

Hoe de 1253



weer 1218 werd

Een metamorfose in twee maanden

Martijn de Vries

3railForum



Deel 2

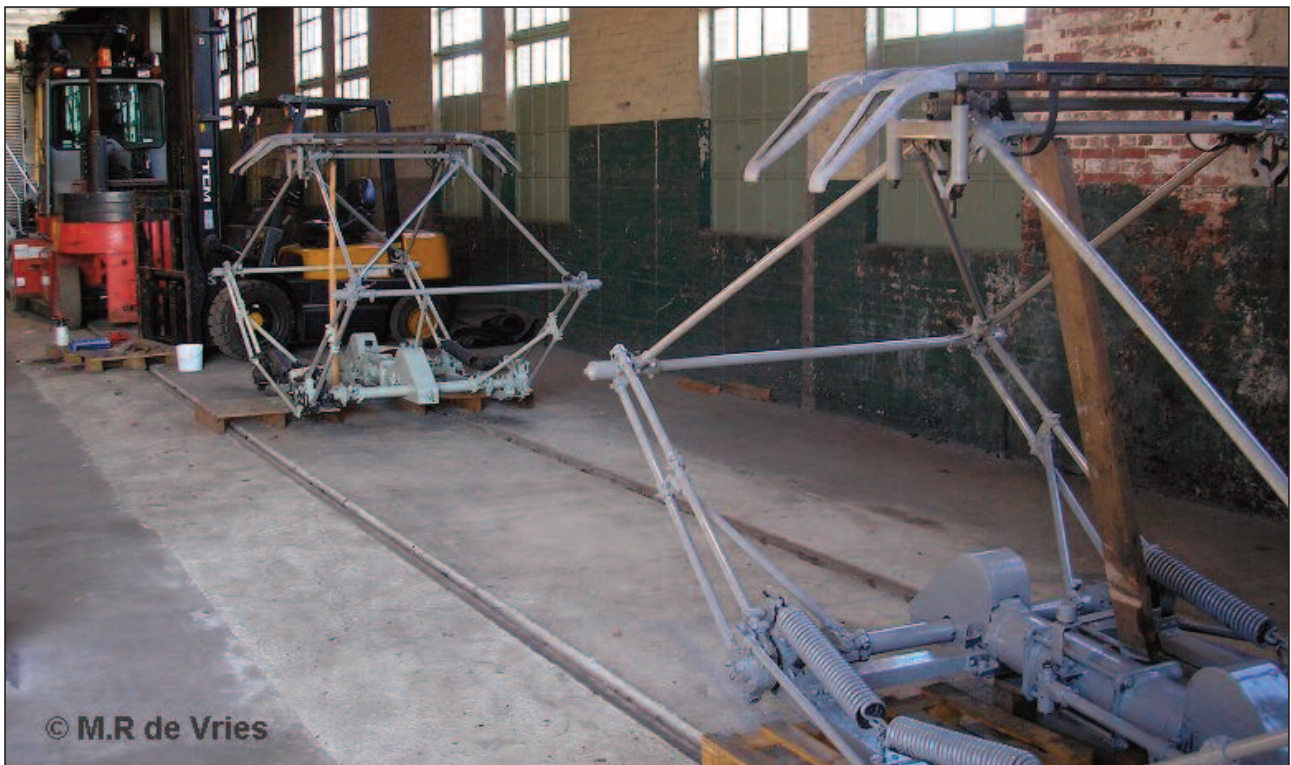
Dag 4: Zaterdag 15 oktober 2011

Op deze dag was ik - sukkel dat ik ben - mijn camera vergeten! We waren al een eind op de snelweg toen ik dat besepte...

Gelukkig bleek mijn gewaardeerde "chauffeur" en mede-klusser nog een cameraatje bij zich te hebben wat ik kon gebruiken. Hij moest alleen wel eerder weg, inclusief camera, dus de laatste paar foto's zijn met mijn telefoontje gemaakt en niet heel geweldig van kwaliteit...



De mannen in Blerick bleken doordeweeks flink doorgewerkt te hebben! De bies zat er zowaar al helemaal op. Die moest namelijk eerst omdat het geel niet wilde dekken op het bruin. Voor het bruin werd simpelweg de bies afgeplakt en zo waren er geen problemen met de dekking, omdat geel en bruin nergens over elkaar heen geschilderd hoefden te worden.



Dat niet alleen: tot mijn vreugde was ook de tweede stroomafnemer (grotendeels) gedaan! Ik was even bang dat die nog op me zou staan wachten..



Zo begint het al ergens op te lijken. Denk even "bruin" in plaats van "roze"...

De draaistellen zijn ook onderhanden genomen. Ze zijn eerst gereinigd met een stoomreiniger en daarna met behulp van een compressor zwart gespoten.



De cabinedeuren waren uit elkaar gehaald (links staat een afdekplaat) en ontdaan van isolatie. Daarna zijn de ramen uitgesneden. Die zijn ietsje smaller dan de originele ramen, vanwege de kokerbalken die het frame van de deur vormen. In de deur rechts zat een laaggeplaatste deurkruk, die bij de renovatie in de jaren '80 is toegevoegd. Die moest natuurlijk verdwijnen.



Nog meer deuren: de kopdeuren, mét de nieuwe roostertjes, waren de eerste onderdelen die bruin zijn geschilderd.



De enige roze 1200 die er ooit is geweest.



Overigens moest natuurlijk de hele bak eerst opgeschuurd worden. Daarvoor had men speciaal materiaal geregeld, een soort schuurspunzen maar dan in matvorm. Het licht opschuren van de grondverf ging daarmee lekker snel en met relatief weinig stof, omdat dat grotendeels in de "schuurmat" gaat zitten.

