

Hoe de 1253



weer 1218 werd

Een metamorfose in twee maanden

Martijn de Vries

3railForum



Deel 3

Dag 7: Zaterdag 5 november 2011

De laatste kluszaterdag! Er moest nu echt even aan getrokken worden en er is dan ook veel gedaan deze dag.



Jaa! Eindelijk zijn de roosters gearriveerd, slechts een week voor de Grote Dag. Ze zien er prachtig uit maar we zouden er deze dag niet aan toekomen om ze te plaatsen. Er werd besloten om ze te plaatsen na het aanbrengen van de tweede verf-laag, om het schilderen rondom de roosters te vergemakkelijken (lees: ter voorkoming van druipers in de verf...). De dinsdag zouden ze erop gaan, met hulp van vrijwilligers die een extra dagje in gingen lassen.



Doordeweeks is de bies helemaal opnieuw geschilderd. De gele verf was ondertussen droog en kon afgeplakt worden voor het aanbrengen van het bruin.



De door ACTS verwijderde opstapjes onder de kopdeuren (die nog in de neuzen bleken te liggen) zijn geschilderd en opnieuw gemonteerd. Al moeten ze nog wel even afgestoft worden.



Tijdens het opnieuw schilderen van de bies zijn de vorige week bruin geschilderde cabinedeuren in de loc gemonteerd geweest om er zeker van te zijn dat de bies op exact de juiste hoogte erop zou komen. Daarna zijn ze er weer uit gehaald omdat de raampjes er nog in moesten.



Een klusje wat we een beetje voor ons uit geschoven hadden, was het met perslucht schoonspuiten van de filters die aan de binnenkant van de loc achter de zijwandroosters horen. Ook dit is deze dag ter hand genomen - buiten, welteverstaan.



Er waren vier prachtige raamlijsten gemaakt om de ruiten vast te houden die in de cabinedeuren gingen komen. Die moesten nog wel gemonteerd worden, waarbij overigens zou blijken dat niet alle cabinedeuren gelijk zijn...



© M.R. de Vries

Het schuurwerk was nog niet klaar en dat moest natuurlijk af voordat er iets geschilderd kan worden.



Ondertussen werden de (vele) gaten geboord voor de "klinknagelstrips" die bij de kopdeuren aangebracht gingen worden.



Dit is De Verbijfswagen. Een gezellig honk waar we terecht konden voor een bakkie koffie of iets uit "de vetbak".



Het plan was om tegelijkertijd met het schilderen van de buitenzijde, ook de cabines aan te pakken. Zolang er nog aan de loc geschuurd werd, was er gelegenheid om de cabines klaar te maken voor het schilderwerk. Ik ben toen aan de gang gegaan met deze mega-stofzuiger (een echte tweemotorige Nilfisk, op krachtstroom!) al het rode schuurstof en het laatste beetje bluspoeider in de cabines op te zuigen. Daarbij gingen ook de nodige stukken roest en verf mee, dus het was goed dat er een potige stofzuiger was. Een gewone had het waarschijnlijk niet overleefd.



Terwijl ik met de monsterzuiger bezig was werd er een aanval gepleegd op het vuil op de frontruiten, met een boormachine met een speciale polijstschiif. Het ging niet makkelijk maar uiteindelijk konden we weer naar buiten kijken!



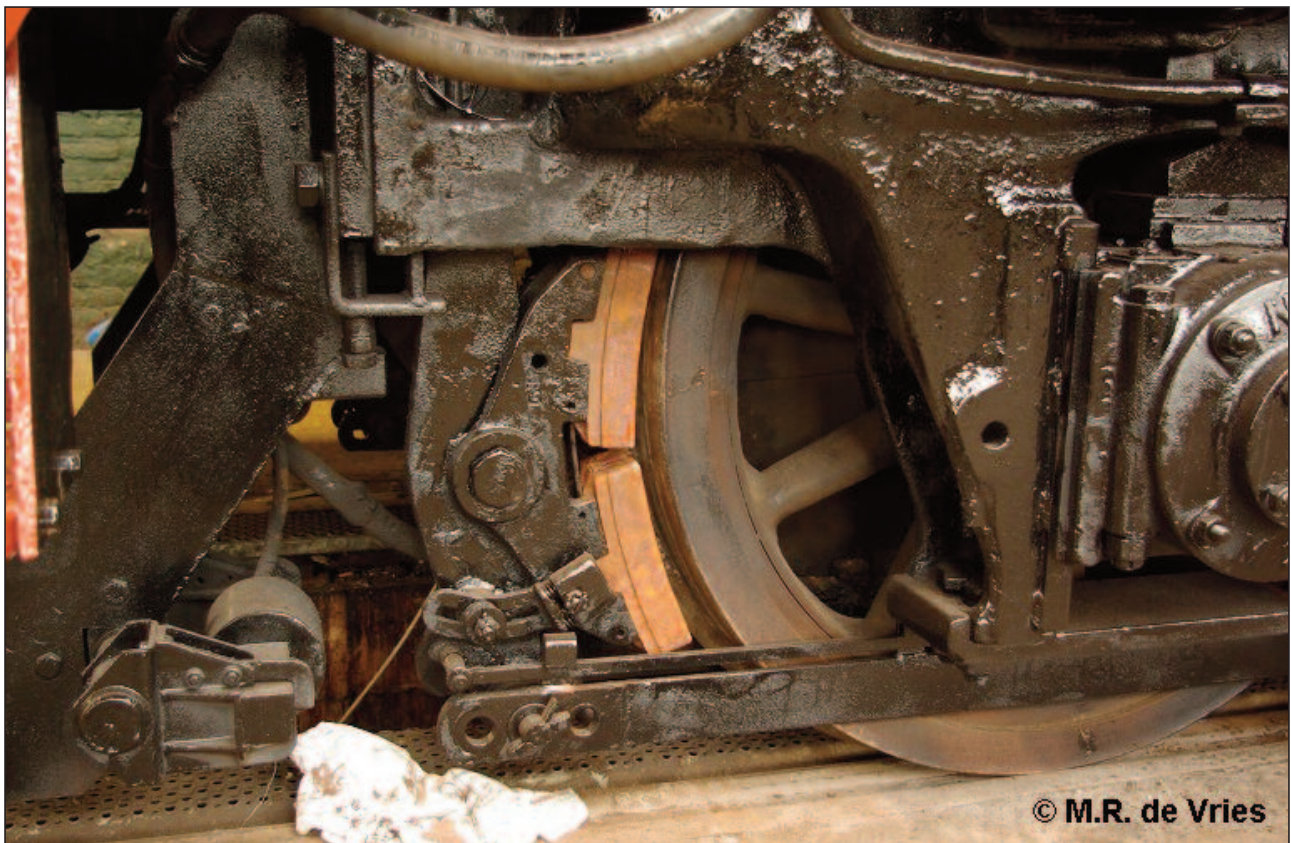
Enige tijd en het nodige flotswerk later was het rood op de cabinewand van cabine 2 als eerste vervangen door dit ietwat vage kleurtje groen. Het is een 1:1 mengsel van grijs en olijfgroen. Het was even wennen, maar het past wel mooi bij het tijdperk; dit soort kleuren kwam je veel tegen op machines en in machinekamers. Vandaar dat ik het "machinegroen" gedoopt heb.



