

Miljoenenlijn



EXPRESSE

JULI 2018

Nº 111

**Revisie 52 532:
het begint nu ergens op te lijken**

...

Logo Miljoenenlijn vernieuwd

**20 jaar avonturen
bij de Miljoenenlijn**

...

Veel werk voor facilitair beheer



INHOUD

- 3** De huidige stand
Michel Schellekens
- 4** Revisie 52 532:
het begint nu ergens op
te lijken
Jordy Brouwers
- 9** Logo Miljoenenlijn vernieuwd
Jasper Kroese

- 10** 20 jaar avonturen bij
de Miljoenenlijn
Paul Olijslagers
- 12** Veel werk voor facilitair
beheer
Paul Olijslagers
- 14** Evenementenkalender

ADVERTENTIES



Brasserie D'r Fainsjmecker • Markt 42 • 6461 ED Kerkrade
Tel. 06 11 35 42 17 • E-mail: info@Fainsjmecker.nl



Dorpstraat 16
6369 AM Simpelveld
045 - 544 12 25
www.slagerijmeggieenloek.nl



Investeren
in een Vitaal Centraal
Zuid-Limburg

Rabobank Centraal Zuid-Limburg

Samen sterker. Dat is het idee van coöperatief bankieren.

COLOFON

Miljoenenlijn Expresse is een uitgave van de Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) en verschijnt 4x per jaar
Nr. 111 - jaargang 30 | juli 2018

AAN DEZE MILJOENENLIJN EXPRESSE WERKTEN MEE:

Jordy Brouwers
Michel Schellekens
Paul Olijslagers
Mike van Gaans
Jasper Kroese
Hans Habernickel
Ton van de Wijngaard
StegraPrint (vormgeving)
CMC Marketing (eindredactie)

VOORPAGINA

Gastloc 6703 van Railexperts passeert het inrijsein vanuit Kerkrade tijdens de Dieseldagen 2018, Dave Habraken

BESTUUR ZLSM

Algemeen bestuur:
Michel Schellekens, Voorzitter
Paul Jansen, Secretaris a.i.
Bert Penders, Penningmeester
Frank van Setten, Bestuurslid
Martin Eurlings, Bestuurslid

BESTUUR

'STICHTING VRIENDEN VAN ZSLM'
Gerd Leers, Voorzitter

REDACTIE EN BEZORGING

De Miljoenenlijn
Stationsstraat 20-22
6369 VJ Simpelveld
Tel. 045 5440018

PRODUCTIE EN EINDREDACTIE

CMC Marketing
info@cmcmarketing.nl

ADVERTEREN

Randal Esser Sales & Media
045-7509550 / 06-50298807

info@miljoenenlijn.nl
www.miljoenenlijn.nl

© ZLSM 2018

Stegra**print**
grafimedia

Sterk in drukwerk!

www.stegraprint.nl

De huidige stand

Voor u ligt een geheel vernieuwde Miljoenenlijn Expresse. De laatste twee jaar heeft een kleine groep vrijwilligers met veel inzet geprobeerd regelmatig een uitgave te produceren, echter bleek het niet mogelijk om het blad regelmatig te laten verschijnen. Het laatste heeft ons als bestuur doen besluiten om een gedeelte van de productie uit te besteden en het eerste resultaat ligt voor u.

Vanaf deze uitgave moeten we weer in staat zijn om vier maal per jaar de Miljoenenlijn Expresse te laten verschijnen en u op de hoogte te houden van de laatste ontwikkelingen en achtergronden, want die zijn er zeker.

In één van mijn vorige updates heb ik aangegeven dat we op zoek zijn gegaan naar een andere opzet van ons bestuur. Het doet mij veel deugd dat Frank van Setten en Martin Eurlings, ja hebben gezegd op mijn vraag om zitting te nemen in het bestuur. Frank is in het dagelijks leven adjunct-directeur bij Arriva en Martin is natuurlijk bekend als oud-gedeputeerde van de Provincie Limburg en oud-Burgemeester van Valkenburg. Samen met Bert Penders als penningmeester, Paul Jansen als secretaris ad interim en ondergetekende hebben we er zin in. Het bestuur zal zich bezighouden met de lange-termijnstrategie, het financieel borgen van ZLSM, het contact leggen met de overheden en het bedrijfsleven en het controleren en bijstaan van de Coördinatoren.

Deze laatste groep runt de dagelijkse gang van zaken binnen de ZLSM en zij werken natuurlijk intensief samen met alle werkgroepen.

In de maand juni maken we ook ieder jaar de financiële balans op van ons resultaat. Wederom hebben we als ZLSM zwarte cijfers, dus een positief resultaat, geschreven in het jaar 2017. Dit is wat er verwacht wordt van ZLSM en zelfs met een aantal onvoorziene posten hebben we het goed gedaan.



Inmiddels zijn de eerste cijfers van 2018 bekend en ook daar doen we het goed. De nieuwe webshop loopt prima en de kleine evenementen die we organiseren gaan goed. Eind van dit jaar komt nog het 'End of Season Gala' en daarvoor bent u als donateur van harte uitgenodigd om gratis een bezoek te brengen aan het evenement. Als u een email stuurt aan info@miljoenenlijn.nl zullen wij u een voucher mailen en op vertoon van deze voucher krijgt u een toegangskaart bij het loket.

Positief verheugd zijn we over de bijdrage die de Provincie Limburg en de Gemeente Simpelveld hebben gedaan om het project rondom onze draaischijf af te ronden. Het ging niet alleen om de draaischijf maar ook om aanpassingen in de werkplaats, nl. om deze beter toegankelijk te krijgen voor onze bezoekers. Een belangrijke steun in de rug om deze al lang uitstaande droom in vervulling te laten gaan maar ook een bevestiging dat de strategie om de museale functie te versterken een juiste keuze is geweest en wordt begrepen door de buitenwacht. De komende maanden zal de projectgroep hard aan de slag gaan om het project snel af te ronden.

De draaischijf en onze werkplaats grenzen aan de zogenaamde Leasure Lane, een belangrijke fietsverbinding die in Zuid-Limburg gaat komen en dat wordt voor de passerende fietsers een mooi punt om even uit te rusten en een kijkje te nemen.

Het zomerseizoen is inmiddels in volle gang en de drukke maanden komen er weer aan! Ik wil u allen een hele mooie zomer wensen en we zien elkaar snel.

Michel Schellekens
Voorzitter Stichting ZLSM





Revisie 52 532: “Het begint nu ergens op te lijken”

TEKST: JORDY BROUWERS

Op een mooie zomerdag in juni treffen we Coördinator Techniek Jordy Brouwers aan tussen de stokbroden, salades en worst. “Vanavond hebben we een barbecue met onze ‘werkplaatsfamilie’ zoals ik het noem” vertelt hij lachend. Ja, tijd voor plezier moet er ook zijn in de werkplaats. “Veel vrijwilligers werken keihard om ons materieel op de baan te houden, zonder daarvoor een cent betaald te krijgen. Daar mag dus af en toe iets tegenover staan. Maar als vrijwilligers weten we ook dat de club de euro’s hard nodig heeft, dus het grootste deel betalen we zelf. Geen probleem.”