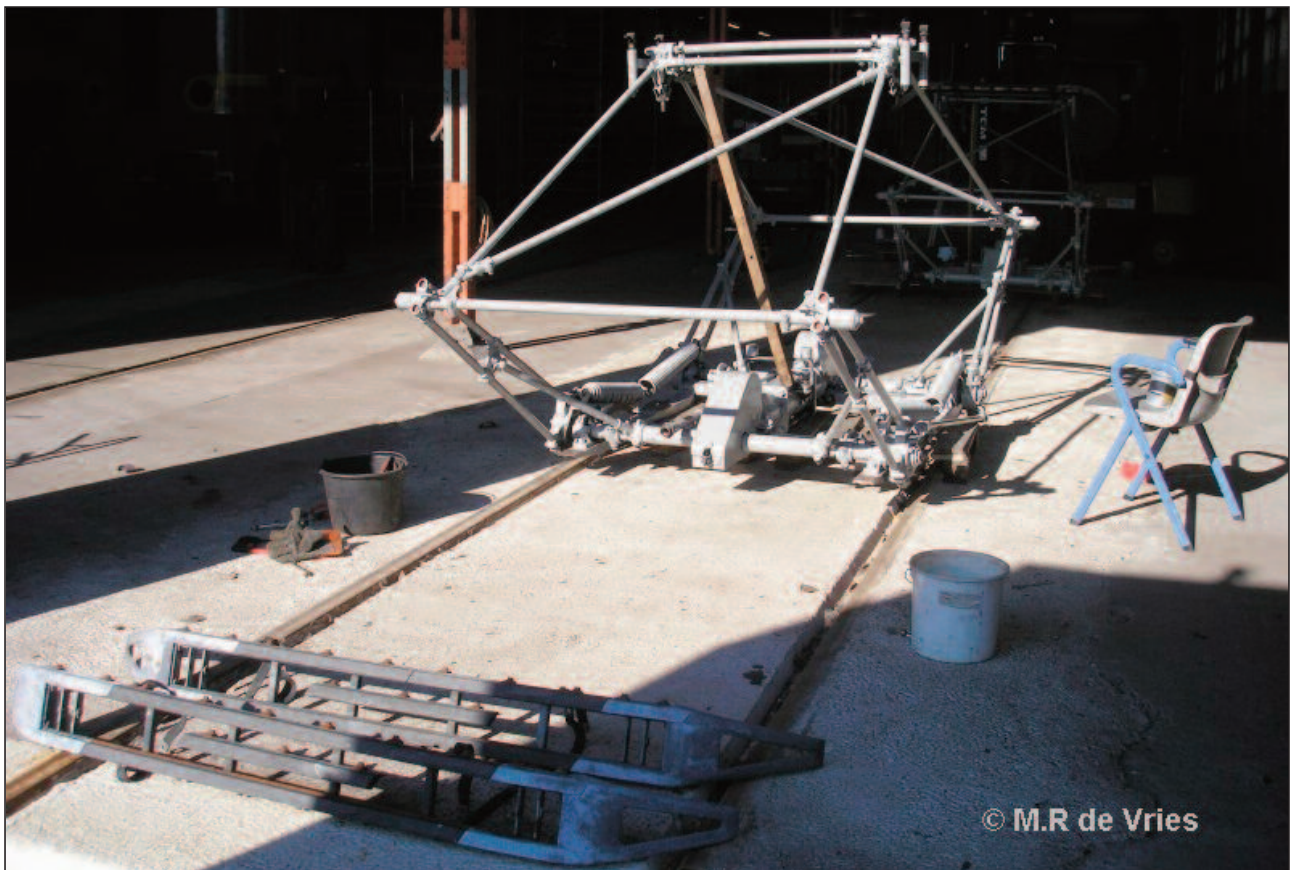
© M.R de Vries



Proefstukje om te kijken hoe de verf zich houdt, het eerste beetje bruin op de loc.



De tweede (slechte) stroomafnemer was dus grotendeels in de grondverf gezet, dat werd deze ochtend afgemaakt.



Het bleek toch wel erg tijdrovend en vervelend werk te zijn om die stroomafnemers met de hand te schilderen. Het was goed dat we het gedaan hebben met de grondverf, omdat dat een zorgvuldig aangebrachte basis gaf. Maar om er nou nog een keer met de kwast helemaal overheen te moeten... Het besluit was dan ook al snel gemaakt om de definitieve kleur te spuiten. Dat betekende wel dat er gesleuteld moest worden. De schuifjes moesten eraf, maar ook alle 18 koperkabeltjes. Eén zo'n schuifje eraf tillen moet je overigens met twee man doen, het is bizar hoe groot en zwaar het allemaal is van zo dichtbij.



Alle overige delen die niet verwijderd konden worden en waar geen verf op mocht komen, moesten worden afgeplakt. Het ging daarbij voornamelijk om de bewegende delen van de ophanging van de schuifjes en alle bevestigingspunten voor de koperen kabeltjes, 36 in totaal.



De kabeltjes en andere losse onderdelen werden per stroomafnemer in een emmertje bewaard. Ik had er goed op gelet dat de boutjes bij hun kabeltjes bleven om te voorkomen dat ik met een grote puzzel zou zitten wanneer de boel weer in elkaar gesleuteld moest worden.



Dit was de afdeling Klein IJzerwerk. Alle losse onderdelen die bruin geschilderd moesten worden werden hier verzameld en behandeld.



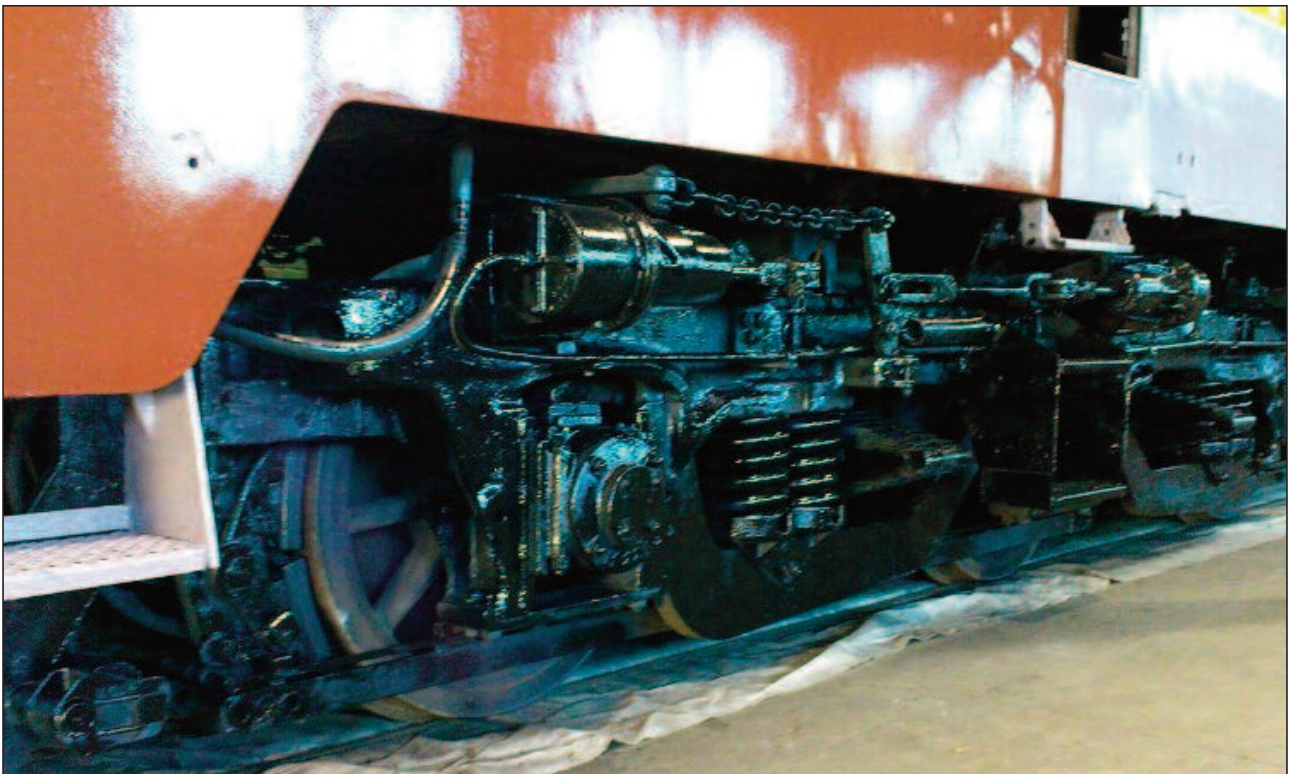
Eén van de mensen die een belangrijke bijdrage hebben geleverd is degene die de replica's van de nummer- en fabrieksplaten heeft verzorgd. Die zijn, naar originele voorbeelden, gegoten in een mal van speciaal zand. Hij kwam even langs om de fabrieksplaat te laten zien die op de kopdeuren moest komen. Hier wordt even "proefgedraaid" om te kijken of de gaten op de juiste plek zitten. Ook werd er gekeken of het bruin op de plaat in orde was. De maker was nog niet tevreden: het dekte nog niet genoeg...

Het spuiten van de stroomafnemers ging waanzinnig snel, zeker in verhouding tot de tijd dat we met de kwast aan het ploeteren zijn geweest. In een half uurtje was het klaar, maar daar was wel anderhalf uur sleutelen en afplakken aan vooraf gegaan. En al dat plakband moest er ook weer af, waarna de schuitjes en de inhoud van het emmertje er weer op gesleuteld moesten worden.