Dit wandje was niet rood, maar omdat hij zichtbaar is door de nieuwe cabine-deurruitjes, moest-ie ook groen worden. En nee, ik was nog niet klaar aan de onderkant.

Op naar cabine 1. Dit is bij de cabine-deur aldaar. Ik heb hier twee handen vol roestvlokken weggehaald voordat ik de stofzuiger erop los lgelaten heb. Dit kwam eronder vandaan...





Terwijl een 'collega' en ik in de cabines bezig waren, gebeurde er naast, aan en onder de loc ook vanalles. Zo waren na twee volle dagen zwoegen eindelijk alle 48 remblokken vervangen.



Uit de museumloods waren typhoons opgeduikeld, die ontbraken op de loc. Nadat de juiste 'toeters' bij elkaar waren gezocht, werden eerst schoongemaakt. Honk!



Het schilderwerk aan de loc was in volle gang, slechts één week voor 12 november. Het te scherpe hoekje in de vies is inmiddels gecorrigeerd.



Gaandeweg begint de loc weer te glimmen...



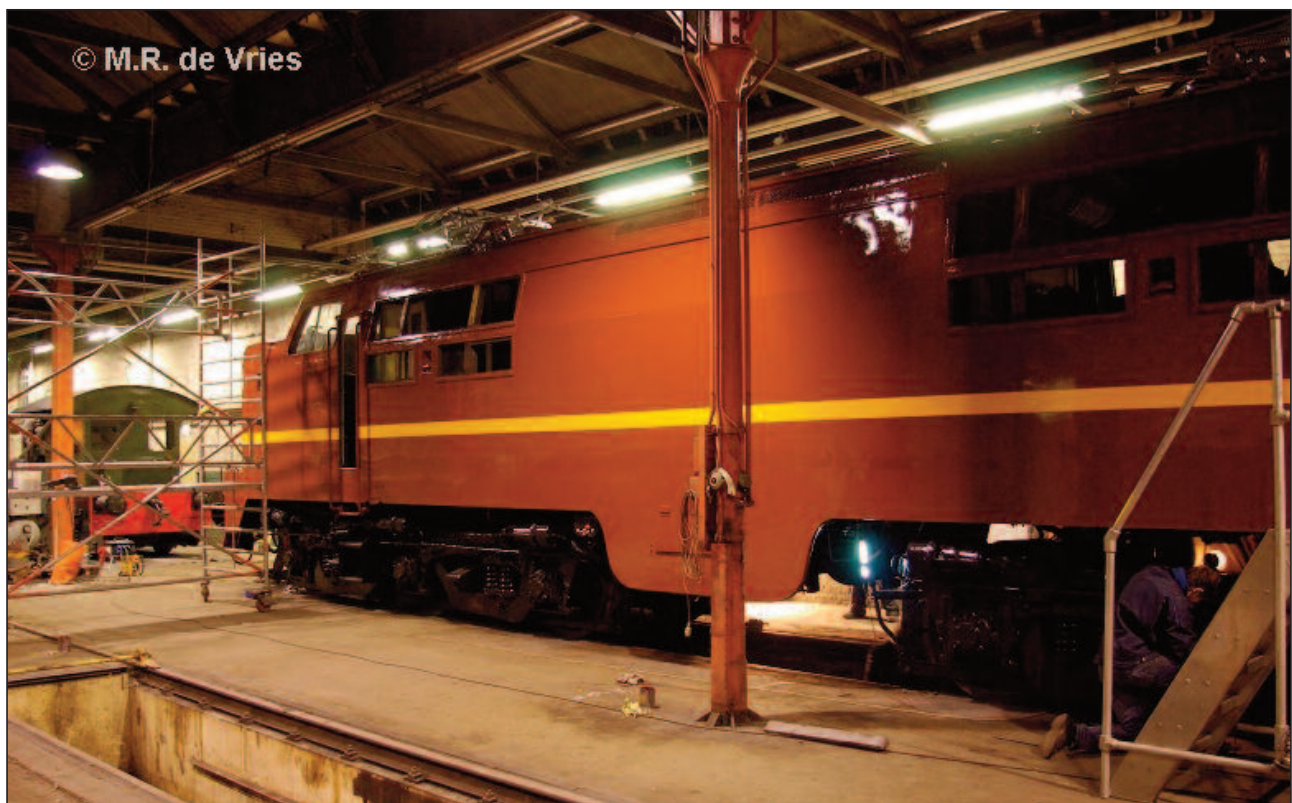
Nadat cabine 1 was behandeld met het "machinegroen", werd teruggekeerd naar cabine 2 om daar de rijcontrollers met Hammerite te schilderen. Hammerite, of Hamerslag, ziet er uit als een soort voorloper van metallicverf. In vergelijking met het prima dekkende en makkelijk verwerkbare groen voor de achterwand, was dit echt "schilderen voor gevorderden". Wat een lastige verf, zeg! Iedere beweging die je met de roller maakte, bleef je zien, om gek van te worden.

De truuk bleek uiteindelijk te zijn om als de verf enigszins droog begon te worden er nog één keer met de roller overheen te gaan, terwijl je er minimale druk op uitoefent. Dan strijk je de laatste oneffenheden eruit. Een techniek die overigens ook op het bruin van de loc is toegepast om een zo strak mogelijk resultaat te krijgen.