Vandaag zijn we voornamelijk geïnteresseerd in één van de projecten die momenteel in de werkplaats lopen: de restauratie van de 52 532. Onlangs verscheen in een aantal dagbladen het bericht dat de locomotief weer ‘tot leven is gewekt’, en daar zijn we uiteraard nieuwsgierig naar. “Dat klopt”, aldus Brouwers, “we hebben net een belangrijke mijlpaal achter de rug. De loc is onlangs geheel gestraald en opnieuw gecoat, waardoor ze er nu prachtig uitziet. En voor ons is gevoelsmatig het eind in zicht, want het opbouwen is nu ook visueel begonnen. Veel werk gebeurde achter de schermen, extern of aan onderdelen die nu tijdelijk zijn opgeslagen. Momenteel zetten we de loc letterlijk weer in elkaar, en dat is een prachtig spel. Alsof je een megagrote puzzel in elkaar zet.”



Dat in elkaar zetten van de loc is nog een hele klus. Sinds de komst in december 2015 is de loc letterlijk uit elkaar gehaald. Er is weinig blijven zitten op het frame, op de ketel zowat na. Was een dergelijke grondige aanpak wel noodzakelijk? Had het niet een tandje minder gekund? Roderick Toxopeus, Chef Werkplaats, legt uit: “Je haalt een loc uit elkaar, en je begint te meten. Als bepaalde onderdelen dan versleten zijn, vervang je ze. Bij de Zweden (de Zweedse locomotieven van de ZLSM, red.) is dat ook gebeurd. Maar sommige zaken, zoals de scheenverbindingen, waren nu wat ingewikkelder. De loc was gewoon behoorlijk versleten, en we hielden de revisiematen van de DV 946 aan. De loc kan nu makkelijk weer 12 tot 15 jaar mee. Ook kwamen we nog wat ‘erfenissen’ tegen van de vorige revisie die in Duitsland is uitgevoerd en die we nu opnieuw moeten doen. Maar dan doen we het wel goed.”

Paul Quadvlieg, dieselmachinist

“Er moet een dikke vette motor inliggen, anders is het niks voor mij.”

Hoewel de loc in december 2015 in Simpelveld arriveerde, begint het verhaal van de 52 532 al in het voorjaar van 2014. Een aantal vrijwilligers maakt zich zorgen over het stoombeleid van de Miljoenenlijn. Immers, de enige rijvaardige stoomlocomotief op dat moment (en nu nog steeds) is de E2 1040, terwijl de andere ‘Zweden’ van de ZLSM met diverse problemen aan de kant staan:

- 8826: ketel versleten, cilinderblok versleten, mechaniek versleten.
- E1090: ketel versleten, frame gescheurd, mechaniek versleten.
- B1220: putcorrosie in ronde ketel, klinknagels, steunbouten en hemelankers versleten. Mechaniek moet gereviseerd worden.
- B1289: putcorrosie in ronde ketel, steunbouten versleten.

Uiteindelijk is vanuit de organisatie een visie Stoombeleid opgesteld en aan het bestuur voorgelegd. Bas Sprenger verwoordt: “De belangrijkste conclusie was dat er behoefte was aan een betrouwbare, robuuste stoomlocomotief, met name voor het hoofdseizoen. Gelukkig was het bestuur, na een uitgebreide toelichting vanuit de technische staf, het met ons eens dat er iets moest ge-

beuren.” In de zomermaanden van dat jaar wordt het besluit genomen om op zoek te gaan naar alternatieve locomotieven voor onze club. “We hebben een aantal mogelijke types stoomlocomotieven op een rij gezet die geschikt zouden zijn voor onze lijn op basis van hun karakteristieken. Daarbij zaten Duitse, maar ook Franse en Engelse locomotieven. Met name het hellingspercentage van de lijn en de lage baanvakssnelheid spelen daarbij de grootste rol, echter ook onderhoudskosten en complexiteit van onderhoud zijn hierbij in beschouwing genomen.”

Vervolgens is gezocht naar ‘op de markt zijnde’ locomotieven. “Daar waren ook ‘kant en klare’ gereviseerde locomotieven bij, echter de vraagprijs hiervan bedroeg enkele tonnen. Niet echt een bedrag dat binnen ons bereik ligt. En daarbij, zelf reviseren is toch veel leuker”, aldus Brouwers met een knipoog.

In 2014 wordt het evenement ‘Weekend At War’ in Simpelveld gehouden, en daarbij is één van de gastlocomotieven de 52 3879 van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. “Deze loc behoort tot één van de geschikte series en in de praktijk bleek dat we het niet mis hadden... de machine leek voor onze lijn gemaakt.” Op de lijst met locomotieven die op dat moment mogelijk verkrijgbaar zijn, stond ook een Baureihe 52. Er werd met de eigenaar onderhandeld, maar tot een overeenkomst kwam het helaas niet. Tijdens deze onderhandelingen kwam echter een andere optie voorbij, namelijk de 52 532 die op dat moment op de Veluwe bij de VSM in gebruik was. Overleg tussen beide besturen volgde en de Veluwsche ging akkoord met een verhuizing naar Zuid-Limburg. Na druk onderhandelen wordt in het voorjaar van 2015 een definitieve overeenkomst gesloten met de eigenaar, waarmee de 52 532 langdurig in bruikleen wordt gegeven aan de ZLSM. De eerste mijlpaal is bereikt.

Maurice Smeets, werkplaatsmedewerker

“Het is een unieke ervaring om het hele revisietraject mee te maken. Toen ik de loc in Beekbergen zag staan dacht ik “Die heeft een dringende revisie nodig”. Gelukkig zijn we nu een stuk verder, zeker het stralen was een mooi moment.”



Voordat de locomotief op transport gaat, wil de ZLSM de ketel eerst visueel inspecteren. Vrijwilligers zijn vele woens- en zaterdagdagen bezig om de ketel leeg te maken. De oververhitters, vlampijpen en -buizen worden uit de ketel gehaald en het domdeksel wordt verwijderd, waarna nog de nodige tijd wordt besteed aan het schoonmaken van de ketel. Maurice Smeets, medewerker in de ZLSM werkplaats, lachend: “Tijdens het schoonmaken ben ik nog met één been door de roosterstaven gezakt; zo kreeg ik mijn eerste kusje van de Br52. Maar het was een mooie tijd om bij de eerste werkzaamheden te kunnen zijn.”

Op 8 oktober wordt de ketel visueel goedgekeurd. Daarna volgen de voorbereidingen voor het transport. Toxopeus vertelt: “Omdat we de locomotief over de weg wilden vervoeren, hebben we de schoorsteen losgehaald en de tender losgekoppeld. Daarna het mechaniek gesmeerd ter voorbereiding op het transport (per spoor) naar Loenen, waar de loc opgeladen zou worden. Verder vervoer over spoor was geen optie; de snelheid zou erg laag moeten zijn, en daarnaast is het niet verstandig om met een ‘lege’ ketel te rijden. Ook werd



zo onnodige schade aan het mechaniek voorkomen.”

