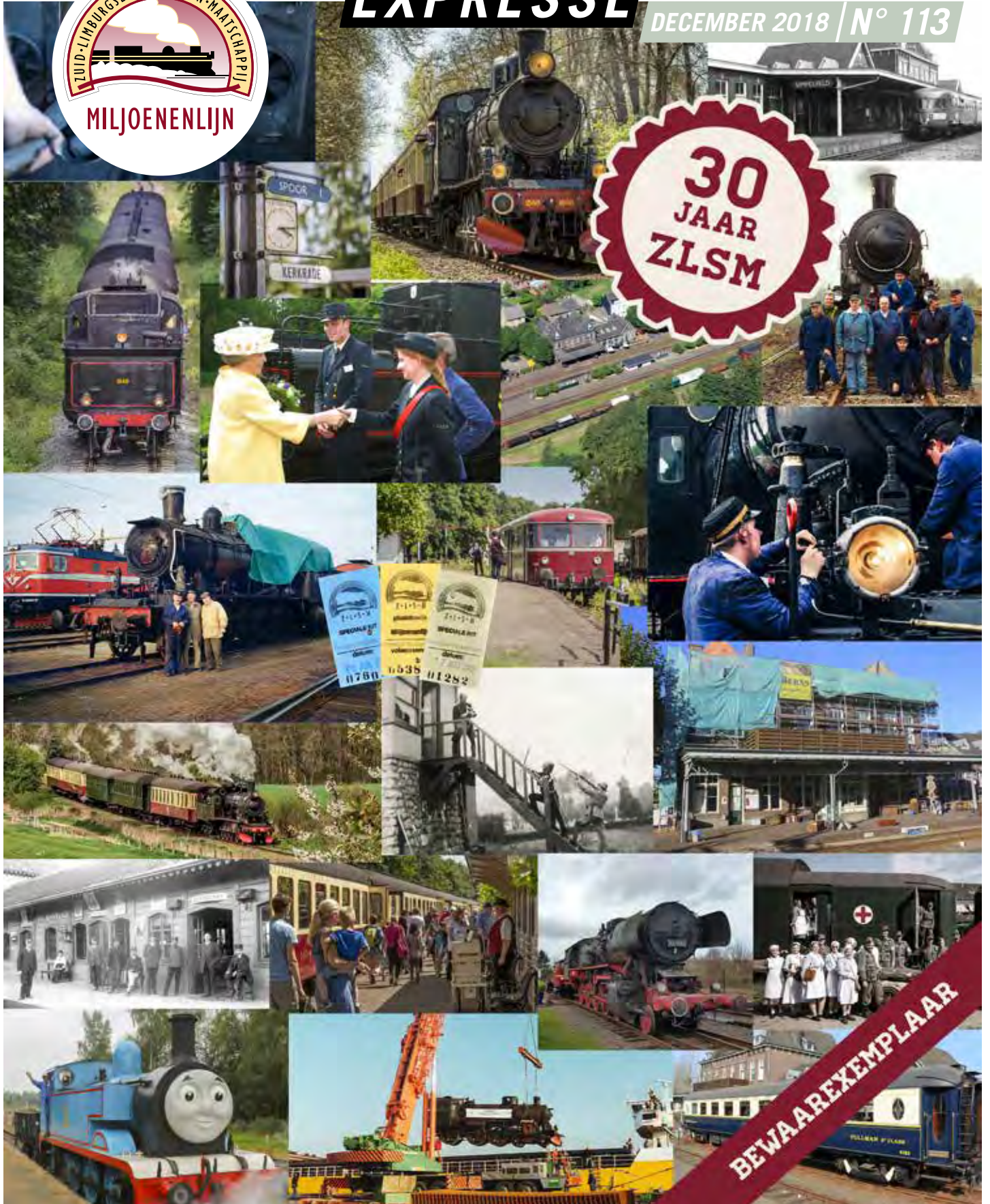


EXPRESSE

**30
JAAR
ZLSM**



BEWAAREXEMPLAAR

INHOUD

- | | |
|---|---|
| <p>3 De huidige stand
Michel Schellekens</p> <p>5 Overdracht van de RWTH 'Anna'
aan de ZLSM een feit!
Niels Jacobs</p> <p>7 Vele handen maken licht werk
Dave Habraken</p> <p>11 30 jaar herinneringen
Henk Dam</p> <p>14 Teamspirit en vuile handen
Jordy Brouwers</p> <p>16 Seinwezendag 2018
Peter-Paul van Birgelen/
Jan van Keulen/Servé Wouters</p> | <p>18 30 jaar ZLSM
Paul Olijslagers</p> <p>36 Singing in the (t)rain
Roxanne Lenzen</p> <p>39 Station Simpelveld in Lego
Paul Olijslagers</p> <p>39 Oud type baantelefoon
veiliggesteld
Jan van Keulen</p> <p>40 Groot Onderhoud najaar 2018
Johan Bezemer/Harald van Heur</p> <p>41 Word ook Donateur</p> <p>42 Evenementenkalender</p> |
|---|---|