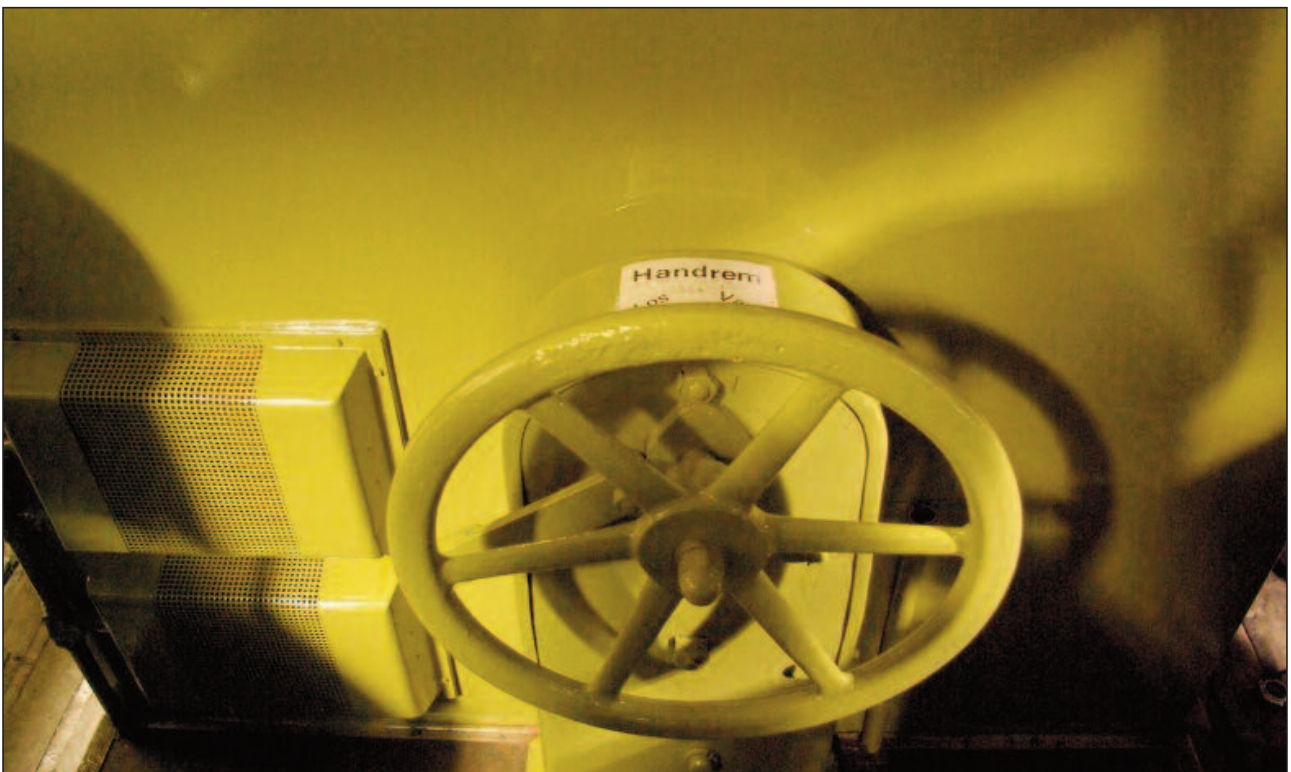
Vorderingen aan de buitenzijde. Aan de hoofdreservoirleiding is met een speciale koppeling een externe compressor aangesloten. Dit was alleen om te zien of het past; later zou deze constructie gebruikt worden om te beproeven of er geen lucht-lekkages waren.



Het begon weer mooi bruin te worden!



Terug in de cabine, nu in jaren '50-kleuren



De machinegroene verf schilderde lekker maar droogte langzaam. Je moest dus vreselijk uitkijken dat je er niet aan bleef plakken, maar met dat lompe handremwiel midden in de cabine was dat niet eenvoudig.



In het kader van "we brengen de boel terug in 'originele' staat" hebben we voor de grap de asbakken teruggeplaatst. Er was geen tijd om - behalve het verfwerk - verder iets aan de cabines te doen wat dat betreft, maar die asbakken konden we in ieder geval zó terugplaatsen: de schroefgaten zaten er nog.



De typhoons zijn ondertussen ook klaar en staan te drogen.



Aan het eind van de dag kwam de man van de nummerplaten weer langs om de definitieve uitvoering van de zijplaten (met bruin) af te leveren. Hier worden ze door de voltallige ploeg bewonderd.

Dit is de toestand waarin in ik - het was alweer knap laat geworden - de loc moest achterlaten. Veel meer konden we ook niet doen, omdat alles vers in de verf stond.

Hoewel ik het antwoord wel wist, heb ik toch even geïnformeerd of het zin zou hebben op donderdag nog een dag te komen helpen. Er werd even opgesomd wat er nog moest gebeuren en halverwege de opsomming was het: "Mmmja, kom dus maar donderdag!".

We hadden na deze dag nog maar vijf dagen: zondag tot en met donderdag. Op vrijdagochtend zou de loc al op transport gaan... en we waren nog lang niet klaar.

Werkelijk alle verf was nat, die vermaledijde roosters moesten er nog in, de ruiten zaten nog niet in de cabinedeuren en de deuren nog niet in de loc en allerhande onderdelen moesten er nog op. Ook alle opschiften en niet te vergeten de nummerplaten moesten nog.

Daarbij wilden we dat op zijn minst de front- en sluitseinen het zouden doen, hetgeen betekende dat het laagspanningscircuit op de been geholpen moest worden. De frontseinen waren trouwens nog niet eens aangesloten omdat er nog geen spanning was om ze te testen. De remmen moesten nog worden afgesteld en de wielbandmarkeringen zaten er nog niet op. Zo kan ik nog even doorgaan...

Dag 8: Donderdag 10 november 2011

Deze donderdag was de laatste dag die beschikbaar was om nog iets aan de 1218 te doen, voordat ze op vrijdagochtend zou vertrekken naar - uiteindelijk - Amersfoort.

Er was voorspeld dat er nog veel te doen zou zijn en dat klopte ook. De druk stond er behoorlijk op: we konden geen grote tegenvallers meer hebben want het moest die dag af...