Een stoomlocomotief over de weg vervoeren, hoe gaat zoiets in zijn werk? “Ik had er ook nog geen ervaring mee”, erkent Jordy Brouwers, “maar gelukkig hadden we kundige mensen in beide verenigingen die eerder met dit bijltje hadden gehakt.” Dus na een ruime tijd van voorbereidingen (het verkennen van de route, meet- en berekenwerk door de vervoerder en een heuse ‘verbouwing’ van het emplacement in Loenen, werd de transportdatum vastgesteld op 21 december. Een mooi ‘Kerstcadeau’ voor ZLSM dus? “Ja, wel eentje die we zelf gingen ophalen, onder grote belangstelling van de media. Zo belde ik ‘s ochtends vroeg al met het NOS-journaal, ben op tv geweest bij omroep Gelderland en een aantal keer op L1 radio. Tja, iemand moet het doen hè, en de Chef Werkplaats houdt me weg bij de locomotieven, bang dat ik iets kapotmaak in mijn onhandigheid. Op zich heeft-ie daar gelijk in, want tijdens het maken van beeldopnamen met een drone hing het ding ineens in de bomen. Dan snap ik die gedachte wel natuurlijk...”

Gelukkig verloopt het transport voorspoedig, en om 8 uur ‘s avonds begint het konvooi (loc en tender worden apart vervoerd) af te zakken naar het zuiden. Speciaal voor belangstellenden is een gps-tracker op de loc gemonteerd. Roderick Toxopeus voegt eraan toe: “We hadden dat ding eerst nog snel op een andere vrachtwagen willen hangen, maar dat zorgde misschien voor paniek onder de belangstellenden, dus dat hebben we maar gelaten”. Om twee uur ‘s nachts komt het transport aan in Simpelveld, waarbij de loc en tender

vanaf 11 uur worden afgeladen. Een korte nacht voor een aantal vrijwilligers, maar een dergelijke loc laat je niet wachten vinden velen van hen.

Na de feestdagen van 2015 wordt in januari 2016 vol goede moed begonnen aan het revisiewerk. Volgens plan worden de eerste onderdelen gedemonteerd en direct schoongemaakt, indien nodig opgeknapt en geschilderd. Daarna worden ze opgeslagen, wachtend totdat de tijd gekomen is om weer gemonteerd te worden. Na amper vier weken zijn de zanddom, reguleur, schuiven, drijf- en koppelstangen, verse stoompijpen en de leiding van de stoomverwarming al verwijderd. In de maanden daarna wordt de loc

Ismail Shah, leerling-stoker

“Toen ik in 2017 begon als vrijwilliger, zag de 52-er er vies en vettig uit. Toen was het alleen maar vuil steken, schoonmaken. Nu de loc in een nieuw jasje steekt zie je pas goed hoeveel er gebeurd is in het afgelopen jaar. Mijn passie is stoken en ik kan niet wachten om met de 52 532 op pad te gaan.”

vrijwel volledig gedemonteerd, waarbij dezelfde strategie wordt gehanteerd: demonteren, schoonmaken, opknappen en opbergen. Ondertussen liep het werk aan de E2 1040 ook gewoon door. In maart 2016 volgde een grote klus: het demonteren van de assen. Met name het verwijderen van de drijf-as was een zeer secuur werkje, omdat dit letterlijk millimeterwerk was, waarbij de as precies in de goede positie moest staan. Uiteindelijk lukt het om alle assen te demonteren en worden loc en assen voorlopig van elkaar gescheiden.

Omdat de onderdelen direct in de verf worden gezet, was het van belang om te weten hoe de loc er uiteindelijk uit

komt te zien. In samenspraak met de eigenaar wordt besloten om de 52 532 in een zwart-antraciete kleurstelling te maken. Daarnaast wordt tevens het besluit genomen om de loc zoveel mogelijk van een ‘Altbau’ look te voorzien. Jordy Brouwers: “Dat was voor mij wel het begin van een leerzame periode. Ik had geen achtergrond met (stoom)treinen, dus heb wel even bij moeten studeren over de geschiedenis van de Baureihe 52 en bijvoorbeeld het Reko-programma, want ik wist niet waarover het ging. Inmiddels kan ik zeggen dat ik, hoewel ik nog lang geen stoommachinist ben, heel wat heb bijgeleerd. (Een Reko is een Duitse stoomloc die in de voormalige DDR een grondige vernieuwing heeft ondergaan. Bij een Altbau is dit niet gebeurd, deze is nog meer origineel). Ook dat is het mooie aan deze hobby.”

In april gaat een delegatie van de ZLSM naar EWK in Krefeld om de mogelijkheid tot het uitbesteden van bepaalde werkzaamheden te bespreken en materialen te bestellen. Brouwers: “De eigenaar van EWK was duidelijk geen fan van deze DDR-locomotieven, die hij dan ook gelijk Ossie Schrott noemde. Sta je dan heel trots met je nieuwe locomotief...”

Dat er een kern van waarheid inzate, bleek de maanden erna. De vrijwilligers van ZLSM komen nogal wat zaken

tegen die slechter zijn dan verwacht. Roderick Toxopeus: “Je weet natuurlijk dat je tegenvallers hebt, en daar hou je rekening mee. Daarnaast hadden we de loc en ketel natuurlijk wel geïnspecteerd, maar pas als de loc van de assen is, zie je pas echt wat de stand van zaken is. Van sommige dingen keken we toch wel op.”

In de zomer van 2016 wordt de loc verder gedemonteerd en arriveren de eerste nieuwe onderdelen, zoals de roosterstaven, wasluiken, steunbouten... eigenlijk te veel om op te noemen. Daarnaast wordt een begin gemaakt met het ‘veraltbauen’ van de 52 532, door onderdelen als de lichtgenerator

en het appendageblok op hun oorspronkelijke plek te monteren. Ook het werk aan de ketel begint. Steunbouten worden nagelopen en waar nodig verwijderd. Omdat de freesbanken in de werkplaats niet geschikt zijn om bepaalde revisiewerkzaamheden uit te voeren (bijvoorbeeld voor het bewerken van de aslagers) wordt een 'nieuwe' freesbank gehaald in Duitsland. Deze arriveert in september, en dat betekent dat de werkplaats veel beter is uitgerust voor het vele werk wat nog moet gebeuren. Deze freesbank is voorzien van een digitale uitlezing; perfect voor het precisiewerk dat de vrijwilligers uitvoeren. Aan het eind van 2016, een jaar nadat

hitters besteld. Zelf gaat de ZLSM door met de werkzaamheden aan de '52-er', zoals menig vrijwilliger haar noemt. Meest opvallende werkzaamheden zijn de wielen, die mooi geschilderd worden. In een oranje kleur? Brouwers: "Dat leverde wel wat rare blikken op. Ik heb nog geprobeerd vol te houden dat dit de uiteindelijke kleur was, maar al gauw werd duidelijk dat het maar de grondverf betrof. Die laten we mengen in een iets lichtere tint dan de uiteindelijke kleur". Chef Werkplaats Toxopeus: "Ik was onder de indruk van de werkzaamheden van de schilderploeg en begon me er een beeld van te vormen hoe fraai de loc eruit komt te zien. Het is ei-

onder andere het vervangen van wasluiken en lassen van de nieuwe ketelstomp.