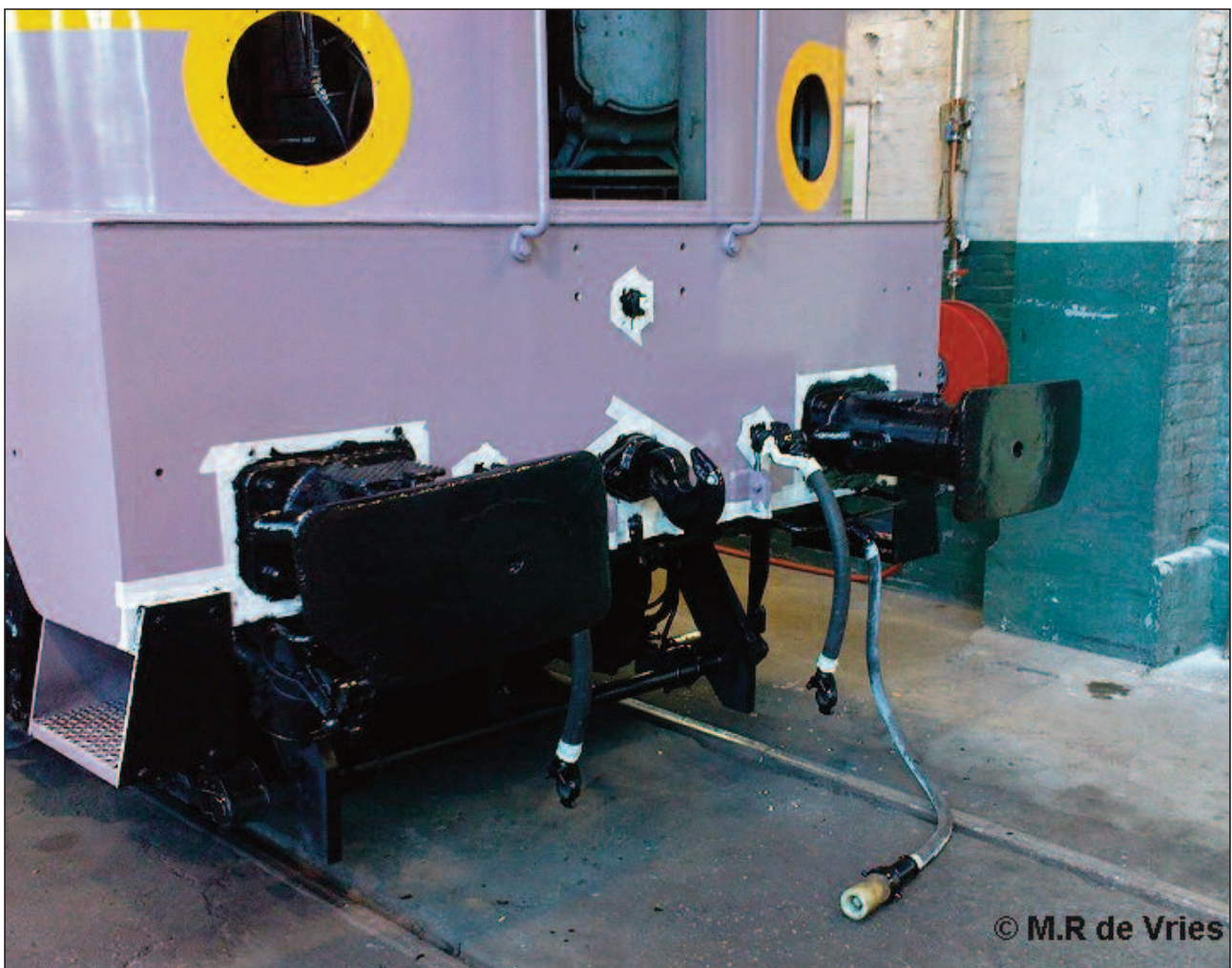
De bies werd afgeplakt en daarna konden we eindelijk los met het bruin op de loc.



De gereinigde en gespoten draaistellen. Het was de enige manier om ze er binnen de beschikbare tijd een beetje fatsoenlijk uit te laten zien, maar het was een heel verschil met wat het was.



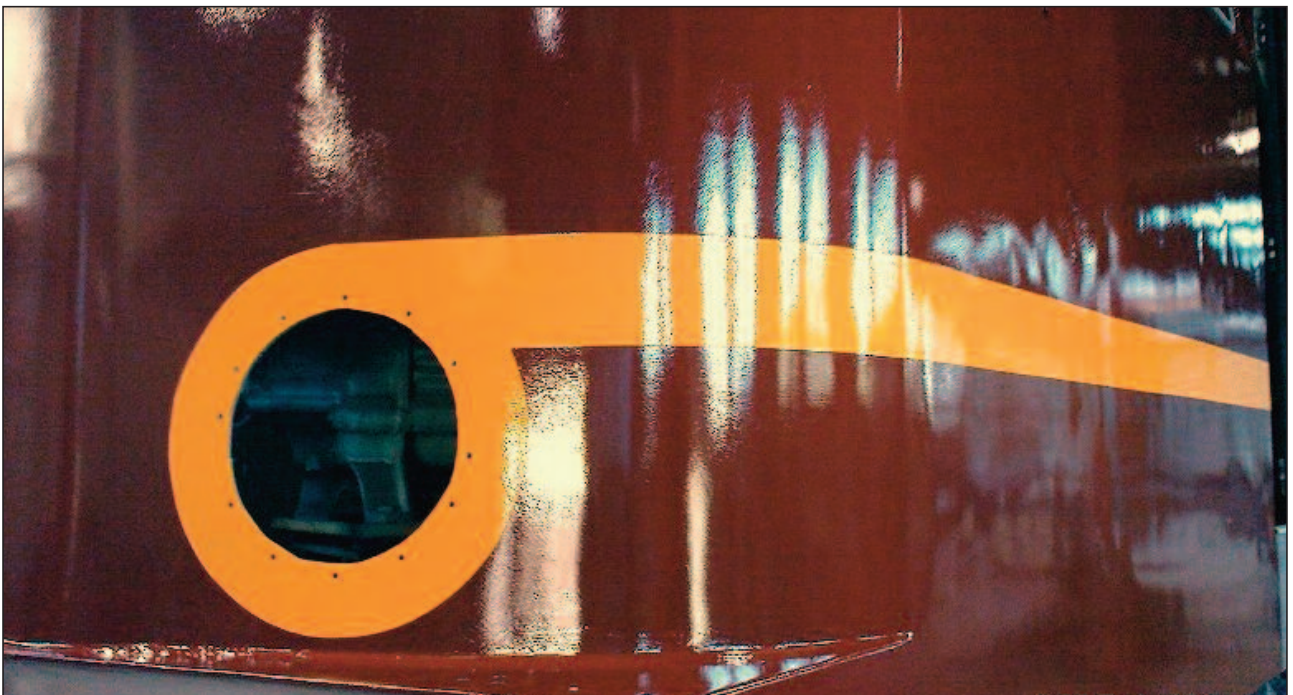
De kopdeuren waren als eerste klaar maar zouden zo'n beetje als laatste in de loc gemonteerd worden.



Het stoot- en trekwerk en de andere 'details' op de bufferbalk zijn weer mooi zwart.



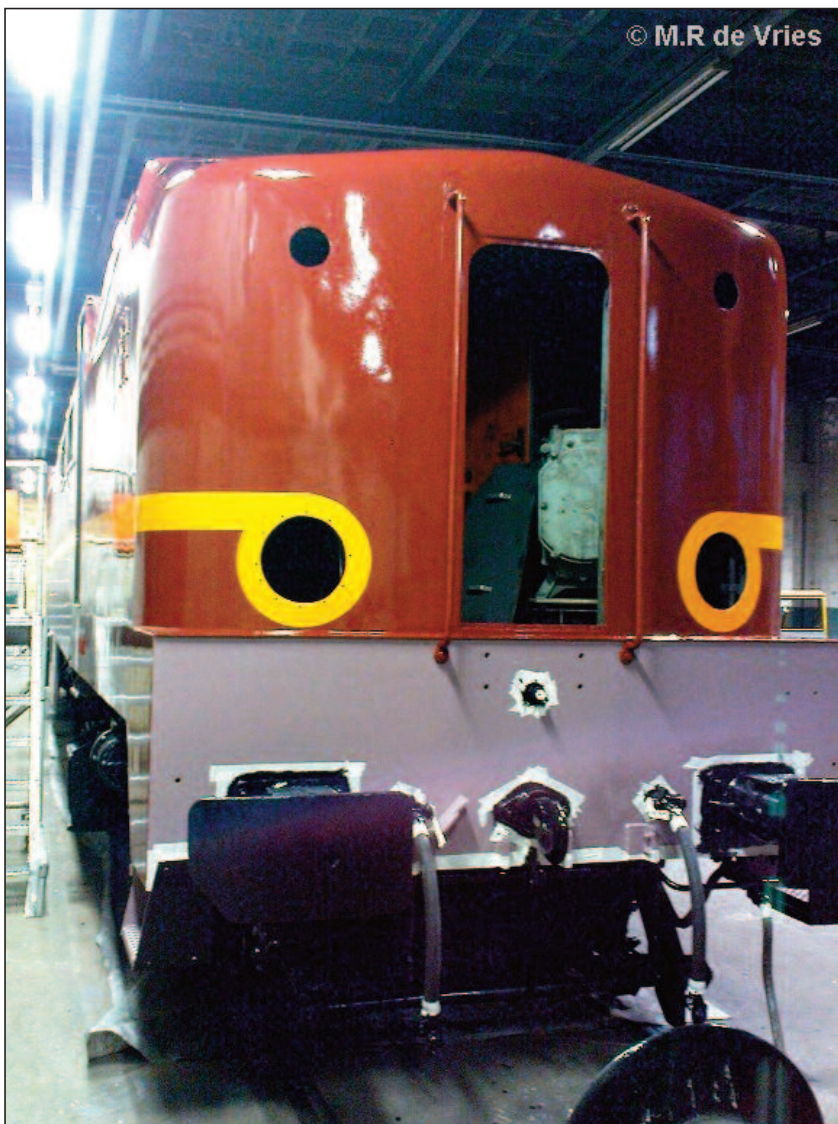
Terwijl aan de ene kant geschilderd werd, werd aan de andere kant van de loc de bies afgeplakt zodat ook hier het roze vervangen kon worden door het bruin.