Er werd meteen maar met het belangrijkste begonnen: de nummerplaten! Zonder nummers was het immers slechts een bruine 1200 en niet de 1218.



Alle opschriften moesten er ook nog op. Daar was de avond tevoren mee begonnen. De cijfers en letters waren uitgesneden uit een stickervel, wat daarna op de loc geplakt werd. Vervolgens ging er witte verf eroverheen en daarna hoefde alleen het vel nog weggetrokken te worden.



Twee dagen eerder, op dinsdag, is er een hele dag gewerkt door een aantal mensen om de roosters gemonteerd te krijgen. De bouten moesten nog wel aangedraaid worden en, omdat ze zwart zijn, ook nog even met bruin aangestipt worden.



Niet alleen de roosters waren geplaatst, ook aan de cabinedeuren was flink doorgewerkt. Deze is helemaal klaar, inclusief deurkruk op 45 graden.



Dat zul je net zien: bij één deur paste het raampje niet, omdat de deur aan de binnenzijde net even smaller bleek te zijn. Hoe ze het gedaan hebben weet ik niet, maar het is uiteindelijk wel gelukt.

Dat hier geen raampje in zat was eigenlijk wel handig. Je moest opletten dat je de deuren niet dichtgooide als je in loc was, omdat alle klinken aan de binnenzijde nog ontbraken. Bij deze kon je echter, als bij een antieke auto, je arm door het raampje steken om 'm via de buitenkant open te maken.



Een belangrijk visueel element zijn natuurlijk de nummers op de bufferbalken. Ook die waren de avond tevoren erop gezet. Wellicht ten overvloede: de sticker zit er hier nog op, maar heeft bijna dezelfde kleur rood als de bufferbalk...



De nummerplaat, met de schroeven in de k*tstand, zoals dat werd genoemd: de gleufjes verticaal



Voor de mensen die willen weten wat er nou achter dat klepje zit. In ieder geval géén asbest, volgens het groene stickertje...
 Eronder de Werkspoor fabrieksplaat (met het juiste fabrieksnummer).

En toen... was er licht!



© M.R. de Vries

Ik was bezig met schilderwerk in de loc, in het halfduister, toen plotseling het licht in de cabines en de gangen aanflopte. Voor het eerst kwam er leven in de 1218.



Ook op het meterpaneel kwam vanalles tot leven.
Okee, het waren maar wat lampjes, en dan ook nog op de depotvoeding, maar het was de eerste keer dat ik überhaupt iets zag werken aan de loc. Het was niet langer 108 ton dood staal én het betekende dat we de frontseinen zouden kunnen ontsteken.





Ik was overigens bezig met het "machinegroen" schilderen van de binnendeuren. Het was namelijk opgeval-
len dat je die kon zien door de nieuw
geplaatste raampjes, en dus moesten
ze ook groen worden.



Nadat de laagspanningsinstallatie tot leven was gewekt konden de fontseinen worden aan gesloten. Meteen werden de
lichten in de loods even uitgedaan om dat goed te kunnen aanschouwen.

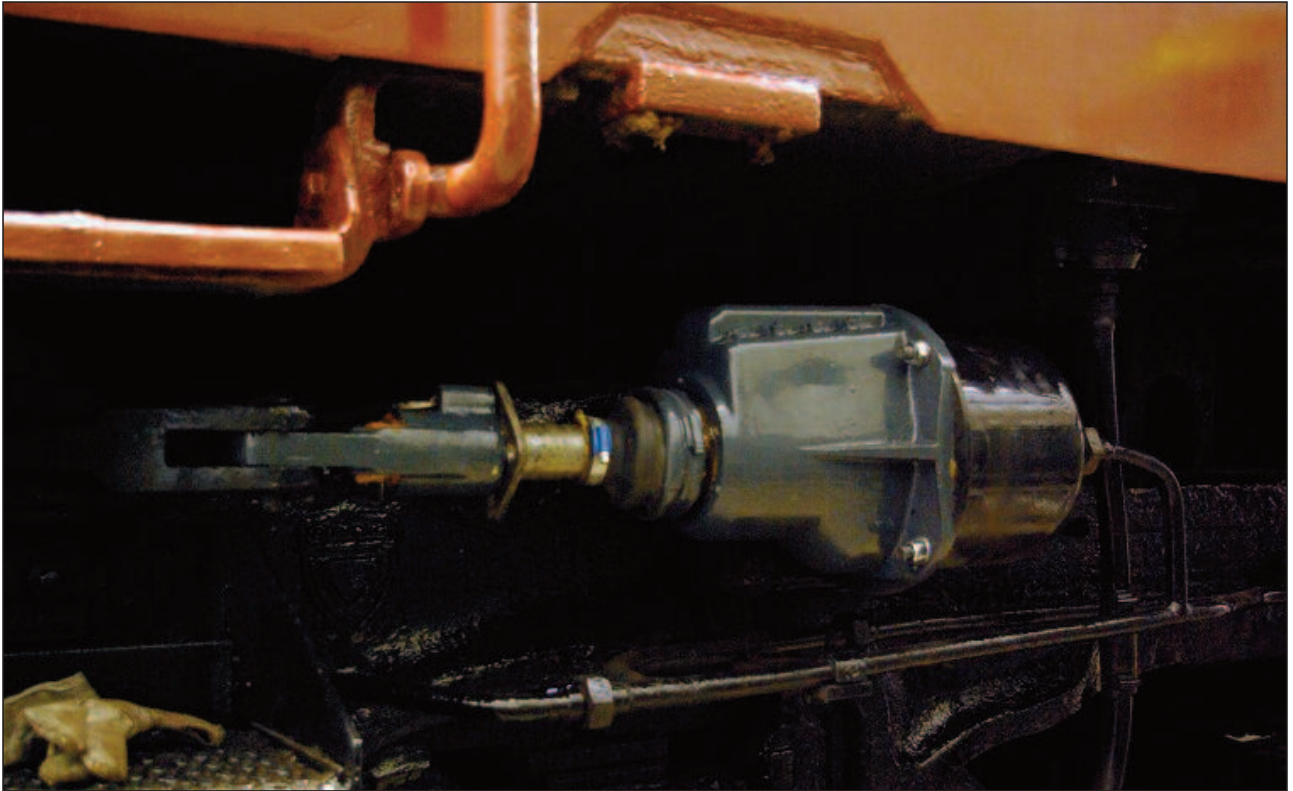


De eerste stickervellen voor de opschriften waren verwijderd en dat ging helemaal niet goed... Er ontstond lichte paniek want de verf scheurde niet goed en trok hele stukken van de cijfers mee. Het was erg koud geweest gedurende de nacht en de verf was niet helemaal droog. Het probleem deed zich bij vrijwel alle opschriften voor, inclusief de gele hoogspannings-symbolen. Hier en daar was de verf ook onder het stickervel gelopen. Nieuwe stickervellen waren er niet en er was eigenlijk ook geen tijd om het allemaal nog een keer te doen. Dit was nou precies zo'n tegenslag die we niet konden hebben...