Al deze werkzaamheden hebben natuurlijk hun voorbereiding nodig. Want, voordat er iets gemonteerd of gefabriceerd kan worden, moet er een plan komen. Roderick Toxopeus vertelt: "Gelukkig hebben we originele tekeningen van de Br52, zodat we de originele maten weten. Daarnaast werken we veel zelf uit binnen de ZLSM. Voornamelijk gebruiken we hiervoor het programma AutoCAD. Sommige onderdelen zoals de asbak zijn volledig in 3D uitgewerkt in Inventor. Niet helemaal historisch verantwoord natuurlijk, maar het scheelt een hoop werk." De ZLSM maakt hierbij dankbaar gebruik van softwaredonaties, zodat de kosten voor dit soort programmatuur beperkt zijn.

In de zomer van 2017 begint een omvangrijke klus, namelijk het uitlijnen van het frame en daarbij ook het uitlijnen en bijwerken van de scheenplaten. De manier waarop dit oorspronkelijk gebeurde, namelijk met een mobiele freesmachine, was voor de ZLSM niet mogelijk. "Uiteindelijk heb ik besloten om de vaste scheen van de scheenplaat te verwijderen", vertelt Roderick Toxopeus. "Geen gemakkelijke beslissing, ik had dan ook een vakantie nodig om hierover na te denken. Maar uiteindelijk zat er niks anders op, en op deze manier konden we de scheenplaten weer vastschroeven in plaats van las-

Roderick Toxopeus, Chef Werkplaats

"Het maken van de schenen, zodanig dat deze weer haaks op het frame zaten, was toch wel een lastige klus. Toen dacht ik wel eens: 'ik gooi hem het raam uit'. Maar ja, dat doe je niet zo makkelijk he. Nu kunnen we écht gaan opbouwen."

de 52 532 in Simpelveld arriveerde, is veel werk verricht aan de machine. Dit gebeurt op allerhande fronten; zowel het frame, de mechaniek als de ketel worden tegelijkertijd aangepakt om de vaart erin te houden.

In de 'winterstop' van 2017 (die uiteraard geen winterstop is) worden een aantal onderdelen zoals de luchtpomp, injecteurs en lichtmachine door de vrijwilligers naar EWK gebracht ter revisie. Ook wordt hier gelijk een set overver-

genlijk zonde om ermee te rijden..."

In het voorjaar van 2017 gaat het weer hard: de cabine wordt met het nodige passen en meten compleet verwijderd, om het las- en slijpwerk aan de ketel beter uit te kunnen voeren. Dan wordt het spannend. Voordat men met het ketellaskwerk kan beginnen, wordt er onderzoek gedaan of er geen scheuren in de ketel zitten. Gelukkig worden er geen mankementen gevonden en kan het eerste laswerk worden uitgevoerd:



sen, hetgeen een veel robuuster resultaat oplevert.”

“De 52 532 is niet de eerste stoomlocomotief die ik uitlijn, maar wel een locomotief die me behoorlijke kopzorgen heeft gekost”, vervolgt hij. “Omdat de gegevens uit DV946 en de meetwaarden totaal niet kloppen. Uiteindelijk bleken de assen tijdens een voorgaande revisie 5 millimeter verder naar achter te zijn gezet dan op de origi-

verricht aan de ketel en niet te vergeten de tender, die inwendig deels van nieuw plaatwerk wordt voorzien. Ook bij externe bedrijven is er het nodige gedaan. Afgelopen maart volgt weer een spannende klus: het ketellaswerk wat alleen door gecertificeerde lasers mag gebeuren. Alle steunbouten, beweegbare steunbouten met hun afdichtkapjes en de hemelankers worden in de ketel gelast. Vervolgens vindt

het begin aangedrongen op het laten stralen en coaten van de locomotief. In eerste instantie wilden we dit ook met de tender, maar dat bleek te kostbaar. Gelukkig konden we voor deze conserveringswerkzaamheden op tijd offertes opvragen, waarmee we vervolgens subsidie hebben aangevraagd én gekregen van het Prins Bernhard Cultuurfonds.” Roderick Toxopeus vult aan: “Ik zag het in eerste instantie ook niet zitten. Niet zozeer het stralen en coaten zelf, maar de voorbereidingen om alles af te dekken, af te doppen of op een andere manier te beschermen tegen straalgrit. Ook pleegt het nogal een aanslag op de ruimte hier in de werkplaats. Aangezien we met verschillende werkgroepen actief zijn proberen we rekening te

Jordy Brouwers, Coördinator Techniek

“Ik heb enorme bewondering voor de vastberadenheid waarmee de zaken worden aangepakt en met tegenslagen wordt omgegaan. Natuurlijk wil ik de locomotief zo snel mogelijk op de rails hebben, maar er worden geen concessies gedaan aan de kwaliteit van het eindresultaat.”

nele tekening. Na vele uren afstelwerk, waarbij we gebruik maakten van onze speciaal gemaakte hulpstukken, is het uiteindelijk gelukt, dat was wel een opluchting.”

In het najaar van 2017 gaat het werk aan de ketel, mechaniek en frame verder. Vele uren werk worden gestoken in het schoonmaken, afbikken en schilderen van onderdelen. Maar er wordt ook begonnen aan de tender. Eén van de vrijwilligers zit menig uurtje letterlijk ‘in’ de tender, om deze te ‘rammelen’, ofwel te ontroesten. Op een aantal punten wordt het materiaal opgelast omdat het te dun is geworden. Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de achterzijde van de tender te lakken; het eerste grote zichtwerk is dan klaar en zo krijgen we een indruk hoe de loc eruit komt te zien. In de winter wordt ook nog veel werk

Dennis Schiffelers, stoker

“Prachtig dat we de machine van begin tot eind weer opbouwen naar hoofdlijnstandaarden. Daar hebben we de komende jaren echt profijt van. Ik heb veel geleerd van het proces, en doordat vrijwilligers echt worden betrokken bij beslissingen wordt het echt ‘onze’ loc.”

de visuele keuring plaats en gelukkig slaagt de 52532 hier met vlag en wimpel voor.