Als je dan, kort na het bruin schilderen, het plakband eraf trok, kreeg je meteen dit strakke resultaat! Helemaal goed is het overigens nog niet: de hoek die de bies maakt met de ring rondom de frontseinen is nog te scherp, zo bleek uit nadere bestudering van oude foto's. Dat zou na het drogen van de bruine verf gecorrigeerd worden in een kleine ronding.



Even een plaatje gemaakt van een stuk bruin dat ik geschilderd heb.



Het werd wederom laat, maar het is gelukt de hele loc bruin te schilderen deze dag. Toen we daarna een stapje terug deden en het resultaat bekeken, beseften we dat dit wel eens een heel mooie locomotief kon gaan worden.

Klaar is ze echter nog lang niet...

Dag 5: Zaterdag 22 oktober 2011

Bij gebrek aan chauffeur ben ik deze dag per trein naar Blerick gereisd. De normale reistijd is twee uur, maar vanwege werkzaamheden moest ik tussen Geldermalsen en Den Bosch met de bus, wat een half uur extra kostte - dankzij een sprint in Den Bosch, anders was het nog wat meer geweest...



Toen ik aankwam werd de loc net naar buiten getrokken met de heftruck. Het was mooi weer en er werd een soort van "roll-out" gedaan om even wat plaatjes te schieten van het resultaat tot nu toe.



In het zonnetje.

Rondom de frontdeur zijn twee strips te zien die de omlijsting van de deur moesten worden. Dit is later gewijzigd in drie strips: eentje bovenin en eentje links en rechts. Ze stonden hier los tegen de loc aan.



Het ziet er nog wel wat kaal uit zo, zonder stroomafnemers...



Doordeweeks zijn de frontseinhouders afgemaakt en gemonteerd. Hieroverheen komt een koperen ring met de frontseinruit, waarover later meer, en de lampen zelf moeten er natuurlijk nog in. Het te scherpe hoekje in de bies is hier nog niet gecorrigeerd.



De bufferbalk was voorzien van een fris laagje rood wat mooi afsteekt tegen de zwart geschilderde buffers. De bruine uitvoering is de enige geweest waarbij het rood tot bijna bovenaan de bufferbalk doorliep. Er is nog een streepje grondverf te zien; dat wordt zwart. Overigens is een extra remslang, die in latere jaren is aangebracht, van de bufferbalk verwijderd.



Kiekeboe-plaatje.



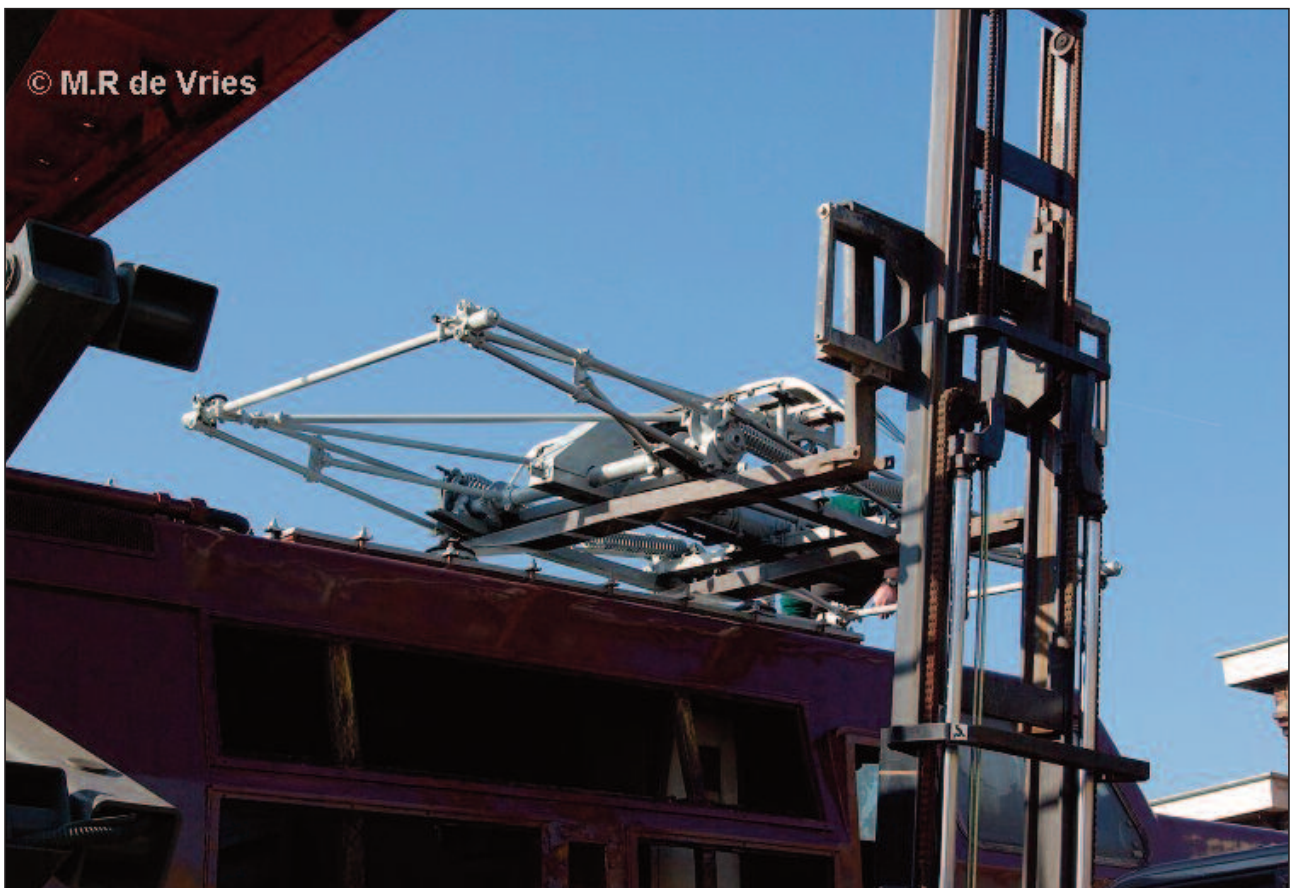
Vandaag stond voornamelijk in het teken van het terugplaatsen van de stroomafnemers. Probleempje: ze waren nog niet afgemonteerd... Ik kon dus meteen aan de gang met sleutelen, aangezien ik de onderdelen er ook vanaf had gehaald. De puzzel viel gelukkig mee.



Toen alles er weer op en aan zat werd de stroomafnemer met de heftruck naar buiten gereden. In gestreken toestand paste hij niet door de loodsdeur, maar dat werd eenvoudig opgelost door 'm met twee mensen een stukje omhoog te houden. Daardoor werd-ie minder breed en paste het allemaal net.



