

Afscheidsrit materieel plan D op 1 oktober

Het idee voor een locomotiefestafette werd mij eigenlijk aangereikt door Hans Kaper tijdens een lunch in Zutphen bij de rit die in 1976 werd georganiseerd. Toen was het de rondreis van de 1004 met vier rijtuigen plan D, het materieel dat afgelopen zomer voor het laatst in de reizigersdienst reed. Dit laatste feit was aanleiding een afscheidsrit te organiseren en dan meteen het bij mij inmiddels twee jaar oude idee uit te werken.

De organisatorische moeilijkheden om een trein te laten rijden die afwisselend wordt getrokken door verschillende locomotieftypen, laten zich niet moeilijk raden; de gezichten van de diverse NS-medewerkers die uiteindelijk met de planning werden geconfronteerd evenmin. Zeker niet toen ook nog het woord stoom viel. Het was belangrijk de route van de trein zodanig te kiezen dat de te gebruiken loctypes redelijk dicht in de buurt van hun werkterrein zouden blijven om zodoende los rijden over langere afstand te voorkomen. Daarbij speelde de bekendheid van de machinisten met de series 1000 en 1500 een belangrijke rol: genoemde typen drongen feitelijk een deel van de route op. Samen met de 23 023 van de SSN moest het mogelijk zijn in het westen des lands (lees: in en rond Rotterdam) iets te organiseren, op zondag staan er immers een 1000 en 1500 op Rotterdam Zuid. Van NS werd toestemming verkregen de stoomloc tussen Gouda en Rotterdam te laten trekken, een verlenging van dit traject tot een rondrit Gouda—Rotterdam—Den Haag—Gouda bleek dienstregelingstechnisch niet mogelijk. Het gedeelte Rotterdam—Den Haag—Gouda werd vervolgens voor een 1000 bestemd om zo een confrontatie 023-1000 te verkrijgen in Rotterdam.

Ook een 1300 stond op het verlanglijstje. Een aantal machines van deze serie is, zoals bekend, bestemd voor de ertstreinen. Er zou een ertsloc het weekeinde in Arnhem doorbrengen, zodat de mogelijkheid ontstond „rond” Arnhem een 1300 in te zetten. Utrecht was eigenlijk vanaf het begin aangenomen als de plaats waar de rit zou beginnen; ook het aanvangstijdstip 10.00 was ooit eens geprikt en het is tijdens de voorbereidingen nooit in gevaar gekomen.

Het lag voor de hand om eens uit te gaan van een 1300 tussen Utrecht en Arnhem, waarbij deze loc dan eerst los in tegengestelde richting zou moeten rijden. Ná Arnhem moest dan de richting Rotterdam worden gevolgd; twee jaar geleden ging de 1004 richting Zutphen zodat nu de Betuwelijn als mogelijkheid overbleef. Daarmee kwam een vijfde loctype ter sprake: een diesellocc serie 2200. Deze hoefde niet los overgebracht te worden, in Arnhem heeft men geen gebrek aan 2200-en. De Betuwelijn was ook om een andere reden interessant: na de elektrificatie van Geldermalsen—Tiel was er nog geen elektrische locomotief in Tiel geweest. Met deze NVBS-rit zou dat de eerste keer worden: terwijl wij achter de 2200 van de ene kant Tiel naderden, kwam uit Utrecht een 1100, de andere kant dus.

Een probleem vormde echter het rangeren in Tiel: de dienstregeling van onze trein bleek zo te

worden dat we in Tiel precies „in de knoop vielen”, d.w.z. aankwamen op het moment dat zowel de DE1 als de plan V aanwezig waren. De eerste planning was als volgt: de 1100 komt om 10.54 in Tiel en dient nog ruimte te geven aan de uit Utrecht komende stoptrein 6035 (aankomst 11.23). Na binnenkomst hiervan loc omrijden en achter de plan V op spoor 3 rangeren, hetgeen dus pas een paar minuten vóór aankomst van de NVBS-trein (11.25) kan gebeuren. De Nijmeegse DE1 van trein 6134 (11.03 in Tiel) was inmiddels op spoor 1 gezet. Na aankomst excursietrein diesellocc afrangeren en afvoeren naar Utrecht (v 11.30), 1100 omrijden en tegen de trein, uiteindelijk vertrek 11.45. Al met al uiterst gecompliceerd, en reden om te proberen de 1100 later in Tiel te hebben, zodat hij misschien rechtstreeks tegen de trein zou kunnen lopen, nadat de 2200 was vertrokken. Een minder leuke bijkomstigheid (mede oorzaak van bovengenoemde constructie) was dan echter wel dat „onze” machinist de 2200 naar Utrecht moest brengen en daar moest wachten tot de 1100+trein zou aankomen.