“Gelukkig. Hoewel je weet dat er vakmensen mee aan de slag zijn geweest, ben je er natuurlijk nooit van tevoren honderd procent zeker van hoe de keuring uitpakt. Dus ja, een gevoel van opluchting was er wel” aldus Brouwers. Daarna staat een volgende belangrijke klus op het programma, het stralen en coaten van de locomotief. Was dit niet zelf te doen? Brouwers: “Ja, je kunt een loc uiteraard zelf afbikken en schilderen. Maar gelukkig heeft onze werkgroep leider (Bas Sprenger, red.) vanaf

houden met elkaar. En bij het uitvoeren van de straal- en coatwerkzaamheden is de achterste loods een aantal weken tot ‘verboden gebied’ verklaard, en in de rest van de werkplaats klonk het alsof we in een luidruchtige fabriek staan. Dat was wel een ding ja.” Jordy Brouwers vraagt aan Roderick of hij achteraf blij is met de beslissing. “Absoluut” beaamt Toxopeus, “Ik heb er tegenop gezien, maar het moment dat de loc uit de tent kwam, maakte erg veel goed.” Die tent was speciaal opgebouwd in de werkplaats om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Door onderdruk in de tent werd voorkomen dat het straalgrit en daarna de coating zich kon verspreiden door de werkplaats. De komende tijd vinden allerhande grote en kleine werkzaamheden plaats, waarbij de assen de grootste volgende klus vormen. Na meting komen hier wat mankementen naar voren, die extern zullen worden opgelost.

Tenslotte nemen we zelf een kijkje bij de locomotief en inderdaad, we zijn onder de indruk. ‘Ze’ staat er prachtig bij. De eerste gereviseerde onderdelen zijn gemonteerd en, zoals de kleine Sam Brouwers (met 8 jaar een echte ‘junior’ vrijwilliger) het verwoordt tegen Roderick: “Het begint nu ergens op te lijken.” Inderdaad, het begint nu ergens op te lijken!



FOTO: RODERICK TOXOPEUS www.miljoenenlijn.nl

Logo Miljoenenlijn vernieuwd!

TEKST: JASPER KROESE

Voor de start van het zomerseizoen 2018 is het bekende logo van onze organisatie op een belangrijk punt aangepast: De letters 'ZLSM', afkorting van Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij, zijn vervangen door de naam 'Miljoenenlijn'. Een stukje achtergrond bij deze wijziging.

Niet lang na de oprichting van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij is een huisstijl ontworpen waarmee het bedrijf zich kan identificeren als museumspoorlijn. Het belangrijkste onderdeel van deze huisstijl is het logo, ontworpen door Paul Gadet, dat inmiddels 26 jaar bijdraagt aan de herkenbaarheid van de treindienst op de beroemde Miljoenenlijn. In de Miljoenenlijn Expresse-uitgaves nr. 15 van november 1992 en nr. 41 van maart 1992 wordt dit logo uitvoerig beschreven.

Al sinds de eerste ritten van de stoomtrein in 1995 wordt er met twee 'merknamen' gecommuniceerd, zowel ZLSM als Miljoenenlijn. Voor de direct betrokkenen bij onze organisatie is dat wellicht geen probleem, echter voor het aanspreken van nieuwe en onbekende gasten is dit zeer verwarrend. Dit bleek

begin dit jaar nog bij de verkiezing 'Leukste Uitje van Nederland', georganiseerd door de ANWB, waarbij ons museum maar liefst twee keer werd genomineerd: eenmaal als ZLSM en eenmaal als Miljoenenlijn. De werkgroep Marketing en Ontwikkeling heeft daarom dit jaar besloten om voortaan enkel nog met één merknaam, namelijk 'Miljoenenlijn', te communiceren richting de gast.

Onderzoek onder onze doelgroep, ervaringen bij de Marketing-werkgroep, maar ook advies van buitenaf, waaronder van Anya Niewierr, algemeen directeur van de VVV Zuid-Limburg, hebben geresulteerd in diverse argumenten om de naam Miljoenenlijn te verkiezen boven de afkorting ZLSM.

De naam past ook binnen de visie om



de Miljoenenlijn niet langer als attractie maar als museum in de markt te zetten. Het totale museum, waarvan de rijdende treinen een onderdeel zijn, gaat verder onder de merknaam Miljoenenlijn. De exploitatie wordt gedaan door Stichting ZLSM en de werkmaatschappij ZLSM Bedrijf B.V. Deze handelsnamen blijven dus onveranderd.

De afgelopen maanden is hard gewerkt om de merknaam overal definitief door te voeren. Van stationsbebording tot foldermateriaal en van website tot... een vernieuwd logo. De letters ZLSM hebben plaatsgemaakt voor de naam Miljoenenlijn. Verder is aan het logo, de kleuren en de lettertypes niets gewijzigd. In mei is het beeldmerk gepresenteerd aan al onze vrijwilligers en wordt sinds juni overal gebruikt in onze uitingen.



FOTO: JASPER KROESE

20 jaar avonturen bij de Miljoenenlijn

Om de Miljoenenlijn aan het rijden te houden zijn bij ZLSM ruim 200 vrijwilligers actief. Eén van die mensen is Paul Olijslagers, hij steekt al ruim twintig jaar de handen uit de mouwen voor ZLSM. In al die jaren heeft hij heel wat beleefd. Tijd om wat herinneringen op te halen.

TEKST: PAUL OLIJSLAGERS / ME-REDACTIE



Paul op tandradlok 1 van de DFB

Hoe kwam je bij ZLSM terecht?

"Ik kwam in juni 1997 bij de ZLSM terecht omdat ik al enkele jaren bij de Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) in Zwitserland vrijwilliger was en elke zomer daar een week ging 'Frohnarbeiten'. Omdat ik hoorde dat er in Nederland ook museumbanen waren, ben ik op zoek gegaan naar de dichtstbijzijnde museumbaan. Dit was de VSM in Beekbergen (110 km) of de ZLSM (100 km) in Simpelveld. Ik ben op een zaterdag in juni 1997 met onze camper van Veldhoven naar Simpelveld gereden, waar ik op het station begroet werd door Sylvia Swillens. Zij introduceerde me direct bij

het seinwezen.

Ik regelde een stopcontact, zodat ik met de camper regelmatig in Simpelveld kon overnachten. Ik volgde de opleiding als seinhuiswachter en maakte kennis met alle werkgroepleden waaronder een aantal jongeren zoals Marco Hamers. (zie foto Marco) Omdat ik projectleider was bij Stork installatietechniek in Eindhoven betrokken men mij ook bij elektrische problemen. Het eerste project was het aansluiten van de bel bij het overpad. Het volgende project was het regelen van een meeraderige kabel (50-80 aders) van de treindienstleiderspost naar post 1. Deze was echter 500



Marco Hamers

meter lang en dat was een probleem. Maar bij Stork hadden we een project bij de Amercentrale in Geertruidenberg waar stukken kabels overbleven van 60, 80, 100 en 120 meter die niet meer gebruikt konden worden. We hadden ook een vestiging van Stork op de Beitel in Heerlen zodat het geen probleem was om vijf kabelhaspels van Eindhoven naar Simpelveld te vervoeren. Inmiddels was er een kabelgoot langs spoor 1 gelegd en de kabels werden door vrijwilligers van het seinwezen aan elkaar gesoldeerd. Zo werd de koppeling tussen de treindienstleiderpost en post 1 in 1997 weer hersteld."

Maar je bent geen seinhuiswachter gebleven toch?

