken om met vereende krachten te worden afgenomen. Daarna moest ze snel weer naar binnen, want het begon inderdaad te regenen...



Het was zowaar gelukt om de bufferhulzen en bufferstempels roest- en vetvrij te krijgen; ook deze zouden worden geschilderd.



Hier zijn verschillende "constructiewijzigingen" te zien. Bovenin is de schuine regengoot bij de cabinervuiten verwijderd en zijn de gaten van de verwijderde neushandgrepen dichtgemaakt. Links, onder de cabinedeur, is de trapplaat verwijderd. Direct rechts daarvan zijn twee metalen beugeltjes aan de bak gelast. Daarin glijdt, van bovenaf, een metalen plaatje met de depot-aanduiding. Rechts tenslotte is het ingelaste hoekje te zien.



Rechtsboven in beeld de nieuwe regengoot tussen de zijwandroosters. De draaistellen zagen er niet uit dus ook daar moet nog wat aan gebeuren.



Het was al in de middag toen het schuur- en borstelwerk aan de eerste stroomafnemer klaar was. Het schuurwerk aan de tweede stroomafnemer hebben we moeten staken omdat er binnen geschilderd ging worden.



De loc is weer binnengezet en dan is het eindelijk tijd om de kwast ter hand te nemen!
 Hier ben ik samen met een ander al enige tijd bezig en het vordert gestaag. Snel gaat het echter niet.
 Deze grondverf zit qua kleur dicht bij wat het uiteindelijk moet worden. Het voordeel daarvan is dat als je het gronden zorgvuldig doet (om al dat zwart weg te krijgen), het bij de tweede laag niet zo'n ramp is als je ergens een hoekje mist.



De hele ophangingsconstructie van de schuitjes kostte de meeste tijd. Dat moest vanwege de bewegende delen en de koperen kabeltjes zorgvuldig gebeuren. Voor de hele stroomafnemer gold dat elke keer als je er vanaf een andere hoek tegenaan keek, er weer stukjes zwart te zien waren die je nog niet gehad had... Ik heb dan ook in elke mogelijke houding staan, zitten en liggen schilderen (En dat heb ik geweten, de volgende dag!).



De kopdeuren, die weer van (echte) roostertjes zijn voorzien.



Terwijl er aan de stroomafnemers werd geschilderd, werd de loc in de grondverf gezet. Dat ging, na al dat langdurige geschuur, verrassend snel. Gewoon met de roller en de kwast.



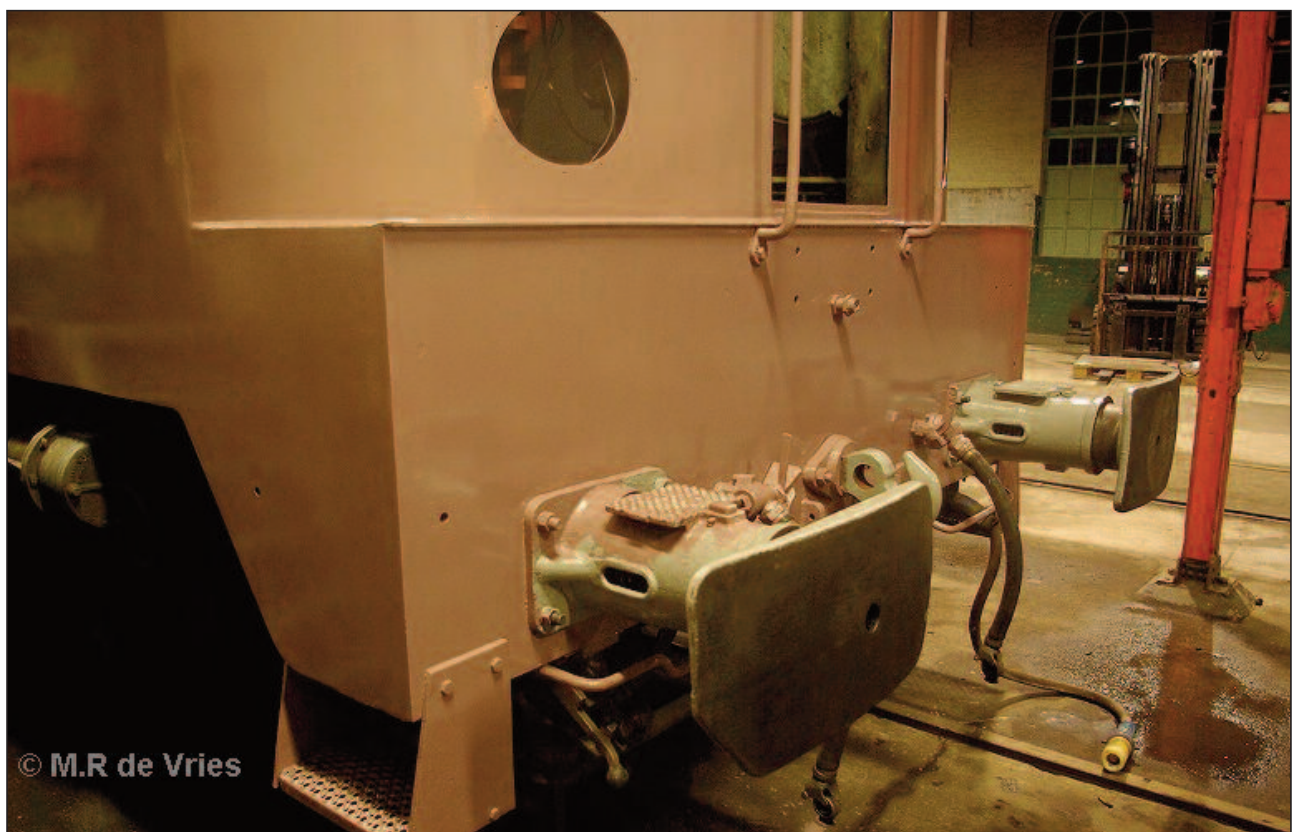
Het was hier even een nogal bont geheel, maar we hadden een belangrijk keerpunt bereikt: vanaf dit moment werd de loc niet langer steeds lelijker, maar steeds mooier. Het ACTS-blauw verdween en we kwamen steeds dichterbij de bruine 1218.