Ja, en toen moest-ie erop... Dat was makkelijker gezegd dan gedaan!



Voorzichtig werd de stroomafnemer vlak boven het dak gehouden... De bestuurder van de heftruck kon niet zien wat hij deed, dus werd er zeer voorzichtig gemanoeuvreerd, waarbij we iemand naast de truck hebben gezet om de commando's vanaf het dak aan hem door te geven.



Oppassen voor de verf!



Daarna was het zaak om 'm zo te verschuiven dat de vier bevestigingsgaten precies uitgelijnd waren. Dat luisterde bijzonder nauw en het was een hele toer om de vier 16mm bouten recht erin te krijgen.



Toen-ie eenmaal helemaal goed lag, kon de heftruck voorzichtig achteruit gereden worden...



...en de bouten stevig aangedraaid worden.



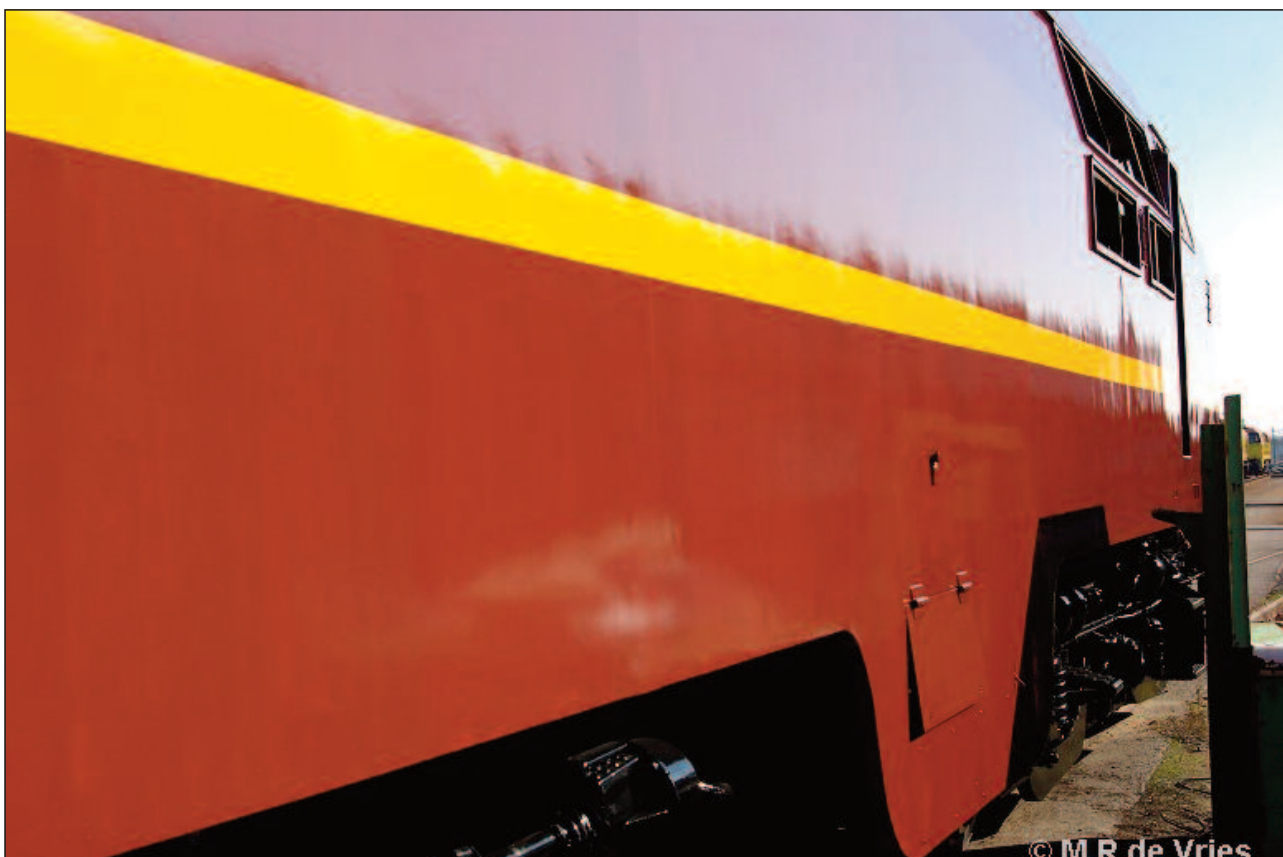
Tadaa! Het is gelukt, maar we zijn er in totaal bijna twee uur mee bezig geweest.



De andere moest toen nog maar we zijn eerst gaan lunchen.
Overigens is hier te zien dat het met het dak nog best goed is gekomen qua verf.



Dit keer hadden we twee goederenwagens neergezet om de loc af te schermen.



Hmja... Toen ze eenmaal in de volle zon stond werd toch wel pijnlijk duidelijk dat er echt nog een laag bruin op moest. We vreesden het al, maar het was binnen eigenlijk niet te zien. De zon was echter medogenloos... Er zat niets anders op dan de hele machine nog een keer op te schuren en in de verf te zetten.

De "platenmaker" was er weer, met een verbeterde versie van de fabrieksplaat voor de fronten. Voor het plaatje is de frontdeur er even ingehangen en de plaat er los opgezet. De strips moesten nog aangebracht worden.



De tweede stroomafnemer zat er inmiddels ook op. Dat ging een stuk makkelijker dankzij de uitgelubberde gaten (zie dag 3). We hebben de contacten zo goed mogelijk opgeschuurd en de zaak daarna goed vast gezet. Als de loc ooit weer gaat rijden, moet deze stroomafnemer wel vervangen worden.

Daarna was er even tijd voor een platenplaatje. De rechter nummerplaat is een echte, geleend van de NVBS. De linker is een nog niet geschilderde replica.



© M.R de Vries



Ik ben vervolgens cabine 2 ingedoken, die waar de poederblusser in geleegd is, en heb een verwoede poging gedaan het enigszins schoon te krijgen, inclusief de vloer en de ruiten. Deze foto is gemaakt na de eerste schoonmaakronde. Afgezien van de ontbrekende meter lijkt de schade wel mee te vallen...



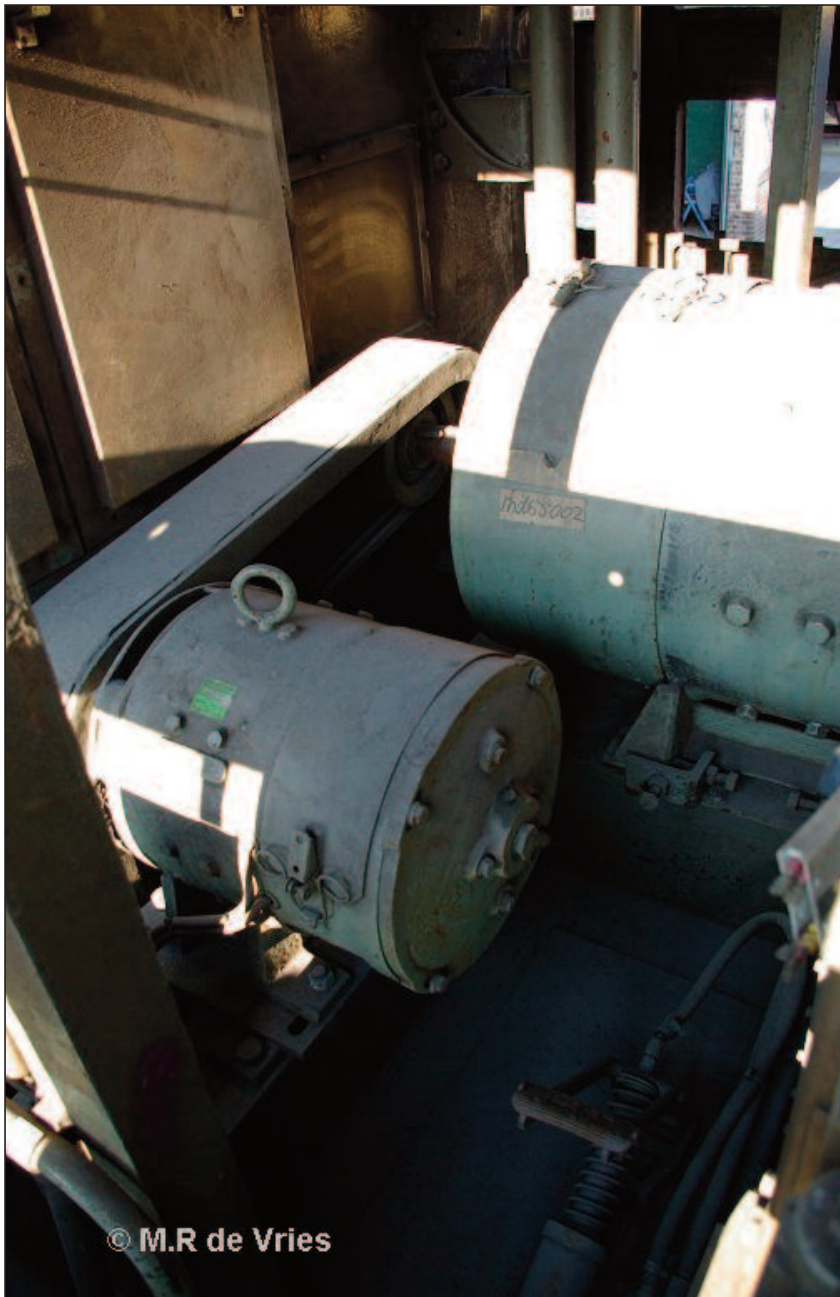
...totdat je wat dichterbij gaat kijken. Zelfs de handels van de rijcontroller zijn aangetast.