Met de 1100 via Woerden en Alphen (loc omlopen) naar Gouda. Vanaf Gouda zou het hierboven reeds omschreven Rotterdamse gedeelte worden gevolgd: de 23 023 tot Rotterdam, de 1000 tot Gouda. Het dan nog overblijvende stuk tot Utrecht was eigenlijk het restant voor de 1500, die daarmee wel op onbekend terrein kwam voor wat betreft de bekendheid van machinisten. Om te voorkomen dat een Utrechter de die morgen in Gouda achtergelaten 1100 zou moeten halen, diende de 1500 de 1100 in opzending mee te nemen.

De al eerder genoemde losse locritten werden dus de 1300 van Arnhem naar Utrecht, de 2200 van Tiel naar Arnhem, de 1100 van Utrecht naar Tiel en later in opzending Gouda—Utrecht, de combinatie 1000+1500 van Rotterdam Zuid naar CS, met voor de 1000 later het stuk Gouda—Rotterdam Zuid en de 1500 het gedeelte Rotterdam—Gouda met de (gesleepte) stoomloc 23 023.

Het zal duidelijk zijn dat een dergelijk gegoochel met locomotieven het nodige personeel eist. Daar deze personeelkosten moeten worden betaald, was het zaak daar iets op te vinden. Daarbij was het eigenlijk ook nog zo dat op een zondag nauwelijks extra machinisten te vinden zijn, zeker niet een groot aantal. Een belangrijke bijdrage in de oplossing van dit probleem leverde de Utrechtse machinist Van de Beek. Al in een vroeg stadium van de voorbereidingen verklaarde hij zich bereid de trein te rijden. Met medewerking van de personeeldienst (dienstindelaers e.d.) werd het mogelijk gemaakt dat hij de trein, behalve het SSN-deel, zou kunnen rijden.

Dat SSN-deel ging bestaan uit het overbrengen van de 1500 van Rotterdam naar Gouda, samen met de gesleepte 023, het rijden met de 023 naar de Maasstad terug en vervolgens via Den Haag HS naar Gouda terug met de 1000. Ook het terugbrengen van deze loc naar de Zuid werd door de SSN gedaan: in zo'n totaliteit dus een belangrijk aandeel in de hele rit. Hoewel er later in dit verhaal nog op wordt teruggekomen, moet ook hier de collegialiteit van de SSN-mensen worden genoemd, hun medewerking was fantastisch.

Een derde schakel was rangeerder Kooreman. Kon op alle plaatsen waar loc gewisseld, resp.

omgelopen moest worden een in dienst zijnde rangeerder aanwezig zijn, in Tiel was dat mogelijk. De heer Kooreman, al gauw Gerrit genoemd, was bereid om in Tiel de honneurs waar te nemen.

De zes rijtuigen waarmee de rit zou worden gereden, zouden worden aangevuld met een WRD, één van de twee niet verbouwde rijtuigen; Amersfoort werd het verzamelcentrum, waardoor de 1300 los van Arnhem via Barneveld naar Amersfoort diende te komen. De A's en B's konden met een goederentrein van Venlo worden meegestuurd, terwijl de WRD van de Dijkgracht zou komen. Dat kwam hij uiteindelijk ook wel, echter meer via de Dijkgracht dan van dit opstelterrein. Op zaterdag namelijk was de WRD nog druk in gebruik bij de ritten naar/van het Rotterdamse havengebied in het kader van Open Havendag. Na meteen van Rotterdam naar de Dijkgracht te zijn gebracht, werd het rijtuig zaterdagavond nog, samen met de 18-40 107 overgebracht naar Amersfoort. Daar waren vrijdag al aangekomen de A's 111 en 113. Overigens heeft al in de week voorafgaand aan onze rit even naar uitgezien dat er slechts vier rijtuigen beschikbaar waren, de overige waren op een of andere wijze defect: deur manco, wielband slecht e.d. Dank zij de mensen van Mw kwamen er toch 6 plan D's naar Amersfoort.