COLOFON

Miljoenenlijn Expresse is een uitgave van de Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) en verschijnt 4x per jaar. Nr. 113 - jaargang 30 | december 2018

AAN DEZE MILJOENENLIJN EXPRESSE

WERKTEN MEE:

Michel Schellekens
Jasper Kroese
Mike van Gaans
Niels Jacobs
Johan Bezemer
Harald van Heur
Roxanne Lenzen
Henk Dam
Paul Olijslagers
Dave Habraken
Jordy Brouwers
Jan van Keulen
Servé Wouters
Ton van de Wijngaard

VOORPAGINA

30 jaar ZLSM, Jasper Kroese

BESTUUR ZLSM

Algemeen bestuur:
Michel Schellekens, Voorzitter
Rob Lammers, Secretaris
Bert Penders, Penningmeester
Frank van Setten, Bestuurslid
Martin Eurlings, Bestuurslid

BESTUUR

'STICHTING VRIENDEN VAN ZLSM'
Gerd Leers, Voorzitter

REDACTIE

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

PRODUCTIE EN EINDREDACTIE

CMC Marketing
Carla van der Schaft
Tanja Clercx
info@cmcmmarketing.nl

VORMGEVING EN VERSPREIDING

Impreso

ADVERTEREN

CMC Media
info@cmcmmedia.nl

info@miljoenenlijn.nl
www.miljoenenlijn.nl

© ZLSM 2018



Ook adverteren in de
Miljoenenlijn Expresse?
Neem dan contact op via:
info@cmcmmedia.nl

UW IDEE. ONZE UITDAGING!



DRUK • PRINT • MAIL • SIGN

Watermolen 1, 6229 PM Maastricht

Telefoon: +31 43 382 44 11

WWW.IMPRESO.NL



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



Meggie & Loek
SLAGERIJ ~ TRAITEUR ~ WORSTENMAKERIJ

Dorpstraat 16
6369 AM Simpelveld
045 - 544 12 25

www.slagerijmeggieenloek.nl

De huidige stand

30 jaar Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Beste lezer, donateur en vrijwilliger,

Voor u ligt een speciaal nummer van ons blad Miljoenenlijn Expresse. In 2018 bestaat de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij 30 jaar en het leek ons een leuk idee om terug te kijken op de afgelopen dertig jaar en zodoende een mooi speciaal bewaarnummer van ons blad te maken.

Ik ben de 7e voorzitter die ZLSM heeft en mag de erfenis voortdragen van een aantal geweldige voorgangers. Nadat ooit Rob van Wilgenburg het initiatief heeft genomen was Paul Jansen de eerste. Paul is medeoprichter van ZLSM, iemand die een droom tot werkelijkheid heeft gemaakt en nog dagelijks meebouwt aan ZLSM. Onze toenmalige Koningin Beatrix heeft hem hiervoor ook een meer dan verdiende onderscheiding verleend.

Hub Haenen, de bouwer die in staat was om heel snel de start van ZLSM te verwezenlijken. Eef Sprenger, de voorzitter die ervoor heeft gezorgd dat de eerste jaren van onze exploitatie stabiel verliepen en de groei kon worden bijgehouden.

Emile Malherbe, het langst aan het roer van ZLSM en die al in een heel vroeg stadium heeft aangegeven dat ZLSM de infra niet kon betalen en al in 2003 richting de politiek ging om hulp. Bert Penders, nog steeds bij ons als penningmeester die een tijdje heeft waargenomen voor Emile.

Ton Baaten, mijn voorganger, die met een niet aflatende energie ZLSM door misschien wel de moeilijkste tijd heeft gesleept en ons in 2012 heeft gered van de ondergang.

