



Herman Berkheij boort bij stoomloc 6 de klinknagels van de rookkast uit. Rookkast, rookkastdeur en schoorsteen worden hergebruikt.

Foto: Pieter van der Ham.

In het afgelopen kwartaal is de restauratie van drie motorlocomotieven afgerond. Ook begint de GTW-goederenwagen steeds meer haar definitieve uiterlijk te krijgen. En we kregen van Vossloh-Cofiger-Kloos uit Kinderdijk een grote wieleners.

Stoomlocomotieven

Voor stoomlocomotief 7, *J. Pellenburg*, zijn de lagerschalen gereed en worden de assen nu op de definitieve persmaat gedraaid zodat wielen en krukwingen opgeperst kunnen worden. Voor het drijfwerk worden nieuwe bronzen lagers gemaakt. De oude wielbanden van tramlocomotief 607, *Vrijland*, zijn verwijderd. De wielstellen gaan binnenkort naar een gespecialiseerd

bedrijf dat nieuwe wielbanden maakt met een verbreed loopvlak waarmee een spoorwijdte van 700 mm wordt verkregen, in plaats van de oorspronkelijke 750 mm.

De oude ketel van stoomloc 6, *Ijseloord*, waarvoor de Stichting TBI Fundatie ons subsidie geeft voor een nieuwe stoomketel, is van het onderstel gehaald en opgemeten voor de bouwtekening van de nieuwe ketel. De schoorsteen en de originele rookkast met deur zijn verwijderd om straks weer hergebruikt te worden. De nieuwe ketels voor de 6 en de 607 worden dit voorjaar in opdracht gegeven

De stoomlocomotieven 1 en 4 zijn in december weer voor twee jaar goedgekeurd door Lloyds Register Nederland.



Motorloc 15 (Kromhout 9787/1940) krijgt langzaam maar zeker haar definitieve uiterlijk. Foto: Ivo Kaptein.



Goederenwagen GTW GV 802 is voorzien van nieuwe scheenijzers naar oud model. Foto: Roel Koolen.



Het werk aan de Tweede Motorlocomotievenloods vordert gestaag. Foto Kees Verhoeff.

Motorlocomotieven

De restauratie van de motorlocomotieven 11 (Rijkswaterstaat) en 22 (Ruston 48 DL van Steenfabriek Ariëns Meijnerswijk) is gereed. De motor van motorloc 15 (Kromhout 9787/1940) is gereviseerd en teruggeplaatst op het onderstel. De bovenbouw is inmiddels voorzien van de originele kleuren van het aannemersbedrijf Strijland. Op dit moment staan nog vier motorlocs voor revisie of restauratie in de werkplaats. Het zijn loc 23 (Blauwe Diema DS 50), loc 42 (Deutz OMZ 122F), loc 82 (Deutz OME 117F) en loc 26 (Spoorrijzer RT 8).

Rijtuigen en wagens

In de afgelopen periode zijn flinke vorderingen gemaakt met de restauratie van goederenwagen GTW GV 802. Dit nummer refereert aan de toestand waarin zij voor het laatst dienst deed. Het hout van het dak bleek uiteindelijk toch te slecht en is vervangen door nieuw hout met dezelfde afmetingen als het oude. Ook de houten vloer is inmiddels aangebracht. Extern zijn scheenijzers naar oud model uit plaat gesneden. In eigen beheer zijn traprenijzers en veerstrofhouders gemaakt en worden momenteel nieuwe asptotten vervaardigd. Na montage van de veerstrofhouders kunnen de bladveren op maat worden besteld. Ook arriveert binnenkort het hout voor de zijwanden. We hopen de wagen dit jaar op de baan te hebben.

Tweede Motorlocomotievenloods

In januari is begonnen met het aanbrengen van de buitengevel.

Zodra deze boven werkhoogte komt, zetten we rond het gehele gebouw een steiger, waarna de bovenzijde en het dak worden geplaatst. Voor de zomer moet de loods gereed zijn.