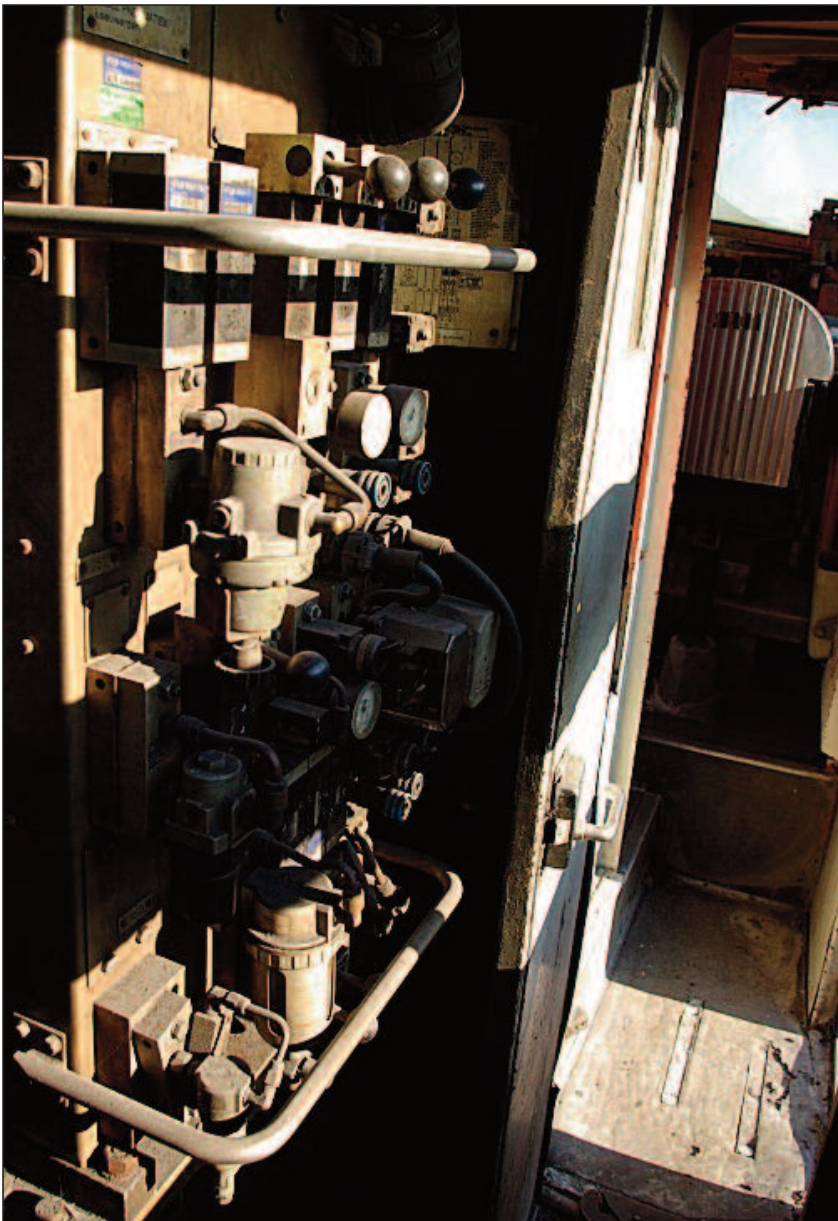
Het meterpaneel was erg vies maar na het schoonmaken leek het niet al te veel schade te hebben opgelopen.



Ik heb ook nog een poging gedaan om de cabineruiten schoon te krijgen, maar dat bleek een behoorlijke uitdaging. Vooral de buitenkant van de frontruiten was een probleem omdat koper- en koolstofslipsel in het glas "gebrand" was. Uiteindelijk zouden de frontruiten zelfs met een speciale polijstschijf bewerkt worden en waren er meerdere schoonmaakbeurten nodig om de zijruiten een beetje helder te krijgen...



Nog even een kijkje binnen. Dit is de door ventilatormotor 2 aangedreven generator voor 48V, waar ik het eerder over heb gehad.



Eén van de belangrijke verbeteringen die bij de renovatie rond 1980 werden doorgevoerd was de plaatsing van het zogenoemde "luchtrek". Hierop waren alle belangrijke pneumatische componenten bijeen gebracht, die voor die tijd door de hele loc verspreid waren, vaak op slecht bereikbare plaatsen.

Detail van het luchtrek.





Weer een kleine mijlpaal: het laatste beetje grondverf moest eraan geloven.



Na mijn schoonmaakavonturen in beide cabines heb ik me beziggehouden met de frontseinruiten. Er waren voor de nieuwe frontseinen vier originele ruiten nodig en daarvoor zijn we de museumloods (de schatkamer van het Spoorwegmuseum) in gedoken. Het is bijna niet voor te stellen wat daar allemaal ligt. De Blerickse loodsbeheerders kennen de loods echter op hun duimpje. Desondanks was het nog wel even zoeken voordat er een krat vol frontseinruiten werd gevonden in een stelling.

Vervolgens bleken er nogal wat varianten te zijn, maar we hebben er zowaar vier uit weten te halen van het juiste type. Dit is er één van. "Splinternieuw!" werd er gezegd. Als je zo naar de foto hierboven kijkt is dat moeilijk te geloven...



Toen ik echter met de staalborstel aan de gang ging om het vuil eraf te halen kwam er ongeschilderd koper tevoorschijn. Ze waren inderdaad nieuw! Nou ja... ongebruikt en tientallen jaren opgeslagen geweest.

De drie beugeltjes dienen om een voorzetruiet vast te houden, voor het geval rood licht getoond moest worden. De vier dubbele uitsteeksels zijn de bevestigingspunten voor de bouten met vleugelmoertjes waarmee de ruit op op de frontseinhouders bevestigd wordt.



Het was jammer van het koper, maar ze moesten nou eenmaal bruin worden...



© M.R de Vries

Hier nog twee opgeduikelde exemplaren, klaar om bruin geschilderd te worden. Eentje is ongebruikt en de ander is waarschijnlijk afkomstig van een Hondekop. We konden geen ongebruikte meer vinden, maar deze was van het juiste type en in redelijke conditie.

Voor mij het eind van deze klusdag, want ik moest nog tweeënhalf uur treinen om thuis te komen.