Allemaal stuk voor stuk collega's en vrijwilligers waar ik een enorm respect voor heb. Even



voor alle duidelijkheid, al hun verdiensten waren natuurlijk nooit verwezenlijkt zonder de steun van de grote groep vrijwilligers en

bestuursleden door de jaren heen.

Ikzelf ben in het bestuur actief sinds 1996 en heb alle fases meegemaakt, heb in 2015 het stokje overgenomen van Ton en kom aan het eind van mijn eerste zittingstermijn van 4 jaar. Ik heb besloten om ook de laatste termijn van 4 jaar voorzitter te blijven. De laatste maanden hebben we hard gewerkt aan een nieuw en dynamisch bestuur en ik voel mij vereerd met de huidige collega's. Ze inspireren en zorgen dat we hard werken aan onze strategie.

Soms mis ik weleens de jaren waarin ikzelf nog actief was in de treindienst, als hoofdconducteur, stoker en zelfs een tijdje in opleiding als tv-machinist. Tv-machinist zult u zich afvragen? Wat is dat dan? In 1996 is ZLSM benaderd door de ARD die toentertijd het programma 'Geld oder Liebe' op prime time uitzond. In dat programma zaten 3 vrijgezelle jongens en meisjes die van elkaar moesten raden welke hobby ze hadden. De producent had de vraag uitgezet bij ZLSM of wij een vrijgezel als machinist hadden, die was er natuurlijk niet maar Huub Gort en Harry Gielen hadden bedacht dat we dat wel konden 'faken'. Inderdaad waar we nu dagelijks Fake News lezen, was ZLSM er al vroeg bij.

Ik heb dus vele weken geleerd met een stoomlokom te rijden onder begeleiding van Huub en de afspraak was dat hij zou stoken tijdens de tv-opnames zodat hij kon ingrijpen. Uiteindelijk is de producent veranderd, heb ik een jaar geoefend maar ben nooit op tv geweest. Toch blijft het een mooie anekdote en misschien ook maar beter, jaren erna heb ik de vriend voor het leven gevonden. Dat kan ook zonder televisie.



Dit is één van de vele herinneringen waar ik met plezier op terugkijk. Tijdens de vele vergaderingen en meetings waar ik aan mag deelnemen namens ZLSM wordt mij altijd gevraagd wat ons zo bijzonder maakt. Dan is altijd mijn standaard antwoord: de verbondenheid tussen vrijwilligers. We hebben een enorm grote groep vrienden die ieder jaar weer een prestatie van wereldformaat neerzet.

Het beste laat zich dat beschrijven door wat er tijdens de officiële opening in 1995 gebeurde. Het was september en Mr. Pieter van Vollenhoven kwam de Miljoenenlijn openen. We hadden een mooie tent laten neerzetten op de parkeerplaats maar gedurende de nacht had een zware storm de tent instabiel gemaakt. De aanwezige beveiligers van het Koningshuis twijfelden en toen Pieter instapte in Eys besloten we dat we de restauratie zouden gebruiken in plaats van de tent. Binnen tien minuten liepen alle aanwezige vrijwilligers met stoelen, reserveringskaartjes en de plaquette naar de restauratie. Teamwork in optima forma. Ik weet nog dat onze toenmalige directeur Harry Gielen mij per portofoon opriep toen de trein bij Post 2 voorbijreed om te vragen of we er klaar voor waren en we waren er klaar voor. Dat is ZLSM ten voeten uit, soms kunnen we enorm zeiken, maar als het moet staan we er!

Vaak worden we in ons enthousiasme teruggetrokken in het verleden, dat is niet erg zolang het maar niet verzandt in 'vroeger was alles beter'. Afgelopen maand heb ik het voorrecht gehad een heleboel oud-vrijwilligers, onze pensionado's weer te mogen zien tijdens een dia-avond over 30 jaar ZLSM. Mooi om weer terug te kijken naar de beginperiode en herinneringen op te halen maar ook mooi om te zien hoe de band binnen deze groep is. Het was een echte reünie. Als voorzitter ben je inderdaad op zo'n avond de frontman, maar je staat te pronken met het vele werk dat door iedereen in dertig jaar is verzet. Woorden schieten dan tekort om

de emotie te beschrijven die dan door je heen gaat. Voor mij staat in ieder geval vast dat we dit vaker moeten doen. Blijven verbinden en terugkijken met trots.