Goed, zondagmorgen 1 oktober, half negen, somber weer, droog, een uitgestrekt Amersfoort emplacement, maar geen trein. Het angstige vermoeden werd waarheid: de WRD en de 107 stonden ter hoogte van de Van Gend en Loos loods, de vijf andere rijtuigen (de 2 A's en de rijtuigen 132, 135 en 145) op het goederenemplacement. Tot overmaat van ramp bleken alle vouwbalgen nog te moeten worden gekoppeld: in een uur tijds diende er echter wel een trein te worden samengesteld, een kleine tegenvaller zogezegd. Met behulp van een rangeerloc en dankzij Gerrit Kooremans vroege aanwezigheid kon daar meteen mee worden begonnen.

Even leek het er op dat de zaak toch nog uit de hand liep toen de 1300 uit Arnhem niet op kwam dagen. Officieel diende hij om 8.58 te arriveren, het werd echter 9.20 en hij kwam niet uit Arnhem, doch uit Utrecht.

Na nog moeilijkheden met de remleiding overwonnen te hebben (de rijtuigen hadden in een goederentrein gelopen!), kon met een klein kwartier vertraging de reis beginnen als leeg materieel naar Utrecht waar (gelukkig) een kwartier stationnement was ingebouwd.

Na in Utrecht te zijn beladen door documentatiebureau, Wagons Lits, SSN en met excursiegangers, was de vertraging bij vertrek tot slechts een paar minuten teruggebracht.

In Arnhem liep de weer op zijn standplaats teruggekeerde 1305 van de trein, terwijl aan de andere kant de 2308 klaar stond. Tot verbazing van degenen die van de oorspronkelijke (zie boven) bedoeling op de hoogte waren, werd tussen de trein en de 2308 loc 1110 gerangeerd. Ook hiervan is de reden mij onduidelijk gebleven, een troost was dat het bij nader inzien nog niet eens zo'n gek gezicht was. De Zetten-Andelstenaren zullen niet iedere dag een 1100-met-de-beugels-neer langs hun perronnetje zien schuiven.

Met een snelheid die groter geweest moet zijn

dan die waarmee de NVBS-ers uit de voorste rijtuigen de afstand naar de loc aflegden, had Gerrit in Tiel kans gezien de 2308 los te koppelen en de nodige rangeertechnische maatregelen te nemen. Het was, zo schreef De Koppeling, een historische dag voor het station: voor de eerste maal een elektrische locomotief in Tiel. Evenals de locwisseling in Arnhem was ook deze in Tiel goed verlopen en precies op tijd floot conducteur Ming voor vertrek richting Alphen aan den Rijn. Langs het enkel-sporige stukje tussen Woerden en Alphen hadden diverse fotografen post gevat om het op deze lijn niet zo vertrouwde beeld van een eloc met zeven rijtuigen vast te leggen.

Na omrijden van de 1110 ging het op Waddinxveen aan, waar moest worden gekruist met trein 3538 uit Gouda; een aantal lieden besloot het niets vermoedende plan V-stel te fotograferen.

Eigenlijk een beetje vol verwachting trok de 1110 de trein naar Gouda; die verwachting betrof dan de 23 023 van de SSN die tegen één uur al was aangekomen, gesleept door de 1504 die ook nog op spoor 7 stond.

Terwijl met de 1110 en 1504 zo werd gerangeerd dat deze combinatie in de goede volgorde stond voor de rit 's middags naar Utrecht, kreeg een ieder de gelegenheid de 023 te bewonderen.

Die gelegenheid werd feitelijk geboden door de sympathieke medewerking van het station Gouda: de sporen 5, 6, 7 en 8 waren niet toegankelijk voor het normale treinverkeer, dat nu via de buitenste sporen werd afgehandeld; een woord van dank aan het Goudse personeel is hier zeer zeker op z'n plaats.