De tijd begon ondertussen te dringen: er waren nog maar twee kluszaterdag vóór De Grote Dag op 12 november en er moest nog enorm veel gebeuren. De cabinedeuren waren nog niet klaar, de roosters waren nog niet eens terug van de straler, talloze details moesten nog gedaan worden, de lampen moesten er nog in, er moesten nog allerlei technische zaken gebeuren voordat de loc überhaupt naar Amersfoort kon en oh ja... ze moest ook nog even opnieuw geschilderd worden!

Dag 6: Zaterdag 29 oktober 2011

Ik had verwacht dat we deze dag de tweede laag bruin erop zouden zetten, maar dat zou er uiteindelijk niet van komen. Had er even geen rekening mee gehouden dat de hele loc ook nog opnieuw geschuurd moest worden.



Ook nu was er weer doodeweeks verder gewerkt. De frontseinruiten waar ik aan was begonnen waren afgemaakt en geplaatst, evenals de lampen. Dat zag er al weer een stuk beter uit: ze had nu oogjes!



Enkele andere grote gaten moesten echter nog altijd gedicht worden. De roosters hadden allang terug moeten zijn, maar waren er nog niet. Aan de cabinedeuren moest nog veel gebeuren; het zou spannend gaan worden...



Ook aan de andere kant zaten de lampen erin.



Langzaamaan begon de loc steeds meer details (terug) te krijgen, zoals de rode houder voor de hoogspanningskabel.

Ook de sluitseintjes waren gemonteerd, compleet met lichtwisselaars, al zorgde dat wel voor wat hoofdbrekens. Het paste niet helemaal waardoor het lastig was materiaal te vinden waar de wisselaar aan vastgelast kon worden, maar 't is gelukt.





De frontseinruit is vastgezet met vier vleugeldoortjes op scharnierende boutjes. Er zijn ook uitvoeringen geweest die naast deze bevestiging ook nog een scharnier hadden, zodat je de ruit er niet afhaalde maar openzette als er een lamp gewisseld moest worden.
Er is getwijfeld of de binnenkant van de lamphouder licht of donker gekleurd moest worden. Dat was niet goed uit de foto's te halen.



Deze foto is in het 60 Jaar 1200-boekje terechtgekomen.



Alle onderdelen die aan de bufferbalk gemonteerd zijn werden geschilderd, dus ook de koppelingen. Aan de doorbuigende steigerpijp kun je zien hoe zwaar zo'n ding is...



De cabinedeuren liepen een beetje achter op schema doordat er raamlijsten gemaakt moesten worden voor de nieuwe ruitjes. Voordat de loc de tweede laag bruin kon ontvangen, moest eerst de donkergele bies nog een keer. Omdat die doorloopt over de deuren moesten eerst de deuren erin en dat kon pas weer als die geschilderd waren. De bies moet namelijk exact op de juiste hoogte zitten en dat lukt alleen met de deuren op hun plek...



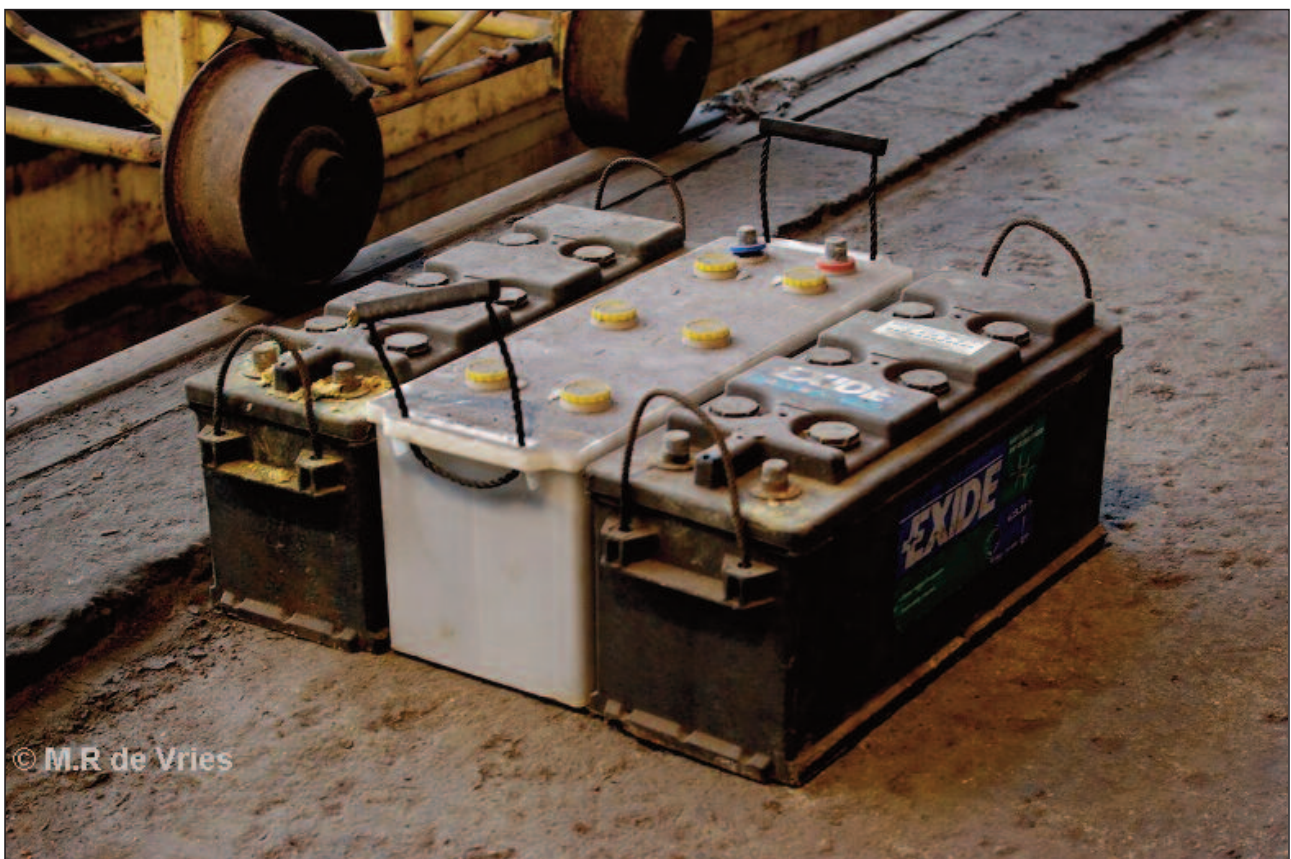
Terwijl de loc geschuurd werd en er verder gewerkt werd aan de cabine-deuren, werd er een begin gemaakt met enkele technische werkzaamheden. Deze waren nodig voor het transport naar Amersfoort en het "optreden" aldaar. De remblokken bleken vrij ver versleten te zijn, dus is besloten ze allemaal te vervangen door nieuwe. Alle achtenveertig...

In de loop van de dag was het schuurwerk aan de loc klaar. Dat was toch wel weer even een stapje terug qua schoonheid.





Ondertussen werd er onder de loc hard gewerkt om de loodzware remblokken eruit te krijgen. Dat ging gepaard met veel gepuf en gesteun en hier en daar een vloek, omdat de meesten al heel lang op hun plek zaten en absoluut geen zin hadden om daar vandaan te komen.



Ook zwaar: de oude batterijen uit de loc getild moesten worden.



De vervangende batterijen waren er al maar moesten nog wel opgeladen worden.



Meerdere remblokken bleken gebroken te zijn.



Het verschil tussen oud en nieuw was duidelijk. De nieuwe waren twee keer zo dik en daardoor ook twee keer zo zwaar. Te zwaar om door één persoon op hun plek gemonteerd te worden.

De laatste cabinedeur is geschuurd...





© M.R de Vries



...en daarna werden ze schoongemaakt en snel in de grondverf gezet, want ze moesten zo snel mogelijk bruin worden, ruiten of geen ruiten.

Er ging in de cabines ook nog geschilderd worden, waarbij het knallende rood van de achterwand en de rijcontrollers vervangen zou worden door het vroeger gebruikte groen. Machinegroen voor de achterwand, 'hamerslag-groen' voor de rijcontrollers. Eerder had ik al schoongemaakt in de cabines, dit keer ben ik er aan de gang gegaan met - opnieuw - de schuurmachine...