Nou ben ik modelbouwer, dus ik heb gezegd dat ik daar wel raad mee wist, mits iemand een klein penseeltje voor me had. Dat is niet direct iets wat je vindt in een loods zoals deze, dus werd contact opgezocht met de man die de nummerplaten had geleverd. Hij was zo goed om naar de loods te komen met zijn oude Teekendoos (nog met dubbel E!) vol penseeltjes. Onderin vond ik twee ongebruikte kwastjes van het formaat dat je bij modelbouw gebruikt en ik ben aan de gang gegaan...



Ik ben een uurtje of twee, bij wijze van spreken met het tongetje uit de mond, bezig geweest met om met dat penseeltje alle opschriften weer "strak" te maken. De verf was dik en het staal was koud, maar het resultaat was naar tevredenheid.



Na het gepriegel met de opschriften was het tijd voor een ietwat lomper klusje. Er moest een remcilinder vervangen worden en er was een splinternieuw exemplaar opgeduikeld waar het kaartje zelfs nog aan hing. Het was weliswaar een Plan V-cilinder, maar dat moest gewoon passen. Met zijn tweeën hebben we de oude remcilinder van het draaistel afgehaald. Toen we de nieuwe op zijn plek wilden monteren bleek dat echter totaal niet te passen! De gaten voor de bevestigingsbouten waren een stuk kleiner en zaten op andere plaatsen. Ook zat de aansluiting voor de luchtleiding op een andere plek...

Goede raad was duur en zonder remcilinder zou de loc zeker niet naar Amersfoort kunnen. Het enige wat we konden doen was de remcilinder uit elkaar halen en hopen dat het zuigerdeel van de nieuwe op het cilinderdeel van de oude paste. Het was de zuiger die kapot was en aan de cilinder zitten de bevestigingspunten. En het leek erop dat de boutjes waarmee beide delen aan elkaar zaten gelijk waren...

Van twee is toen één gemaakt en jawel: het paste!
Uiteraard is het grijze deel daarna nog even zwart gespoten.



In de donkere en toch wel krappe neuzen (er staat ook nog een compressor in) werd ondertussen verder gewerkt aan de front- en sluitseinen, die één voor één gingen werken.



De opschriften bij de cabinedeuren waren wat beter tevoorschijn gekomen dan de nummers op de bufferbalken. Dit is wel na het bijwerken. Er had nog een revisiedatum onder moeten komen (namelijk 11.11.11 Br) maar dat is erbij ingeschoten.



Sluitseinen... check!

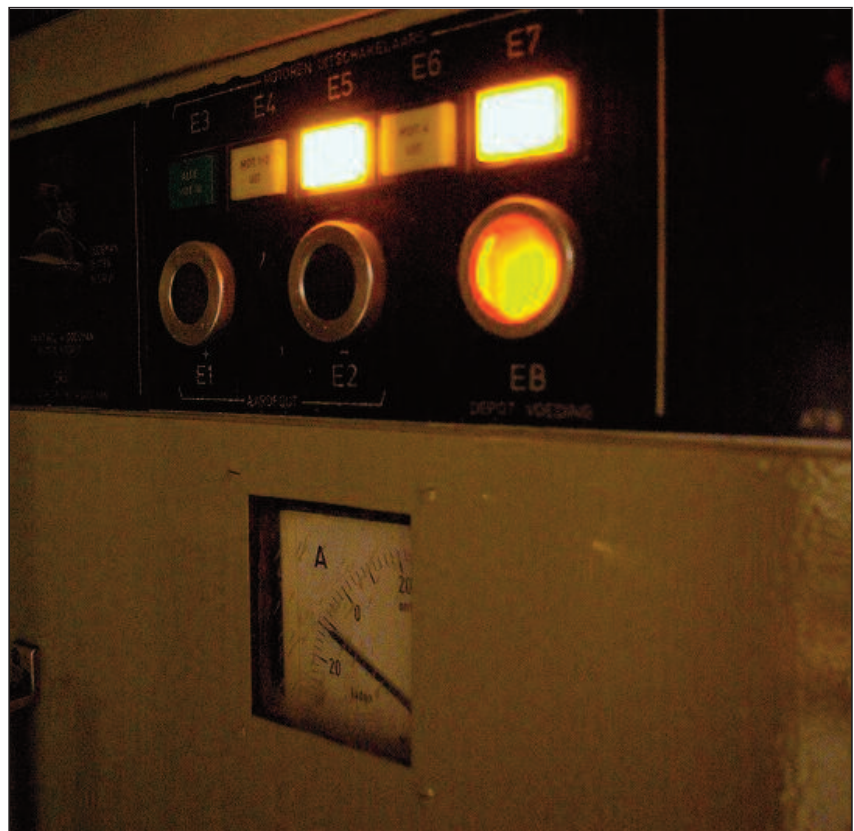


De batterijen ter vervanging van de oude, die eerder al aan de oplader waren gehangen, bleken toch niet geschikt te zijn. Ze pasten niet in de bakken en er was geen andere manier om ze goed kwijt te kunnen op de plek waar ze moesten komen. Nieuwe accu's kopen werd overwogen maar dat zou te duur worden. In de museumloods stonden echter deze nog. Ze waren officieel afgekeurd, ik geloof omdat ze niet-afgedekt opgeslagen waren geweest, maar ze waren ongebruikt en deden het nog gewoon.