"Seinhuiswachter was voor mij een te rustige functie, dus probeerde ik Railbus-machinist te worden. In die tijd was men blij met elke machinist, dus ik werd in enkele maanden opgeleid. De Railbus stond in die tijd nog in de halfronde loods tegenover het station over de sporen 4 en 5. Als je de bus op moest starten was dat een heel avontuur. Er was 's morgens om 7.00 uur niemand op het station aanwezig, je moest via de ballast in de bus klimmen en daar ook alle opstarthandelingen doen. Daarna moest je de schuifdeuren zien te openen die meestal klemden of niet van het slot te krijgen waren. Op een dag had ik de Railbus opgestart en naar buiten gereden (dan had je meer licht om alles te controleren) en aan de oostzijde voor de halfronde loods gezet. Inmiddels waren er al vrijwilligers op het station: de lokettist, de treindienstleider en ook Huub Gort (destijds werkplaatschef) was aanwezig. We dronken op het terras een kop koffie en plotseling zag ik de Railbus langzaam de half ronde loods in rijden. Ik ben nog nooit zó snel de sporen 1, 2 en 3 overgestoken om de Railbus in te springen en de rem erop te zetten. Toen ik later terugkwam op het terras en Huub Gort vroeg waarom hij zo rustig bleef, zei hij: 'och, het spoor loopt in de loods op dus de Railbus stopt op een gegeven moment of loopt tegen het stootblok!'"

Het mooie van de Railbus in die tijd was dat er soms tien kinderen om je heen stonden die je kon vertellen over de baan, hoe de Railbus werkte en hoe alle seinen en wissels werkten. Mooie momenten waren natuurlijk: de opening van het spoor naar Vetschau,



het opslepen van de stoomtrein door de Railbus of was het dat de Railbus door de 1040 (toen nog blauw) opgesleept werd.. ik weet het niet meer. Ook het rijden met een platte wagen voor het Vobula kamp om takken op te halen en in het voorjaar de Railbus versieren met gele rem was een waar genoegen."

Hoe ben je in de evenementencommissie terechtgekomen?

"In 1999 werd me gevraagd of ik de stoomtreindagen mee wilde organiseren, zo kwam ik in de evenementencommissie terecht. Zoals je ziet op onze bedankfoto aan alle vrijwilligers zijn er, ondanks het vele werk wat er bij het organiseren kwam kijken, van de organisatoren van destijds nog enkele overgebleven: de B, E, D, K, T en het middelste uitroepteken. Het was een leuke tijd, we kwamen maandelijks bij elkaar en zetten elk jaar het evenement 'Stoomtreindagen' neer wat klonk als een klok. In het begin nog met weinig gastlocomotieven, de NS 3737 van het spoorwegmuseum was er enkele jaren en in 2000 hadden we zelfs drie van onze eigen locomotieven onder stoom (De 1090, 1040 en 1289)."

Er ging vast ook wel eens iets mis?

"Ja, tijdens deze stoomtreindagen kreeg de 1090 gedurende de rit in de buurt van Spekholzerheide een lekke vlampijp waardoor de bemanning zich als een haas uit de cabine moest maken!

Omdat alle installaties op het station nog niet zo professioneel waren als nu deden er zich diverse problemen voor. De elektrakast in de loketruimte was nog volgens NS normen,

dat betekende: veel vermogen naar de seiposten en de stationsverlichting en weinig vermogen naar stopcontacten. We waren het hele evenement problemen aan het oplossen, dan viel hier de koeling uit, dan daar het springkussen en vervolgens de muziek van een van de artiesten. Ook Nicodemus van Birgelen (onze waterman) was het hele weekend slangen aan het vernieuwen, koppelingen aan het repareren, want nieuwe slangen en koppelingen kregen we van Huub niet, zijn motto was: gebruik eerst alle spullen die je in de loods en werkplaats kunt vinden en ga daarna maar eens wat nieuws kopen. Wat we ook een keer meemaakten op de kleine parkeerplaats (vroeger evenemententerrein) was dat de toiletcontainer op de verkeerde put was aangesloten, we verkochten er frites en hamburgers, de muziek speelde en ondertussen kwam uit de putten de ??? het terrein op stromen...

Enkele jaren en enkele evenementen verder hadden we inmiddels wel een compleet opbouwplan en konden twee van onze evenementenbouwers (Gijs en Adelbert) de opbouw tijdens een kopje koffie op hun gemak doornemen."



Veel werk voor Facilitair Beheer

TEKST: PAUL OLIJSLAGERS

Sinds de overname door de provincie in 2015 van het station, de seinposten en de watertoren en eind 2017 de werkplaats en de stallingsloodsen is er veel werk ontstaan voor bovengenoemde werkgroep.

Het station, een rijksmonument, werd door de provincie in 2016 voorzien van een nieuw dak, monumentenglas, enkele deuren werden vervangen en de kozijnen aan de buitenzijde werden geschilderd. Maar in het gebouw liet de provincie het opknappen over aan de huurder, de ZLSM.

Eind 2016 begon de werkgroep met het inventariseren van de werkzaamheden in het stationsgebouw. In de diverse kelders en zolders waren spullen opgeslagen die moesten worden uitge-

sorteerd. Spullen van evenementen, zoals: Thomas, kerst, berenexpresse, Halloween, werden zodanig opgeslagen dat men er bij een evenement direct bij kon. Alle overige, niet te gebruiken spullen werden afgevoerd en dat was nogal wat, want veel vrijwilligers denken dat als ze iets over hebben de ZLSM dat wel kan gebruiken...

Nadat al deze spullen weer een plaats hadden gevonden, werd het onderhoud van het station aan de binnenzijde onder de loep genomen. Het station heeft op de eerste en tweede verdieping twee identieke ruimtes. Aan de rechterzijde de voordeur (nummer 22) naar de kantoren van de ZLSM op de eerste verdieping en de zolder met archiefruimten. Aan de linkerkzijde de

voordeur (nummer 18) naar de vroegere woning (waar Sofie en Mario Boaron, de seinhuiswachters, vele jaren hebben gewoond).

Deze woning was door derden redelijk opgeknapt, maar nog niet gereed voor gebruik. Er was geen verwarming, drie gaskachels verwarmden de woning. De vloeren waren smerig en ook de keuken en de toiletvoorziening waren niet in ordelijke staat. ZLSM wilde de woning gaan gebruiken als vergader- en instructieruimte en eventueel ook verhuren aan derden. Onze werkgroep bestaande uit 3-4 vrijwilligers begon met goede moed aan het opknappen van de vroegere woning. Het schilderwerk werd aangepakt. De woning kreeg een cv-installatie. De vloeren en het trappenhuis werden opnieuw bekleed en het meubilair werd schoongemaakt. Voor de grote ramen werden verticale lamellen gehangen, in de grootste ruimte een scherm en TV. De keuken werd schoongemaakt en voorzien van koelkast en koffiezetapparaat.