Ook de stroomafnemer vorderde maar ik moet toegeven dat we ons enigszins verkeken hebben op deze klus...



Omdat de dakluiken dezelfde kleur lichtgrijs moesten worden als de stroomafnemers, zijn ze ook in de grijze grondverf gezet. Het luik op de voorgrond moet nog, ertussen is de 'roze' primer te zien op de delen die bruin zouden worden.



Ook al was het nog maar grondverf, het zag er al een stuk beter uit!



Het is inmiddels over tien 's-avonds en de stroomafnemer is, op de achterste twee veren na, eindelijk klaar. In totaal is er ongeveer 20 manuren gaan zitten in het schuren en gronden van één stroomafnemer.



In een uur of vier tijd is de loc grotendeels in de grondverf gezet, uiteraard ook aan de andere zijde.



© M.R de Vries

Het laatste restje ACTS 1253 verdwijnt onder de roller...



En ja... die stond er dus nog aan het eind van de dag! Half geschuurd en zoals gezegd in veel slechtere conditie dan die andere. Veel roest waardoor het oppervlak van sommige buizen zo pokdalig was dat het nauwelijks te schuren viel. Gaten zaten er echter niet in, dus dat viel mee. Wel liepen enkele dempers niet goed en werd het schuurwerk aan de onderste delen bemoeilijkt door dikke lagen gebarsten verf.



Een ander punt van zorg bij dit exemplaar was dat hij kennelijk gebruikt is met niet goed vastgezette hoogspanningskabels. Dat mooie koperen plaatje wat bij die andere te zien is was volkomen weggesmolten en zelfs een flink deel van het onderliggende staal was "weggeknetterd". Het gat voor de bout was anderhalf keer zo groot geworden. Bij de andere aansluiting, schuin ertegenover, was het beeld ongeveer hetzelfde, al was daar nog een klein beetje koper over.

Voor mij en mijn "chauffeur" was het tijd om te gaan maar het gronden van de loc is die avond nog wel afgerond, dat moest en zou die dag af. Ook het laatste stukje van de eerste stroomafnemer is nog gedaan. De volgende zaterdag zou het tijd zijn voor Het Bruin...

Houd onze locomotieven op de baan!

De Werkgroep Loc 1501 en de Stichting Klassieke locomotieven houden zich bezig met het rijvaardig maken en houden van hun materieelpark. Om de klassieke locomotieven op de baan te brengen is geld nodig voor het onderhoud van de locomotieven. Daarnaast moet huur voor stalling betaald worden. Ook moet heffing betaald worden om het materieel te laten rijden op openbare infrastructuur, denk hierbij aan verplaatsingen voor onderhoud en manifestaties. Helaas bestaat er niet zoiets als een gereduceerd tarief voor museaal gebruik en moet het commerciële tarief betaald worden.

Uw steun is hard nodig en via de Stichting Klassieke Locomotieven is het voor u ook mogelijk om donateur te worden. Voor het minimale bedrag van 30 euro bent u een jaar donateur van de Stichting Klassieke Locomotieven. Voor jongeren tot en met 18 jaar geldt een gereduceerd tarief van 50% + 1 cent en dat maakt 15,01 euro!

U kunt zich als nieuwe donateur aanmelden door uw (minimale)bijdrage te storten op de volgende rekening:

Bankrekening: 47.26.247 - Stichting Klassieke Locomotieven onder vermelding van "Nieuwe donateur".

Wij verzoeken u om uw adresgegevens te vermelden bij de overschrijving. Daarnaast stellen wij het zeer op prijs als u zich als nieuwe donateur kenbaar maakt via het volgende e-mailadres info@klassieke-locs.nl. Als (toekomstig) donateur bent u van harte welkom op de stand van de Stichting Klassieke Locomotieven (KLOK-shop) die regelmatig te vinden is op beurzen en manifestaties en waar u zich ook kunt aanmelden als donateur. Tevens verzoeken wij u om in geval van (e-mail)adreswijzing dit aan ons door te geven.

Donateurs van de Stichting Klassieke Locomotieven ontvangen op onregelmatige basis via de e-mail een informatiebulletin met nieuws over de stichting en de locomotieven. Het aantal varieert per jaar maar het streven is toch om minimaal éénmaal per kwartaal een infoblad te versturen.