Werkplaats

Wij beschikken al over een goed toegeruste werkplaats. Maar beter kan altijd. Zo kochten wij in 2019 een straalkast voor kleine onderdelen die inmiddels als onmisbaar wordt beschouwd. Ook kwam er een oven waarin wij onderdelen kunnen verwarmen. Bijzonder blij waren wij met de gift van de firma Vossloh-Cofiger-Kloos uit Kinderdijk die ons een grote wielenspers schonk. Deze is ruim vijf meter lang en twee meter breed. Voor het gevaarte moest eerst een gewapende betonvloer van 30 cm dik worden gestort. De pers is inmiddels geplaatst en al ingezet voor de eerste klus. Bijzonder is dat deze pers afkomstig is van ODS uit Hendrik Ido Ambacht. In het verleden besteedden wij het af- en oppersen van wielen daar uit. Wij hebben hiermee dus ook weer een stukje Nederlandse smalspoorhistorie in huis gekregen. In januari kregen we diverse houtbewerkingsmachines van het voormalig Marinevliegkamp. Het zijn relatief moderne machines die onze huidige machines gaan vervangen.

Donatie

Van het Rabobank Wensenfonds ontvingen we een donatie van 1500 euro, die we zullen gebruiken voor het door de firma Roland Bude nagieten van fabrieksplaten voor onze locomotieven.



Du Croo & Brauns 115 uit 1927 in Doornroosjesslaap op 10 oktober 2014 bij de Suikerfabriek Merican, Kediri. Foto: Gerard de Graaf.

Project repatriëring Du Croo & Brauns stoomlocomotieven

De Republiek Indonesië heeft besloten twee Du Croo & Brauns stoomlocomotieven aan ons te verkopen. Het zijn een 90 pk sterke vierassige Klien-Lindner (29/1924) en een 80 pk sterke BB Mallet (115/1927). Een grote wens wordt hiermee vervuld! Veel dank zijn wij verschuldigd aan alle betrokkenen aan Indonesische zijde voor het in ons gestelde vertrouwen om dit gedeelde culturele erfgoed in ons museum te kunnen tonen! Jaren geleden is ons voor transport en rijvaardig herstel al een bijdrage toegezegd door het Prins Bernhard Cultuurfonds, maar er is meer geld nodig. Daarom doen wij een beroep op allen dit transport mogelijk te maken door een krachtige donatie op de bankrekening van ons Donateursfonds NL71 INGB 0002 7459 76 onder vermelding van stoomlocomotieven Indonesië.



Links, langs de bomenrij, het nieuwe tracé. Rechts het meer en het zanddepot. De bomen op de achtergrond staan bij onze remise. Foto: Pieter van der Ham.

In de afgelopen jaren hebben we niet onder stoelen of banken gestoken dat het onze grote wens was om nu eindelijk de spoorlijn rond het Valkenburgse Meer te kunnen completeren. Wij zijn dan ook blij om te kunnen melden dat we met de aanleg begonnen zijn.