Er was geen tijd om ze eerst helemaal op te laden, dus werd besloten ze eerst in de loc te monteren en dan via de depotvoeding "door de loc zelf" te laten opladen. Omdat deze accu's evenmin in de bakken pasten, maar wél overdwars er bovenop, is uit oude pallets deze prachtige accubak in elkaar getimmerd. Het hele zaakje zou later met een paar spanbanden vastgezet worden - het was toch maar tijdelijk (toch?)

De accu's werden aangesloten en een spannend moment was het inschakelen van de laadstroom. Er klonk een snerpande zoemtoon in de loc en zowaar: de meter gaf een laadstroom van 11 Ampère aan. Ook dat werkte! Belangrijk, want zonder werkende batterijen zouden we op 12 november geen frontseinen hebben.

De ronde gele lamp geeft overigens aan dat de loc aangesloten is op depotvoeding. Van de vier gele lampjes erboven branden er maar twee, terwijl dat er eigenlijk vier zouden moeten zijn. Ze geven namelijk aan welke motorgroepen buiten dienst gesteld zijn. We hebben de standen van de messchakelaars gecontroleerd, maar die stonden toch echt alle vier op 'uit'. Later, in Amersfoort, brandden de lampjes wel allemaal: de loc had kennelijk genoeg getrild om alle contactjes weer te laten werken.





Terwijl er aan de techniek gesleuteld werd, heb ik in beide cabines de onderdelen die ik van de achterwand af had gehaald, weer gemonteerd.



Dit is één van de depotbordjes. Hier had eigenlijk "Wpl Mt" moeten staan, maar uit het stickervel was een hoofdletter T gesneden, en dat moest natuurlijk een kleine letter t zijn. Als alternatief waren ook vellen met deze tekst beschikbaar. Aangezien de b in Tb hier wel een kleine letter was, werden het dus deze. Omdat de teksten nog op de plaatjes aangebracht moesten worden, hebben we maar eens gekeken wat er nou gebeurt als je de sticker er direct na het schilderen af trekt, dus als de verf nog nat is. Wat bleek: dat werkte perfect! Toen wisten we wat we verkeerd hadden gedaan met de andere opschriften... die verf was niet te nat maar juist veel te droog geweest.



De kopdeuren zijn ook voorzien van fabrieksplaten en klaar om eindelijk definitief gemonteerd te worden.



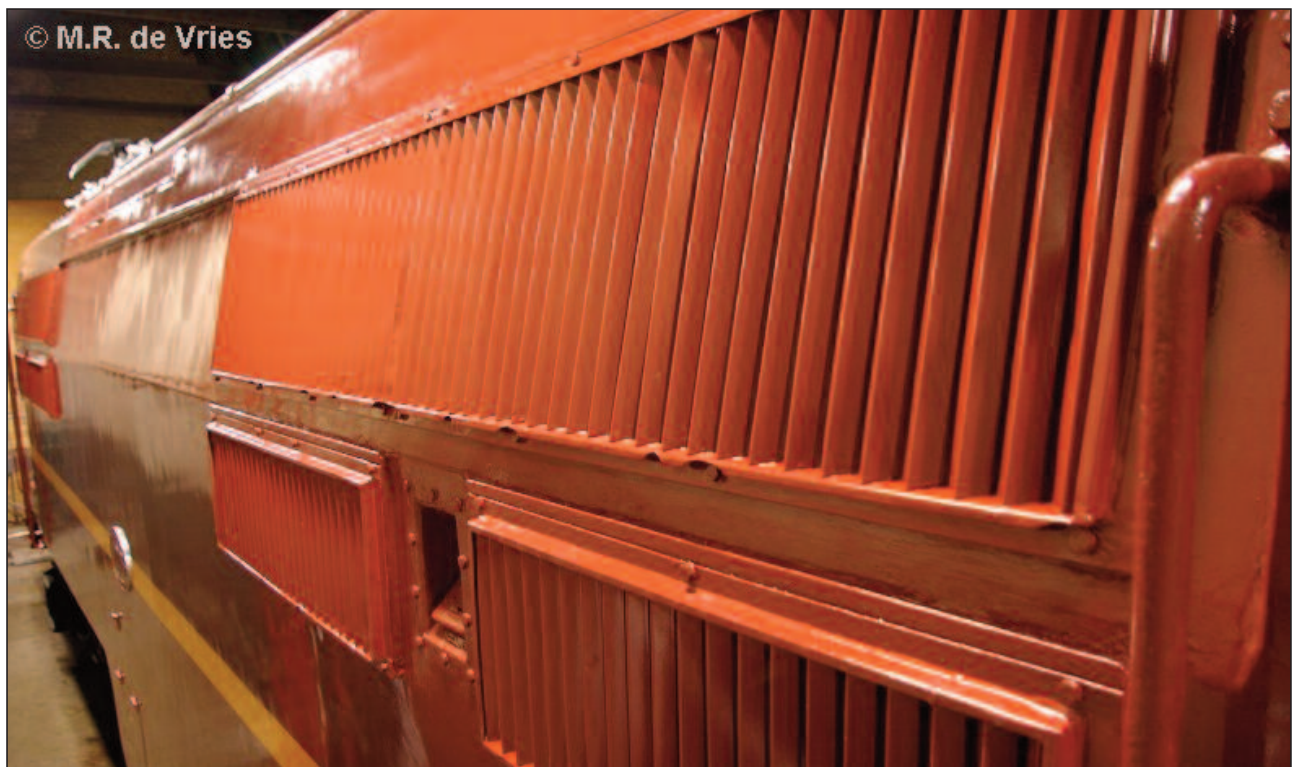
Het aansluiten van de frontseinen was klaar en voor het eerst voerde de 1218 weer een echt L-frontsein. Geen omgekeerde L, want die werd pas in de jaren '60 ingevoerd.



Nummer erop, kopdeur erin, "klinknagel"strips erop, fabrieksplaat erop en een mooi L-sein: het begint nu écht ergens op te lijken!



Detail van de fraai gemonteerde cabineruitjes. De lijst wordt met metalen beugels op zijn plek gehouden en ruit en raamlijst zijn gekit, dus het is allemaal nog waterdicht ook.



De netjes gespoten roosters met meegeschilderde bouten. Weg zijn de grote lelijke gaten waar we zo lang tegenaan gekeken hebben. Al hadden die gaten wel het voordeel dat ze daglicht in de loc brachten, hetgeen geen overbodige luxe is als de gangverlichting het nog niet doet...