Vooruitkijken naar de komende dertig jaar is moeilijk, mijn diepste hoop is dat ik in 2048 op het bankje voor het winkeltje mag zitten en nog steeds kan genieten van het unieke landschap, de mooie treinen en de vrijwilligers die dan ZLSM runnen. Hoe ouder je wordt, hoe vaker je terugdenkt aan al die vrijwilligers van het eerste uur die niet meer bij ons zijn. Jong en oud zijn ons ontvallen, vaak onrechtvaardig en met veel verdriet. Hoe kijken zij daarboven naar ons? Doen we het goed? Zien zij ook dat we soms moeten knokken om nieuwe vrijwilligers te vinden? Zien zij ook dat we het soms elkaar lastig maken en vergeten dat we met een hobby bezig zijn? Zien zij ook dat enorme gedrevenheid kan veranderen in frustratie?

Ik denk dat ze ons kompas zijn geweest in de afgelopen dertig jaar. Zullen we ooit beseffen hoeveel mensen we geraakt en ontroerd hebben in de afgelopen dertig jaar? Uit respect voor hen en onze gezamenlijke droom moeten we datgene doen waar het om draait. De droom van een stoomtrein door het Heuvelland moet doorleven en van generatie op generatie over gaan. Dat zijn we aan onszelf, maar vooral aan iedereen die niet meer bij ons is verplicht.

Mij rest niets anders, in bescheidenheid en een enorme dankbaarheid, u heel veel leesplezier te wensen. Dank aan alle vrijwilligers die van 1988 tot 2018 dit mooie project mogelijk hebben gemaakt met hun nooit aflatende enthousiasme. ZLSM is een smeltkroes van mensen en gasten die haar weerga niet kent. Vooruitkijken naar de toekomst, dat is onze gezamenlijke band.

Michel Schellekens
Voorzitter Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein
Maatschappij



Overdracht van de RWTH 'Anna' aan de ZLSM een feit!



Enkele jaren geleden bood de RWTH, de universiteit uit Aken, aan om hun stoomloc IFS3 'Anna' over te brengen naar de Miljoenenlijn in Simpelveld. Studenten van de technische universiteit gebruikten de locomotief uit 1921 voor diverse studiedoeleinden, maar door ruimtegebrek was de RWTH genoodzaakt een tijdelijk ander onderkomen te zoeken. Per dieplader werd 'Anna' meermaals heen en weer getransporteerd tussen de RWTH en het ZLSM-depot in Simpelveld, waar ze werd ingezet tijdens evenementen.

Begin 2018 werd uiteindelijk besloten de locomotief voor langere tijd in Simpelveld te laten. Door het ontbreken van een compleet 'ketelboek' en de daarbij behorende toestemming van 'Stoomwezen' (Iloyd's Register), was een permanente

inzet op de Miljoenenlijn nog niet aan de orde. Het kostte vervolgens maanden werk om het ketelboek te completeren. Pas bij voltooiing werd het boek overhandigd aan Stoomwezen. Daar werd het ketelboek bekeken en in orde bevonden.

Daaropvolgend werd toestemming gegeven om de loc in te zetten op de museumlijn van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij.

De officiële overdracht van de locomotief

vond plaats op vrijdag 19 oktober 2018. Nadat enkele vrijwilligers dagen in de weer waren om de loc voor te bereiden en onder stoom te brengen, werd het RWTH-bestuur per stoomtrein opgehaald in het Duitse Vetschau. Aangekomen in Simpelveld overhandigde professor Christian Schindler, directeur van het 'Schienenfahrzeuginstitut RWTH Aachen', de kolenschep aan ZLSM-bestuurslid Martin Eurlings, waarmee de overdracht een feit is. Door het tekenen van de bruikleenovereenkomst, is de ZLSM voor het eerst in jaren weer in het bezit van twee rijvaardige stoomlocomotieven.

In het weekend van 20 en 21 oktober werd het rijseizoen op de Miljoenenlijn afgesloten tijdens het End of Season Gala. Hier kreeg de 'Anna' een van de hoofdrollen in het VIP-programma: met een goederentrein werden er meerdere fototreinen naar Vetschau gereden. De mist en het opkomende herfstzonnetje



zorgden voor een sprookjesachtig effect.

Het hele weekend werden er pendelritten met balkonrijtuigen van de Veluwe Stoomtrein Maatschappij ('VSM Oostenrijkers') gereden tussen Simpelveld en Vetschau.