Dat we een spoorlijn rond het gehele meer zouden mogen leggen, was uitgangspunt bij de beslissing om dertig jaar geleden het smalspoornet in de Katwijkse duinen op te breken en te verhuizen naar Valkenburg. In het contract met de provincie is die spoorlijn rond het meer vastgelegd tot eind 2067. De provincie had echter in 1993 niet de beschikking over het deel waarop nog een zanddepot lag en daarom werd vastgelegd dat dit deel binnen afzienbare tijd aan ons ter beschikking zou worden gesteld. Maar in het jaar 2000 verlengde de provincie het contract met de zandwinner. Men was zich bewust van de toezegging over de spoorlijn, want in dat contract werd vastgelegd dat de zandwinner zijn depot zou verplaatsen zodat het 'smalspoor zijn volledige ronde kan maken'. Als richtjaar werd daarvoor 2003 in het contract opgenomen. Sinds 2003 hebben wij geregeld in het provinciehuis in Den Haag bepleit dat het nu toch echt tijd werd voor de provincie om haar contract na te komen. Maar telkens werd verwezen naar de zandwinner die de sleutel in handen had. Het is zijn bedrijfsterrein en hij kon volgens de provincie niet tot medewerking worden verplicht. Toen de gemeente Katwijk in 2018 in haar Integrale ruimtelijke verkenning opeens de helft van de spoorlijn van tafel veegde, was voor ons de maat vol. Sindsdien hebben wij er hard voor geknokt om de spoorlijn te kunnen aanleggen. Provincie, gemeente en zandwinner hebben vorig jaar allemaal hun medewerking toegezegd en daarom konden wij in november beginnen. In het contract met de provincie staat dat zij de strook grond voor de spoorlijn bouwrijp opleveren. Wij zijn het onderling nog niet eens wat daaronder precies verstaan moet worden, maar wij hebben onze goede wil getoond door zelf over de volledige lengte van het tracé (1000 meter) aan de slag te gaan met het verwijderen van alle begroeiing, het opruimen van het terrein en het uitvoeren van het grondwerk.

Op 23 november gingen wij met vijf man met bosmaaier, kettingzaag en snoeischaar aan de slag op het zanddepot. Het deed

denken aan 1970 toen wij in Katwijk begonnen met het onderhoud van de spoorbaan en duindoorns moesten planten om het onderstuiven van de spoorlijn tegen te gaan. Nu moesten juist grote duindoorns worden verwijderd die op het toekomstig tracé stonden. In totaal moesten wij zo'n 8000 m² ontdoen van begroeiing die daar in de afgelopen tientallen jaren was ontstaan. Soms was die zo dicht dat je een uur bezig was om een paar meter verder te komen. Uiteindelijk is er naar schatting 400 m³ snoeiafval van het tracé verwijderd.

De komende maanden wordt het grondwerk uitgevoerd. De top-laag wordt verwijderd waarna zand en drainage worden ingebracht. Daarop komt worteldoek en een ballastbed, waarop dwarsliggers en spoorstaven worden geplaatst. Als de lijn er ligt, moet over een afstand van 500 meter een hekwerk worden geplaatst dat het zanddepot scheidt van onze spoorlijn. Om een idee te geven van hoeveelheden: er is 2000 meter spoorstaaf nodig, 1300 houten dwarsliggers, 2600 hellingplaten en 8400 kraagbouten. Er moet ruim 1000 ton steenslag worden aangevoerd. Gelukkig hebben wij de afgelopen jaren al veel materialen voor de spoorbaan gekregen of ingekocht, maar er moet ook nog het nodige worden aangeschaft. Onderdeel van het traject is een 16 meter lange spoorbrug over de toegangsvaart naar het Valkenburgse Meer. De brug hebben wij gelukkig in 2011 al gekregen van ProRail. De kosten voor het maken van landhoofden en het plaatsen van de brug moeten door de provincie betaald worden.

Niet alleen buiten wordt hard gewerkt, in de werkplaats worden de 2600 hellingplaten, die oorspronkelijke werden gebruikt voor 46 kg zware spoorstaven, voorzien van een extra gat, zodat wij onze veel kleinere 24 kg zware spoorstaven er op kunnen bevestigen. In de Weg- en Werkenloods worden dwarsliggers van 260 cm lang door midden gezaagd, waarna elke dan ontstane smalspoordwarsligger moet worden voorzien van zes gaten. Er is veel enthousiasme om deze klus in ons jubileumjaar af te ronden en er wordt hard keihard gewerkt, maar wij durven nog geen datum te noemen wanneer dit project klaar zal zijn. Wel zien we er enorm naar uit om straks voor het eerst helemaal rond het Valkenburgse Meer te kunnen rijden.