Als eerste zijn enkele demonteerbare zaken zoals de logboekhouder en de kledinghaak van de achterwand afgehaald...



...waarna ik me eens flink heb uitgeleefd op de achterwand. Toen ik de cabine weer uit kwam deed de combinatie van zweet en rood schuurstof een medeklusser serieus vragen of ik soms een bloedneus had gehad! Mijn gezicht zat onder de bloedrode vegen.



Daarna is alles schoongemaakt, zo goed en zo kwaad als dat ging, en zijn wat zaken als schakelaars en opschriften afgeplakt.



Ook het handremwiel moest eraan geloven...



...en natuurlijk de rijcontrollers.



Dit is de achterwand van de andere cabine. Het moest nog één keer afgenomen worden met ammonia en daarna was het klaar om geschilderd te worden. Overigens was de juiste groene verf nog niet in huis, dus ik kon er nog niet aan beginnen.



© Acido/103 220-0 november 2011

Aan het begin van de avond kregen we nog even 'bezoek' van de daags tevoren na een schilderbeurt opgeleverde 1251. De loc kwam twee autowagens afleveren in Venlo als eerste klus in haar nieuwe jasje, en hield keurig even stil voor de hardwerkende mannen in Blerick, die even een pauze hadden ingelast en in slagorde langs het spoor stonden opgesteld. En ze zag er prachtig uit.

Ondanks dat er nog steeds veel moeten gebeuren dachten de Blerickse mannen dat we het wel zouden gaan redden met nog maar één "vrijwilligers-zaterdag" plus hun eigen inzet doordeweeks. Ik had daar een hard hoofd in...

Zoals gezegd hadden de zijwandroosters allang terug moeten zijn van de straler. Weliswaar zijn ze daar ook gespoten maar ze moesten nog wel gemonteerd worden, 12 stuks. Het heeft een complete dag gekost om ze er uit te halen en daarbij zaten enkele bouten zo vast dat ze zijn afgebroken. Die moesten nog uitgeboord worden en de gaten opnieuw worden getapt.

Daarna zouden we de roosters er ook weer moeten in zien te krijgen, waarbij ze waarschijnlijk allemaal maar op één manier op één plek passen. Vergeet niet, het is allemaal 60 jaar oud, de loc is niet meer 100% recht door een aanrijding die ze ooit heeft gehad en fabrikant Werkspoor staat erom bekend niet altijd even nauwkeurig te zijn geweest qua maatvoering...

En dan heb je het alleen nog maar over de roosters. Kortom: Of ik nog in de laatste week voor 12 november een extra dag naar Blerick zou gaan, hing af van de toestand waarin de loc aan het eind van onze laatste klus zaterdag zou verkeren.

3railForum

<http://website.3rail.nl/>

Het 3railforum is opgezet als online ontmoetingsplaats, maar ook als kennisuitwisselplaats voor modelspoorders (Märklin-rijders). De grootste doelstelling van het forum is dus met name de beginnende / herintredende 3rail modelspoorders op weg helpen. Het is de bedoeling om 'de ruimte te bieden aan modelspoorders die ontspannen met elkaar van gedachten willen wisselen'.



3rail Website

NVBS, Passie voor Spoor!

Voor de lol een treintochtje maken? Foto's maken van een goederentrein op een rangeerterrein of van trams in een vreemde stad? Surfen op internet op zoek naar beeldmateriaal van fraaie treinen? Avonden op zolder met een modelbaan? Interesse in de techniek van oude en moderne vervoersmiddelen en van beveiligingssystemen? Weet dat je als trein- en tramfiethebber niet de enige bent. De NVBS is een vereniging waar belangstellenden in het spoor- en tramwegwezen elkaar vinden. Wie lid wordt, kan profiteren van vele voordelen.

Wat biedt de NVBS

Maandelijks verschijnt het fraai geïllustreerde blad *Op de Rails*; op de website www.nvbs.com staat actuele informatie. In alle delen van het land worden bijeenkomsten belegd waarop presentaties gehouden worden over trein en tram in binnen- en buitenland. De Stichting NVBS Excursies organiseert reizen. Er is ook een afdeling Jongeren. In de NVBS-winkel kun je boeken en dvd's over railverkeer kopen. En voor wie zich wil documenteren zijn er de NVBS-Bibliotheek en de Stichting NVBS Railverzamelingen. De winkel, de bibliotheek en de documentatiecentra zijn gevestigd in "NVBS Centraal" in het stationsgebouw van Amersfoort.

Op de Rails

Het magazine *Op de Rails* verschijnt maandelijks. Elk nummer bevat korte berichten over spooractualiteiten en over de vereniging, over nieuw verschenen boeken en dvd's (die in de winkel te koop zijn) en aankondigingen van excursies. Daarnaast zijn er langere artikelen over moderne ontwikkelingen zoals over hogesnelheidslijnen, over technische zaken (bijv. over locomotieven of het seinwezen) en over historische onderwerpen (bijv. opgeheven spoor- en tramlijnen). Enkele keren per jaar wordt er aandacht besteed aan de dienstregeling van het reizigers- en goederenvervoer en aan het — steeds meer gevarieerde — rollend materieel dat in Nederland rijdt. Eenmaal per jaar verschijnt er een themanummer.

Website www.nvbs.com

Op de NVBS-website is alle informatie te vinden over de verschillende onderdelen van de vereniging. Voor leden zijn de oude jaargangen van *Op de Rails* in te zien, en er is een uitgebreide agenda van alle activiteiten. De website van de NVBS is voortdurend in ontwikkeling en zal de komende jaren worden uitgebreid.

Winkel

In de NVBS-winkel kunnen leden boeken, tijdschriften en dvd's kopen. Er is een uitgebreide tweede-handsafdeling. Bestellingen via internet of per post zijn mogelijk.

Beeldmateriaal

Het filmarchief, de diatheeek en het fotoarchief bezitten een



enorme collectie historische en actuele films, dia's, prentbriefkaarten en foto's. Leden kunnen zich abonneren op een foto-rondzending. Tienmaal per jaar wordt een pakket foto's, door leden gemaakt, rondgestuurd.

Documentatie

De Stichting NVBS-Railverzamelingen beheert een grote verzameling krantenknipsels, dienstregelingen, vervoersbewijzen en andere documenten. In de bibliotheek staan meer dan 11.000 boeken en vele ingebonden jaargangen tijdschriften. De bibliotheek heeft ook abonnementen op vele binnen- en buitenlandse tijdschriften op spoor- en tramweggebied. Bureau Railatlas en Bureau Materieeltekeningen bezitten topografische kaarten en schematische tekeningen van sporen en materieel.

Excursies

De aangeboden excursies variëren van een eendaagse binnenlandse trip tot een reis van vier weken in het buitenland. Voorbeelden: bezoeken aan werkplaatsen en remises, meerdaagse treinreizen door landen in en buiten Europa, maar ook dagbezoeken aan Nederlandse spoor- en trambedrijven.

Modelbouw

In Den Haag bevindt zich een afdeling modelbouw van de NVBS. Liefhebbers van modelbanen kunnen hier hun eigen materieel laten rijden, van schaal Z tot en met 1.

Afdelingen

Op diverse plaatsen zijn er afdelingen die maandelijks een bijeenkomst houden, waar leden door middel van presentaties informatie met elkaar uitwisselen. Deze avonden bieden een uitgelezen kans om andere spoorhobbyisten te ontmoeten. De agenda voor de komende periode is steeds op de homepage van de website te vinden.

Afdeling Jongeren

Ook jongeren voelen zich thuis bij de NVBS. De afdeling Jongeren organiseert speciaal voor leeftijdgenoten bijzondere activiteiten: een wedstrijd treintrekken bijvoorbeeld of een rondje Duitsland per trein.

Lid worden?

Nieuwsgierig geworden en meer willen weten, een proefnummer van "Op de Rails" ontvangen of lid worden? Kijk eens op de andere pagina's van deze website (www.nvbs.com). De contributie voor het jaar 2011 bedraagt € 55,00. voor jongeren tot en met 24 jaar bedraagt de contributie € 28,25.