Ondertussen begon ik, als werkgroep-leider, met het in kaart brengen van alle installaties, diensten en apparatuur in het stationsgebouw. Omdat het gebouw vroeger werd gebruikt door de NS, de huurder van de woning en de ZLSM waren er veel energieaansluitingen. Twee gasmeters, drie watermeters en twee elektrameters. Ook waren er voor de scheiding van energie voor de uitbater van de restauratie enkele tussenmeters



De vergaderruimte in de woning van het station.



De keuken van de woning met nieuwe CV ketel.



Het dak voor de renovatie: afbladderend houtwerk, versleten zink en kapotte dakpannen.

aangebracht. Mijn opgave was om dit aantal meters te verminderen.

Een ander probleem was het aantal verschillende sloten. Een stationschef liep op een rijdag met een bos sleutels rond om alle deuren te openen (en te sluiten). Daarnaast kon iedere vrijwilliger met een bestaande sleutel naar de winkel in het dorp rijden om een sleutel bij te maken van zijn/haar toegangsdeur. Het inbraakalarmsysteem kwam daardoor ook regelmatig in werking! Besloten werd om een sluitsysteem in te voeren met gecertificeerde sleutels. Sinds juni 2017 zijn alle belangrijke deuren voorzien van een uniek sluitsysteem. Bepaalde vrijwilligers hebben een sleutel voor toegang, maar ook een code van het alarmsysteem.

Om weer terug te komen op het onderhoud van het gebouw, er is veel op te knappen. De buitenzijde wordt door de provincie gedaan, maar binnen moeten wij, ZLSM, nog veel werk verzetten. De woning is voor 90% gereed, het museum heeft een nieuwe vloer maar de wanden en het plafond moeten nog een opknopbeurt krijgen, de afzuiginstallatie in de toiletten moet vervangen worden.

Plannen van de Provincie

De provincie heeft diverse onderzoeken laten verrichten die hopelijk ook resultaten in uitvoering.

- Een NEN 3140 keuring: dit betekent dat alle elektrotechnische installaties worden doorgemeten, het rapport

geeft aan wat er opgeknapt moet worden.

- Opstellen van een onderhoudsplan: hierin staat wat er de komende jaren aan onderhoud wordt uitgevoerd aan de diverse gebouwen.
- Een asbestinventarisatie, de provincie heeft een onderzoek laten verrichten naar aanwezigheid van asbest. Enkele items zijn al verwijderd.
- Onderzoek door de Monumentenwacht Limburg: omdat het station, de watertoren en de seinposten rijksmonument zijn worden deze jaarlijks door deze organisatie gecontroleerd. Zij geven adviezen over het opknappen



Alles weer in perfecte staat: geïsoleerd dak, houtwerk strak in de lak.

pen van gebouwen.

- Het vaststellen van een energielabel voor de panden.
- Een onderzoek door architectenbureau Beckers over de monumentale staat van het stationsgebouw en het terugbrengen van bepaalde zaken in oorspronkelijke staat.

Zo zijn er plannen genoeg bij de provincie (de eigenaar van de opstallen), maar de uitvoering geeft nog wel problemen. In goed overleg proberen we deze plannen te realiseren.

Ik noem er enkele, die de prioriteit 'hoog' hebben:

- Verlichting werkplaats
- Schilderwerk seinposten
- Aanpassen elektrische installatie n.a.v. het NEN 3140 (veiligheidskeuring) rapport.

De plannen van de werkgroep facilitair beheer voor 2018:

- Diverse installaties in het station in orde brengen:
 - De afzuiginstallatie in de toiletten vernieuwen.
 - De elektrische installatie aanpassen en verbeteren.
 - Cv-ketels beter inregelen, zodat het gasverbruik vermindert.
 - Waterlekages op het emplacement repareren.
- Enkele diensten in het station herzien:
 - Het poetsen van het station en werkplaats verbeteren.
 - De afvalstromen met de afvalwerker in kaart brengen en optimaliseren.
- Verbeteringen aan de gebouwen:
 - Energiezuinige verlichting aan laten brengen.
 - Schilderwerk van de vrijwilligersruimte en de restauratie aanpakken.
 - Hang- en sluitwerk station repareren.
- Aanpassen van de museumfunctie voor onze gasten:
 - Opknappen van de miniatuur treinbaan.
 - Seinentuin voorzien van een informatiebord.
 - De Abri zodanig inrichten dat er regelmatig in kan worden geëxposeerd.
 - Info-borden aanbrengen bij de museumstam
 - Wandelingen over het emplacement uitzetten, voorzien van informatieborden.

Miljoenenlijn Evenementen kalender 2018

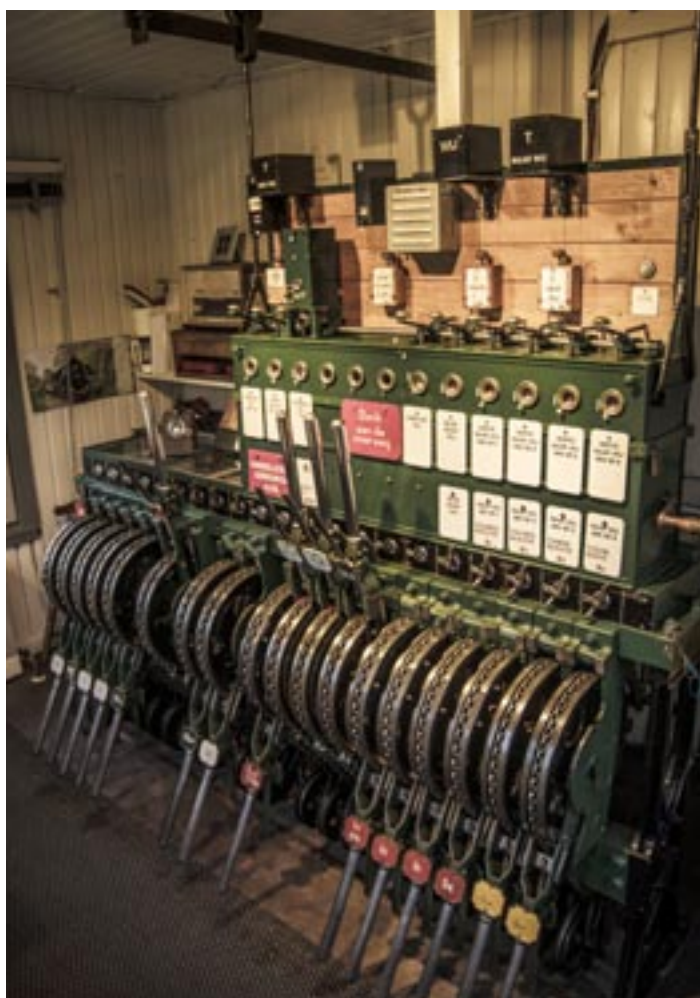
augustus	19 augustus	Steamcross
	24, 25 en 26 augustus	Bondsschuttersfeest: Schutterij St. George Simpelveld
september	2 september	Feel Alive Sport Event
	15 september	Mysterie Expres
	30 september	Citroën A t/m ZX Markt
oktober	20 en 21 oktober	End of Season Gala (thema 30 jaar ZLSM)
	24 oktober	Seinwezendag
	27 oktober	Halloween Griezeltocht
	28 oktober	Kinder Halloween
december	2 december	Sinterklaasritten
	22 t/m 31 december	Kerst Expres

Wilt u ook adverteren in de Miljoenenlijn Expresse?

