



Bij Van Steen is men druk met de ketels voor twee van onze locomotieven. Hierboven de langsketel voor loc 607. Op de pallets links staan de onderdelen die in Valkenburg zijn gedraaid. Op de foto's onder de twee vuurkisten, links die voor loc 6, rechts de kist voor de 607. Foto's: Gerard de Graaf.

Voortgang op alle fronten, zowel in de werkplaats, het Binnenmuseum als aan de verlenging van de spoorlijn en de constructie van de spoorbrug. Vermeldenswaard is ook de overeenkomst die we hebben gesloten met de gemeente Katwijk over de uitbreiding van ons Buitenmuseum.

Stoomlocomotieven

Bij Van Steen in Pijnacker wordt stevig doorgewerkt aan de bouw van de nieuwe stoomketels voor onze locs 6 (O&K 11735/1928) en 607 (Henschel 6848/1904). Zoals ook bij de ketelbouw van loc 1 gaat dat in goede samenwerking tussen Van Steen en onze medewerkers. Wij maken zelf tal van kleinere onderdelen, zoals de flenzen waarop de appendages worden gemonteerd, die dan in Pijnacker aan de ketels worden gelast.

In onze werkplaats wordt ondertussen doorgewerkt aan beide

machinedelen van de locs. Met het monteren van de schaarbeweging en de afstelling van de schuiven is het drijfwerk van tramlocomotief 607 gereed. Er wordt nu verder gewerkt aan het remwerk. Het onderstel van loc 6 staat op de brug. Drijfwerk en wielstellen zijn gedemonteerd en alles wordt schoongemaakt en nagelopen. Zo kwam aan het licht dat het frame ingescheurd was boven de achterste rechter aspot. Die scheur is inmiddels gerepareerd.

Motorlocomotieven

Begin 2021 is de restauratie afgerond van motorloc 26 (Spoorijzer 221/1962), waarmee we al in 2019 waren begonnen. Deze *Railtractor* met een vermogen van 8 pk (RT8) heeft dienst gedaan bij *Betonwarenfabriek De Ringvaart* in Hillegom. Het is de enige ons bekende railtractor die is uitgerust met een originele





De al omgespoorde houten bakkipwagens K30 en K178 achter loc 39 (Diema 3006/1968), 14 mei 2021. Foto: Gerard de Graaf.

door Spoorrijzer gebouwde cabine. De meeste railtractors die bewaard zijn gebleven, hebben geen machinistenhuis; een enkeling heeft een zelf gemaakt exemplaar.

Ook de al in 2019 begonnen restauratie van motorloc 15 (Kromhout 9787/1940) is nu vrijwel afgerond. De vertraging werd hier veroorzaakt door een niet-functionerende brandstofpomp. Dat leek een probleem, want waar vind je nog reserveonderdelen voor zo'n pomp die dateert uit 1940! Twee van onze medewerkers brachten enige tijd terug een bezoek aan Dirk de Ridder die beschikt over een immense hoeveelheid reserveonderdelen voor Kromhout motoren. Zij slaagden er in daar de juiste onderdelen te vinden. Dirk gaf ze gratis mee, omdat wij door de coronapandemie al een tijd lang weinig inkomsten hebben.

Op zondag 21 maart, de geboortedag van onze onlangs overleden oud-voorzitter Peter Lammens, zijn drie van zijn vier locomotieven, door de familie aan ons geschonken. Het gaat om de motorlocs 49, 60 en 62. De machines hebben op die dag ook alle vier een naam gekregen. Loc 49, *Hendrikje*, is vernoemd naar Peters vrouw Ria, loc 60 naar zijn jongste zus Marianne en loc 62 naar dochter Suzanne. Motorloc 61, de vierde locomotief een Jung EL 110, blijft eigendom van de familie en is aan ons in bruikleen gegeven. De loc heeft de naam *Isabella* gekregen, naar Peters kleindochter.

Wagens

Goederenwagen GTM GV 17 is inmiddels voorzien van daklijnen en verende buffers. Wel moeten nog steeds de aspotten worden gedraaid. Het materiaal daarvoor is al aanwezig maar door de grote hoeveelheid draaiwerk voor onder andere loc 607 staat deze klus nu even in de wacht.

Er zit nu ook schot in de aanpak van de zes houten bakkipwagens (750 mm) van de Internationale Rhein Regulierung die we in 2017 hebben overgenomen van het Decauville Spoorweg Museum (zie Smalspoor 116). In mei 2018 zijn we gestart met de omsporing en restauratie van de eerste wagen, de K30. Dat heeft de nodige tijd gekost omdat we lang hebben nagedacht hoe we de wielstellen het makkelijkst zouden kunnen aanpassen aan onze spoorwijdte. Bij enkele onlangs gerestaureerde tramwagens is de as ingekort door deze in het midden door te halen en daarna weer vast te lassen. Daar waren deze assen te dun voor. We hebben er daarom voor gekozen om de plaats van de wielen en de lagers op de originele assen aan beide zijden 25 mm naar binnen te plaatsen. Aanzienlijk meer werk. Vooral ook omdat we bij deze eerste wagen nog niet de beschikking hadden over de voormalige wielpersers van Oving die we begin 2020 kregen van Vossloh-Cofiger-Kloos. Alle werk moest verricht op onze kleine pers met voetbediening waarmee we er met heel veel moeite in slaagden de wielen van de assen te persen.