Via deze weg danken wij nogmaals de studenten en directie van de RWTH Aachen. We zijn ervan overtuigd dat we nog veel plezier gaan beleven aan deze stoomlocomotief! De loc wordt nu winterklaar gemaakt en zal in het voorjaar weer te zien zijn op de Miljoenenlijn!



Stoomlocotief de 'Anna' definitief in bezit van ZLSM.

Vele handen maken licht werk

VRIJWILLIGERS UITGELICHT TIJDENS HET END OF SEASON GALA

Sinds begin 2018 ben ik vrijwilliger bij de museumspoorlijn Miljoenenlijn (ZLSM). Ik ben enorm dankbaar voor de fijne mensen die ik hier al heb leren kennen. De sfeer is professioneel doorspekt met de typische Limburgse hartelijkheid.

Tijdens het End of Season Gala mocht ik enkele diensten meedraaien als seinhuiswachter, een echt plezier om te doen. Gelukkig was er ook tijd om wat sfeerbeelden te maken. In deze fotoserie zet ik bewust de vrijwilligers centraal, want zonder hen zou al dit moois niet kunnen plaatsvinden. Deze reeks geeft uiteraard een erg onvolledig beeld van de taken die er zoal gebeuren.



Op zaterdagmorgen 20 oktober 2018 was Simpelveld in een dichte mist gehuld. Hoog tijd voor sfeeropnames. Camiel Willems tijdens de smeerkwerkzaamheden aan de E2 1040.

FOTO: DAVE HABRAKEN



De Veluwsche Stoomtrein Maatschappij gaf ook acte de présence tijdens dit weekend. Tijdens zo'n inzet moet er een pilot mee op de bezoekende gastlocomotieven, zoals Geertje Ceunen die aan boord van de 2459 machinist Coen Hesp op het rechte pad houdt.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Seinhuiswachters op Post I genieten, ondanks de drukke dienst die ze hebben. Dion van der Born en Ton van de Wijngaard hadden toch net tijd genoeg om even te poseren.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Een behoorlijk drukke dienst op Post I, maar af en toe was er toch tijd voor een sfeerbeeldje. Net voor zonsondergang moet wissel 15 weer eens worden omgelegd door Dion van der Born tijdens de vele rangeringen die nog tot 20:00 uur zouden duren.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Op zondag zien we Jan Van Keulen aan het werk op Post II. Op deze post is het iets rustiger dan op Post I, maar bij momenten kan het ook hier aardig druk zijn.

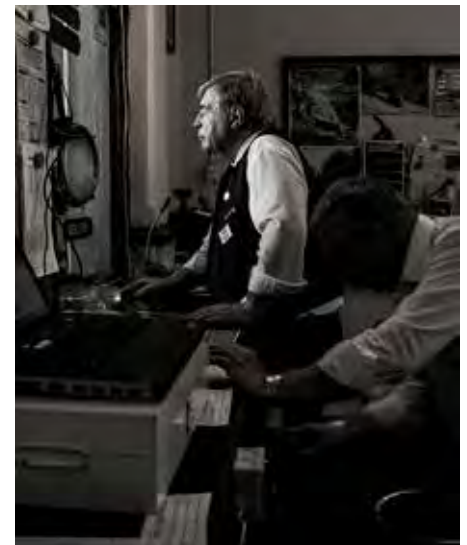
De fitness krijg je er gratis bij!

FOTO: DAVE HABRAKEN



We blijven nog even op Post II, waar naast Jan van Keulen ook Steven Klunder van de VSM op bezoek is. Let zeker even op het oude telefoontoestel, een 'kleppenkast'. De oude techniek doet het nog steeds!