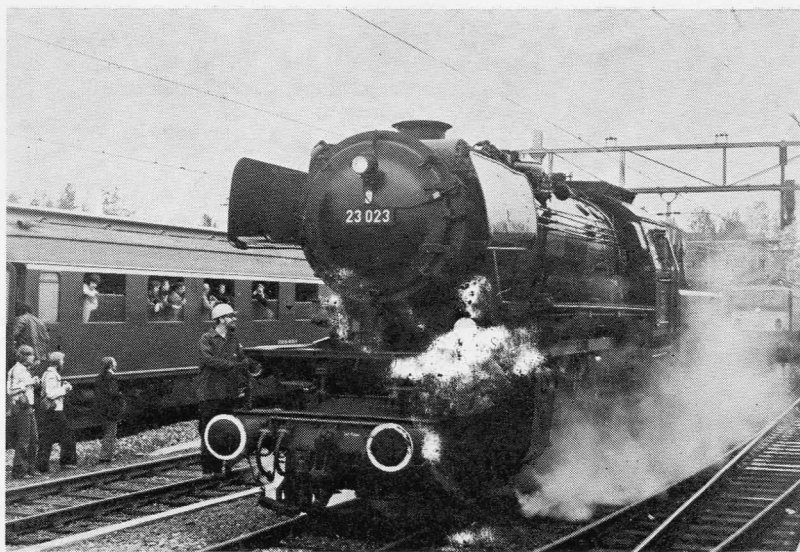
Nadat de 023 voor het verzamelde publiek had geposeerd, werd de machine omgereden en achter tegen de trein geplaatst in afwachting van het vertrek om 14.32. Exact 14.32 zetten de SSN-machinisten Thijsse en Heidema de 023 in beweging. Lieden die op dit gebied meer deskundigheid hebben dan ondergetekende, beweerden dat ze het 'goed' deden. Ondanks genoemd gebrek aan deskundigheid was het mij wel snel duidelijk wat met 'goed' werd bedoeld. De niet-betalenmaar-wel-profigteren-fotografen, zullen, zoals bij de meeste excursies het geval zal zijn, wel de fraaiste plaatjes hebben kunnen maken, in dit geval van een 023 die, enorme stoomwolken uitbrakend, met zeven fraaie rijtuigen uit Gouda vertrok op het moment dat zelfs de zon scheen.

Na voor een Rotterdams sein te hebben gestaan om het Utrechtse stoptreintje te laten vertrekken, werd nogmaals aangezet voor de laatste paar honderd meter. De opletten reiziger zal toen reeds de 1004 (bekend van eerdere gelegenheden) ontwaard hebben, de anderen kregen hem in het vizier toen hij al zoemende op spoor 15 naast de 023 werd gereden.

Als gevolg van al aanwezige vertraging op De Oude Lijn vertrok ook onze 1004 iets te laat, de 023 achterlatend aan de goede zorgen van de SSN-mensen. Zoals eerder gezegd werd de trein ook nu gereden door de SSN, de heer Heidema had de 023 geruild voor de kruk in de 1004.

Van Den Haag werd afgebogen richting Voorburg en dus ook hier een niet alledaags gezicht: een 1000 met rijtuigen op de Binckhorstboog.

Ruim anderhalf uur na vertrek met de 023 leverde de SSN de trein weer in Gouda af, waar



Locomotief 23 023 van de SSN rangeert tijdens de NVBS-excursie te Gouda; 1 oktober 1978.

Foto E. M. Bary

de combinatie 1504+1110 was omgerangeerd en klaar stond om het laatste stuk naar Utrecht voor zijn rekening te nemen. Hier keerde ook machinist Van de Beek weer op de loc terug. Tijdens de rangeerwerkzaamheden met de 1004 ontstond de bekende horde fotografen die het gebeuren negatief na negatief vastlegden. Wee degene die zich om welke reden dan ook, al was het dienstbelang, binnen een straal van zeg 10 meter rond het te fotograferen object vertoonde. Keurig op tijd zette Van de Beek de trein in beweging richting Utrecht; daar aangekomen konden het Documentatiebureau, de verkoopstand van de SSN en de Wagons-Lits hun diverse kasboeken opmaken. De excursietrein was, evenals twee jaar geleden, zonder vertraging binnengekomen en terwijl machinist Van de Beek zorg droeg voor het overbrengen van de 1504 naar post K, verlieten de ruim 300 deelnemers de trein, op weg naar de treinen van de normale dienstregeling.

Van spoor 5 naderde een 1100 die aan 'onze' trein werd vastgemaakt; het sein op spoor 7 kwam veilig en langzaam verdween het plan D-materieel in de bocht richting Blauwkapel. Zoals mij tijdens de rit werd duidelijk gemaakt door terzake deskundigen, was er behoefte aan ballast voor de blijkbaar weer teruggekeerde (of niet weg geweest zijnde?) proefloc 1600P. Vandaar dat de trein werd overgebracht naar Hengelo.

P. W. v. d. Vlist

Van Afdelingen en Secties

AFD. MODELBOUW. Op 8 januari 1978 vindt de jaarlijkse bestuursverkiezing plaats. Het zittende bestuur stelt zich herkiesbaar; opgave van eventuele andere kandidaten aan de secretaris, de heer L. Mulder, 2e Schuijtsstraat 206, Den Haag.