Bij wagen K178, die op zaterdag 7 maart 2020 van de remise naar de werkplaats is getransporteerd, kon de wielpers al worden ingezet. Toch vergde ook deze restauratie meer dan een



Onze stratenmakers aan het werk voor de nieuwe Motorlocloods. Inmiddels is alles af. Foto: Ivo Kaptein.

jaar. Corona zorgde voor het merendeel van die vertraging, maar ook bleek het frame van deze wagen dermate slecht dat we de koppen van de lange framebalken hebben moeten vervangen. De kipbak was overigens wel in goede staat.

Op woensdag 12 mei rolde wagen K12 de werkplaats binnen. Na een kleine maand was alle werk gedaan en stond ze weer op eigen wielen op de nieuwe spoorwijdte van 700 mm. Verwachting is dat ook de overige drie wagens elk in ongeveer een maand kunnen worden aangepast. Er is inmiddels een terzakekundig team van medewerkers bij dit project betrokken, zodat alle werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder een beroep op derden te doen.



Twee van de drie lorries die we hebben opgehaald bij Kwekerij Weidetuin. Foto: Gerard de Graaf.

Vooruitlopend op de realisatie van een mijningang in de uitbreiding van ons Buitenmuseum is gestart met de restauratie van een van de twee personenmijnwagens die wij in de collectie hebben. Overigens niet voor het eerst. Jaren terug hebben leerlingen van de Amerikaanse School hier al een start mee gemaakt, maar het project kwam stil te liggen en de wagen verdween weer in de remise. Inmiddels zijn onze jongste medewerkers er voortvarend mee aan de slag en zit de buitenzijde van de wagen al in de grondverf.

Binnenmuseum

Ook de vernieuwing van het Binnenmuseum ligt op stoom. Zoals te lezen viel in Smalspoor 129 (pp. 6-7), voorzien we de grote museumhal deels van een tussenverdieping waar we het verhaal vertellen over het ontstaan van smalspoor en de rol die het heeft gespeeld. De houtconstructie voor die tussenverdieping is vrijwel gereed en de verdieping wordt nu van een vloer voorzien. Van de Stichting Zabawas ontvingen we een donatie van 10.000 euro voor de herinrichting. Deze stichting werd op 23 januari 2004 opgericht door de heer C.J. Zanen, bij leven directeur en later (gedelegeerd) commissaris van het Nederlandse baggerbedrijf Zanen Verstoep. Zabawas ondersteunt onder andere culturele organisaties.

Buitenmuseum

Verheugend nieuws is dat we met de gemeente Katwijk overeenstemming hebben bereikt over de jaarlijkse vergoeding die wij moeten gaan betalen voor de uitbreiding van ons Buitenmuseum met een strook grond aan de noordzijde van het huidige terrein. De gemeente heeft toegezegd de grond in de

komende twee maanden aan ons ter beschikking te stellen. In de tussentijd zal een aannemer het asfaltpad aan de noordkant verwijderen en krijgen wij nieuwe hekken om het gehele terrein te omheinen.

Onze Tweede Motorloccloos is inmiddels zo goed als af. Als een van de laatste klussen is ze in de maanden april en mei zowel binnen als buiten van bestrating voorzien. Inmiddels is de loods al aardig gevuld met locomotieven. We gaan ze per merk groeperen, zodat er een beeld ontstaat van de ontwikkelingen door de tijd heen.

Spoorlijn

Door de gemeente Katwijk is in april de omgevingsvergunning voor de bouw van de spoorbrug afgegeven en gepubliceerd. Kandt heiwerken uit Nieuwerkerk a/d IJssel begint in de loop van juni met de bouw van de landhoofden. In onze werkplaats zijn inmiddels de leuning voor de spoorbrug gemaakt. Verwacht wordt dat de brug in augustus zal worden geplaatst.

Nieuwe aanwinsten

In april werden we benaderd door de nieuwe eigenaar van een kassencomplex in Nieuwerkerk a/d IJssel. De kassen worden afgebroken en men vond nog wat restanten smalspoor. Het bleek te gaan om drie O&K-lorries uit circa 1925 met een losse planken vloer met forse overstek. Omdat platte lorries altijd handig zijn, hebben we ze in dank aanvaard en inmiddels opgehaald. De lorries krijgen bij ons de nummers 332-334



Du Croo & Brauns 115 uit 1927 in Doornroosjeslaap 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 ING Bank: NL71 INGB 0002 7459 76 onder vermelding van *stoomlocomotieven Indonesië*.