Een blik in de cabine toont de Hamerslag-groene rijcontrollers.

Hier is ook te zien dat de raamlijsten van de zijruiten meegeschilderd zijn. Dit is een bewuste keuze: de originele ramen waren aan de binnenkant gemonteerd en kenden niet de opvallende zilverkleurige raamlijsten. Er was geen gelegenheid meer om deze ramen meer origineel te maken, maar het meeschilderen van de lijsten deed visueel al heel wat.



Het was alweer laat en ik was per trein, dus tegen tien moest ik echt gaan. Dit is zoals ik de loc heb achtergelaten. Er is die nacht nog tot half drie (!) doorgewerkt om de 1218 helemaal klaar te krijgen voor transport. De remmen moesten nog helemaal worden afgesteld vanwege het vervangen van de remblokken en de ruitenwissers moesten er nog op, om maar wat te noemen... Petje af!

Het was spannend en er is tot het gaatje gewerkt, maar de Grote Verrassing van het 60 jaar 1200-feestje was er klaar voor!

Het volgende spannende moment zou het transport zijn. Zouden de lagers het houden? Remt ze zoals het hoort? Reken maar dat er door enkele mensen erg weinig geslapen is die nacht!

Vrijdag 11 november 2011

Op vrijdag moest ik gewoon werken en was dus niet in de gelegenheid om het transport van onze knappe brunette te volgen. Per sms heb ik gepeild hoe het ging en het antwoord was dat alles volgens plan verliep. Mooi! Geen warmlopers, geen remproblemen en geen onaangename verrassingen.

Het was gelukt het project gedurende de twee maanden die dit verslag beslaat goed geheim te houden. Het transport op vrijdag bleef echter niet onopgemerkt en zorgde voor bewonderende reacties op de spottersfora. Achter een door RRF beschikbaar gestelde V100 toog de 1218 eerst via Utrecht naar Den Haag, om daar de turkooise 1201 op te pikken. Samen vormen de locs een mooi combinatie, die naar Utrecht werd gebracht om te overnachten in de HTMU (Herstelpunt Tractie Materieel Utrecht).

Zaterdag 12 november 2011



De grote dag was aangebroken: het was tijd om de 60e verjaardag van de serie 1200 te vieren, tevens slotmanifestatie van het 80-jarig jubileum van de NVBS.

In een indrukwekkende trein met voorop vier 1200'en werd de 1218, samen met de 1201 en 1211, door de 1202 van Utrecht naar Amersfoort gebracht. Daar bleef de loc achter om rond de middag deel te nemen aan de vrij toegankelijke materieelshow op spoor 3 met alle acht nog aanwezige 1200'en.

Ik ben in Amersfoort op de trein gestapt en heb de rit als deelnemer meegemaakt. De hele 1218-ploeg was uitgenodigd om in de Blauwe Roemeen mee te rijden, als dank voor onze bijdrage.



Een blik in de Blauwe Roemeen, het rijtuig dat gereserveerd was voor de organisatie en de medewerkers. Het was tevens het 'commandocentrum' waarvandaan de rit gecoördineerd werd. Prachtig rijtuig, maar helaas wel zonder verwarming. Licht hadden we dankzij een generator in de Stalen D, die om die reden in de trein was opgenomen.

Een mooi moment was, toen in het medewerkersrijtuig vanuit Amersfoort goed nieuws binnen kwam: De 1218 staat tegen de draad!

Dat betekende dat het gelukt was om de stroomafnemers op te zetten om de loc hoogspanning te geven zodat de ventilatoren en de compressor konden draaien. Eén van de ventilatoren drijft zoals gezegd ook de generator aan, waarmee de batterijen worden opgeladen en de compressor heb je nodig om met luchtdruk de stroomafnemers tegen de draad te houden. Kennelijk was het dus gelukt de loc zo ver 'op te bouwen' zonder heel station Amersfoort stroomloos te zetten!

Victorie! Dat hadden we eigenlijk niet verwacht, dus blije gezichten alom.

We wisten wel dat de ventilatormotoren en de compressoren geheel doorgemeten en grondig gecontroleerd waren, maar er was geen gelegenheid meer geweest om in Utrecht de loc met hoogspanning te beproeven...

Toen we met de excursietrein aankwamen in Amersfoort stond het rijtuig ongeveer ter hoogte van de 1218. We konden haar nog niet zien, maar we zagen de stroomafnemers en we hoorden het geruststellende waai-geluid van de ventilatoren: ze deed het echt...



Daar stond ze dan, in volle glorie! We waren allemaal apetrots: dat hadden we met elkaar toch maar mooi geflikt in twee maanden tijd!

Het zonnetje scheen in de cabine en ik was blij dat alle inspanningen in de cabines niet voor niets waren geweest. Het was toch geen gezicht geweest als die achterwand nog knalrood was geweest, nietwaar?





Ook het werk aan de stroomafnemers was dankbaar gebleken. We wisten niet of we ze daadwerkelijk nodig zouden hebben maar we waren blij dat we daar toch rekening mee hadden gehouden. De met zilverkleurige spuitverf bewerkte uiteinden van de schuitjes maken het plaatje af.



Met name de ramen in de cabinedeuren 'deden' het goed en oogstten vele complimenten.



Terwijl de andere 1200'en werden opgesteld stond de 1218 rustig te waaien en kon je af en toe de compressor horen lopen. Alsof ze nooit anders gedaan had...



Niemand, op misschien een enkele oudgediende na, had ooit een bruine 1200 gezien of zelfs maar een bruine Eloc, dus iedereen wilde er een foto van hebben. Menigeen zal het met mij eens zijn dat deze kleurstelling de stoere 1200 bijzonder goed staat.



Ook de rijcontrollers waren goed te zien.



Het was druk en bijzonder gezellig in Amersfoort.



Na de "show" werden de museumlocs door de 1202 verzameld.



Nadat ook de 1211 was aangehaakt...



...vertrok het hele circus naar Apeldoorn voor het "toetje". Dit is onderweg, te Stroe, waar de excursietrein werd ingehaald door de 1202 met de museumlocs.