FOTO: DAVE HABRAKEN



Het eerste gezicht voor onze bezoekers is de lokettist. Op deze foto luistert Leo Gubbels naar de wensen van een bezoeker, terwijl in de schaduw Herman van Zeeventer assisteert.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Aan het tweede loket is ook Herman Jongen een bezoeker aan het helpen. Herman draait trouwens al lang mee in deze functie: hij is nog lokettist geweest bij de NS en heeft zelfs op het échte Miljoenenlijntje dienstgedaan.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Onmisbaar zijn natuurlijk ook de mensen van tractie. Peter Deuss krijgt zowat elk probleem opgelost en Bas Sprenger is naast stoommachinist ook werkgroep leider in de werkplaats.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Onze collega's van de VSM lijken zich ook goed te vermaken. Tussendoor is er aan de 2459 tijd voor een babbeltje tussen de machinist Coen Hesp en de conducteurs Marcel Buchholz en Wessel Burgemeester.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Peter-Paul van Birgelen is helemaal begeistert van alles wat met klassieke beveiliging te maken heeft. De rol van treindienstleider is hem dus op het lijf geschreven, wat hij hier demonstreert tijdens het bedienen van het bloktroestel op post T.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Tijdens evenementen zijn er 2 treindienstleiders, omdat het voor één persoon nagenoeg onmogelijk is om dit gebolwerkt te krijgen. Terwijl de ene persoon het bloktroestel bedient, zorgt de andere persoon, in dit geval Erik Smeets, voor de communicatie met de andere seinposten en het tractiepersoneel. Naast treindienstleider is Erik ook vaak van dienst als er elektrische storingen optreden bij seinwezen en infra.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Op de bovenverdieping van het station is er een heuse catering opgezet om de vele tientallen (ruim honderd?) vrijwilligers van een hapje en een drankje te voorzien. In het zonnetje is het aardig vertoeven en dus kan zelfs deze eerder zeldzame foto worden gemaakt van Geertje Ceunen die stiltzit.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Stoker Florian Holländer kijkt aandachtig wat er buiten gebeurt tijdens het rangeren met het charmante stoomlocje 'Anna'. Dit locje is zopas voor een lange tijd in bruikleen gegeven aan de ZLSM en zal in de toekomst gelukkig vaker in actie te beleven zijn.

FOTO: DAVE HABRAKEN



Aansluitend op het 'End of Season Gala' werd er ook een Seinwezendag georganiseerd. Met grote dank aan o.a. SHD-machinist Hidde Romeijn kon er die ochtend een fotogoederentrein worden ingelegd om wat spaarcentjes te verzamelen voor het schilderen van goederenwagens. We zien Hidde hier aan het werk tijdens de rit met de 2205 van Wijlre naar Simpelveld..

FOTO: MIKE VAN GAANS



Machinist Niels Jacobs passeert met locomotief 'Anna' de Nederlandse grens op weg van Vetschau naar Simpelveld.

FOTO: MIKE VAN GAANS



Op zaterdag reed de E2 1040 haar eerste rit ooit van Simpelveld naar het Duitse Vetschau. Het treinpersoneel, bestaande uit Simon en Gerry Schab en Mark Sanders poseert voorop de loc bij het eindpunt van de lijn in Vetschau.

FOTO: MIKE VAN GAANS



23076 in actie.
FOTO: ODIN FRINTS

30 jaar herinneringen



Het begon met de vrijwilligers

We gaan 30 jaar terug met het laten rijden van een stoomtrein en het op te richten vrijwilligersbedrijf! Onderweg voor het dagelijkse ritje op mijn fiets naar mijn werk in Heerlen ontmoette ik mijn vroegere plaatsgenoot Huub Gort uit Treebeek. Al snel spraken wij over de start van ZLSM en het toetreden als vrijwilliger. Als spoorwegliefhebber had ik daar al oren naar, maar was ook wel een beetje sceptisch. Huub motiveerde mij voor de doelstelling van de ZLSM. Hij had zich ook al aangemeld.

Inmiddels was de stichting onder supervisie van de oprichters Rob van Wilgenburg, Paul Jansen en Sjef Schuit een feit! De eerste prioriteit van het bestuur was het zoeken naar vrijwilligers. Het bestuur

riep de geïnteresseerden via de media en mond-tot-mondreclame op om vrijwilliger te worden bij de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij. Uiteraard moest je wel beseffen dat er iets voor gedaan moest worden en er zelfs een veer voor moest laten. Er hadden zich al een aantal vrijwilligers aangemeld, welke op een vrije zaterdag in de omgeving van het station Wijlre onkruid gingen verwijderen en klein onderhoud uitvoerden. Het begin was er!

Snoeien om te groeien

De reacties bleven niet uit en vaak werden er opmerkingen gemaakt als "Het ontbreekt ze aan opleiding en spoorwegervaring", en "Dat gaat nooit lukken." Het tegendeel zou blijken, er werd voortvarend aan de weg getimmerd en het

aantal vrijwilligers nam toe. Ook ik sloot mij aan bij de groep vrijwilligers. Na het sluiten van het baanvak van Simpelveld naar Kerkrade kon er geen rondje meer gemaakt worden over de 'Miljoenenlijn' terwijl het gele dieseltweetje nog steeds de dagelijkse dienstregeling onderhield tussen Maastricht en Aken. De slogan van NS 'Wij gaan snoeien om te groeien' betekende dus: vrij baan voor de ontwikkeling van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij.