Neem contact op met Randal Esser Sales & Media

045-7509550 / 06-50298807

FOTO'S: DAVE HABRAKEN



Ben jij voorbereid op een calamiteit?

Je moet er niet aan denken, maar een **uitslaande brand** thuis, een **hartstilstand** bij een collega op je werk of een **ongeval** op weg naar school van je kinderen is niet uit te sluiten. Met de juiste bagage en training ben je in staat om die eerste minuten totdat de professionele hulpdiensten arriveren de juiste hulpverlening toe te passen.

VPT Zuid-Limburg biedt vanuit de brandweerkazernes in Heerlen en Margraten een uitgebreid aanbod van **veiligheidsopleidingen** en **trainingen** aan waaronder bedrijfshulpverlening basis, de ploegleider BHV en Hoofd BHV, de opleiding eerste hulpverlener, VCA, VOL-VCA, Preventiemedewerker en tal van andere opleidingen en trainingen.

VPT Zuid-Limburg adviseert tevens zorginstellingen, industrieën, bedrijven, winkelketens en scholen rondom het voorkomen van mogelijke calamiteiten en biedt hulp bij het actualiseren of vernieuwen van **ontruimingsplannen**, **calamiteitenplannen** en **vluchtplantekeningen**.

Naast het verzorgen van voorlichting en het opleiden van medewerkers biedt VPT Zuid-Limburg **ontruimingsoefeningen** aan op basis van onderling afgestemde scenario's zoals bijvoorbeeld een brand of een ongeval met een of meerdere slachtoffers. De ontruimingsoefening geeft een realistisch beeld over hoe de (BHV)-organisatie is voorbereid op een mogelijke calamiteit en wordt altijd geëvalueerd met betrokken medewerkers en het managementteam.

Kijk voor ons uitgebreid aanbod eens op de website of bel met een van onze adviseurs.

VPT Zuid-Limburg
Bekkerweg 44
6417 BW Heerlen

T 088-450 74 47
info@vpt-zl.nl
www.vpt-zl.nl



www.vpt-zl.nl

veiligheidsopleidingen
planvorming
trainingen



Techniek voor het Bedrijfsleven



Tel. 045-5610090 Fax 045-5610080

bestel@wilkogazu.nl

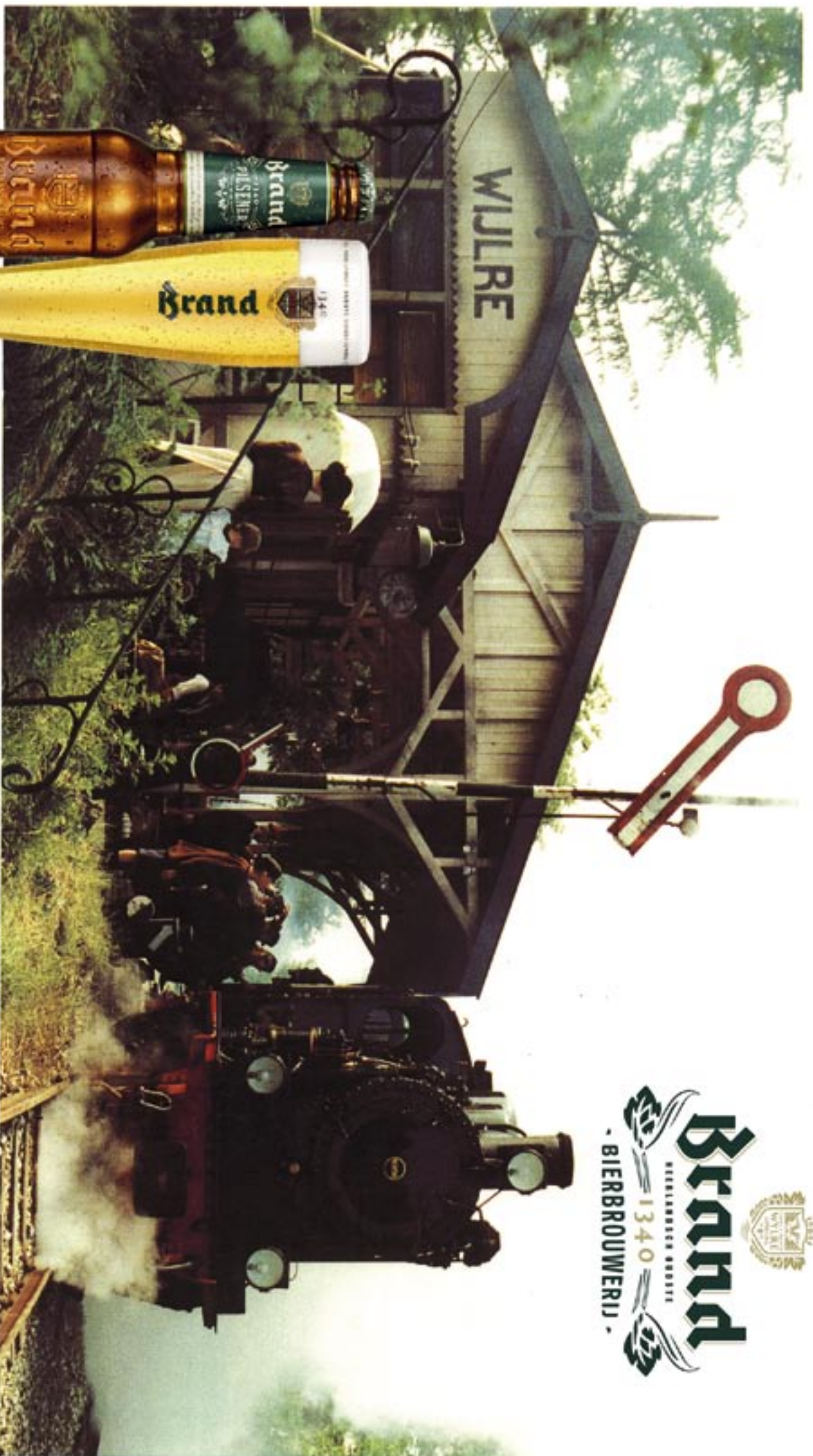
Profiel in Staal, RVS,
Koper en Kunststof
Bevestigingsmaterialen
Aandrijftechniek
Gereedschappen
Fittingen en Machines

Brandstoffengroothandel
G. Heijne Rijen B.V.
Postbus 1268
5004 BE Tilburg
Tel. 0031-13-5434373
Fax 0031-13-5362079

Leverancier van alle soorten kolen
voor huisbrand en industrie.
Specialist in het leveren van kolen
voor de stoomtreinen
en stoomboten!



Brandstoffengroothandel
G. Heijne-Rijen B.V.
info@heijne-rijen.nl
www.heijne-rijen.nl



Brand
NEDERLANDSE BIER
1340
- BIERBROUWERIJ -