Iets eerder hadden we ons, in de Blauwe Roemeen, tot onze schrik gerealiseerd dat de gedenkplaten nog op de locs zaten! Niemand wist of de magneten het zouden houden of dat de platen ergens onderweg van de locs zouden waaien... Op deze haastig genomen foto is te zien dat ze er zowaar nog op zaten, maar (net als het nummer van de 1211) al wel aan de wandel waren gegaan.

Er is in Stroe gepoogd ze eraf te halen, maar men kon er niet bij en niemand had verteld dat het trapje dat gebruikt was om ze te plaatsen in de cabine van de 1218 lag. Er is daarna voorzichtig doorgereden naar Apeldoorn, waar ze alsnog van de locs zijn gehaald.



In Apeldoorn werd onder grote belangstelling en bij invallende duisternis een line-up georganiseerd met de vier museumlocs, bij wijze van afsluitend "toetje" na het "hoofdgerecht" in Amersfoort.



De 1201 en 1218 gezusterlijk naast elkaar



De afsluitende plaat van de dag was natuurlijk deze, nadat de 1254 zich bij het gezelschap had gevoegd.

Daarna werd het snel donker. Met vier 1200'en voorop en ééntje achterop toog de excursie trein terug naar Amersfoort. Met gepaste snelheid, vanwege het lager van de 1218. In de Roemeen werden tevreden enkele biertjes opengetrokken: wat een geweldige, geslaagde dag was het geworden!

In Amersfoort ben ik samen met de andere excursiegangers uitgestapt. Daarna is de trein naar de Amsterdamse Watergraafsmeer vertrokken, waar de locs hebben overnacht.

Zondag 13 november 2011

Aanvankelijk zou de 1202 in de ochtend de het grootste deel van de excursietrein, plus de 1211 en 1218, naar Blerick brengen. De dag ervoor had echter zijn tol geëist - er was nog tot laat gerangeerd in Amsterdam - en om het treinpersoneel nog een beetje nachtrust te gunnen is de hele dienstregeling drie uur uitgesteld. Daar kwam nog een half uurtje bij en in de middag reed het konvooi van Amsterdam naar Blerick.



In tegenstelling tot de dag ervoor was het nu, in ieder geval ten zuiden van de grote rivieren, bijzonder mistig. De 1211 en 1218 liepen achterop; hier de trein bij doorkomst te Geldermalsen, omstreeks drie uur.



De trein te Eindhoven. Ik was - uiteraard - op weg naar Blerick, waarbij zich onderweg nog twee klussers aansloten.



Eenmaal bij de loods aangekomen liep het tegen vijfen en was de trein net gearriveerd. Er moest het nodige rangeerwerk verricht worden om de rijtuigen en de locs in de loodsen te krijgen. Met moeite was er in de museumloods ruimte gemaakt voor vier rijtuigen, verdeeld over twee sporen. Het vijfde rijtuig werd in de oude wagenloods geplaatst, op het allerachterste spoor. Voor het zesde rijtuig was eigenlijk geen plek, en de drie 1200'en moeten ook nog ergens heen...



Snel werd een houten wand verwijderd die de ruimte waar aan de 1218 is gewerkt afscheidt van de grote lege loods erachter. Het zesde rijtuig, de fraai geschilderde Plan K, ging voor de drie locs uit de "werkloods" in. Zo werd na een uur of twee rangeren en wachten (op twee RRF-locs die in de weg stonden) het hele zaakje, met Bakkie 629 en al, in één keer binnengezet. Eindelijk... het was klaar!



En zo stond de 1218 precies weer op de plek waarvandaan ze op vrijdagochtend was betrokken, alleen nu geflankeerd door twee soortgenoten en ze stond andersom, want de loc bleek tijdens het weekend onbedoeld gedriehoek te zijn



© Acidof103 220-0 november 2011

Daarna was het tijd voor een klein maar gezellig feestje, met drank, sterke verhalen en... 1218-taart!

We konden tevreden terugkijken op een zeer geslaagde dag en een succesvol project. Het was gelukt: we hadden de show gestolen met de 1218, die samen met de 1201 het visuele hoogtepunt vormde van de 60e verjaardag van de serie 1200.

Ik heb absoluut genoten van het hele 1218-project. Het was altijd gezellig in Blerick en de samenwerking is bijzonder goed bevallen. Wie weet gaan we nog een keer zo iets doen...

60 jaar 1200 op DVD en Blu-Ray

Voor wie het hele festijn rondom 60 Jaar 1200 later nog eens wil beleven is er nu een DVD/Blu-Ray verschenen met beelden van 12 (en 13) november.



Impressie van een speciale treinreis op 12 november 2011
en rangeren op 13 november in Blerick

Beeldformaat 16:9 **HD**
Blu-ray speler vereist



E-mail: cameramenneke@gmail.com
camera en montage Wil van den Hurk



© Copyright november 2011.
All rights reserved by the producer and the owner of the recorded footage.
All copying, hiring, lending and public performance and / or broadcasting are forbidden
except by express permission of the copyright holder.

60 jaar Locserie 1200 in 2011



60 jaar Locserie 1200
november 2011



De opnamen zijn gemaakt en gemonteerd door Cameramenneke Wil van den Hurk.

Cameramenneke:

"We vertrekken 's-morgens naar Amersfoort voor rangeerwerkzaamheden en vervolgens gaan we naar Utrecht voor het laten opstappen van de gasten.

Daarna naar Den Haag HS voor een korte fotosessie en vervolgens van Den Haag CS naar Haarlem, korte stop en beginnen daarna de reis naar Apeldoorn.

In Amersfoort een uitgebreide fotosessie. Verder naar Apeldoorn en onderweg stop in Stroe voor fotosessie.

Meteen daarna door naar Apeldoorn alwaar gedurende de late namiddag regelmatig beelden zijn gemaakt van de loc bewegingen, tot zelfs in het bijna donker."

De beelden zijn zowel op DVD als Blu-Ray verkrijgbaar. De Blu-Ray-versie is in HD.

Prijs, inclusief verzendkosten:

- DVD: € 7,50
- Blu-Ray: € 10,50

Bestellen kan door een mailtje te sturen naar cameramenneke@gmail.com met je adresgegevens en bestelwensen.

Wil zegt dat hij geprobeerd heeft met de echte 1200-liefhebber mee te leven.