Al vanaf het eerste uur staat Veiligheid hoog in het vaandel. Als nieuwbakken vrijwilliger was dat dan ook het eerste aspect waarmee ik te maken kreeg. Met enige trots mag ik zeggen dat ik een van de vrijwilligers van het eerste uur ben en dat alweer 30 jaar! Vrijwillig maar

zeker niet vrijblijvend. De structuur heeft in al die jaren een ware metamorfose doorgemaakt naar een bedrijfsmatige organisatie. Ik was het zeker niet altijd eens met alle veranderingen, maar heb altijd mijn hobby met veel plezier kunnen uitvoeren en heb nog steeds het hart op de juiste plaats voor de ZLSM. De ZLSM timmert voortvarend en volhardend aan de weg en het bedrijf is structureel veranderd, ondanks dat de oudere generatie daar soms moeite mee kan hebben. Wat begon met een bestuur en een aantal enthousiastelingen is op alle fronten uitgegroeid, met steun van het provinciebestuur en de lokale overheid, tot een fantastisch spoorwegbedrijf! Een stuk 'Cultureel Erfgoed' dat niet meer is weg te denken in Zuid-Limburg en nu een opvallende ongekennde groei van reizigers laat zien!

Meteen beginnen met een opleiding

Binnen de organisatie als de ZLSM konden we als nieuwe vrijwilliger vele keuzes maken in opleidingen. Dat gold ook voor mij. Onder leiding van Jef Schuit, lid van het toenmalig hoofdbestuur en tevens chef-tractie van NS in Maastricht, werd in januari 1990 de eerste opleiding gestart. Voor de cursus Algemene Reglementering werden 18 personen opgeleid. De lessen werden gehouden in de basisschool in Treebeek. Ruim 45 jaar later zat ik weer in mijn eigen klas van de Beatrixschool voor mijn gevoel zelfs op dezelfde plaats, alleen nu in een modern schoolgebouw. In maart werd een schriftelijk examen afgenomen, waarna aan iedere geslaagde cursist een certificaat werd uitgereikt. Alle cursisten waren geslaagd! Als tweede opleiding werd de opleiding dieselmachinist gevolgd. Hierna bleek dat er wel erg veel dieselmachinisten waren opgeleid!



De functie Hoofdconduc-teur houdt je fit

Bij stoommachinist Jan de Bruin werd de opleiding tot stoker gevolgd. Bij het vak

van stoker kwam heel wat anders kijken toen het om verantwoording en vakken-nis ging van de stoommachine. Helaas heb ik om gezondheidsredenen afgezien van het vak van stoker. Weldra volgde de cursus rangeerder/begeleider alsmede de conducteursopleiding onder de bezielen-de leiding van Jan Ubaghs, de toenmalige stationschef NS in Geleen. Samen met onder andere Jan en Rijkje Halmans hebben we veel genoeglijke avonduren beleefd tijdens deze cursus, maar we waren wel serieus bezig. Deze cursus vond plaats in het opleidingslokaal van het NS-station Maastricht. De cursus heb ik met veel motivatie gevolgd en heeft uiteindelijk geleid tot de functie van Hoofdconduc-teur, een functie die ik nu nog steeds graag uitvoer. Tegenwoordig wel 'stand-by' in de planning, maar de functie van Hoofdconduc-teur houdt je fit!



Doen jullie het allemaal wel goed?

Toentertijd werd je nog officieel beëdigd door de kantonrechter vanwege de bevoegdheden en de spoorwegwet. Helaas is de kopie van het getuigschrift niet meer terug te vinden door een inbraak in het station. Zoals men in mijn vorige artikelen heeft kunnen lezen is het uitvoeren van de functie van Conduc-teur of Hoofdconduc-teur een vak apart, net zoals dat van onze machinisten, rangeerders, seinhuiswachters en werkplaatspersoneel. Bijzonder is wel dat de functie van Hoofdconduc-teur exact zo is als ik het mij had voorgesteld, toen ik aan de opleiding begon. Naast de bedrijfstechnische opleiding, trok mij vooral het sociale aspect erg aan. In de beginjaren van de dienstregeling met het rijden van de trein kwam

het weleens voor dat onze reizigers wat angstvallig vroegen of wij het allemaal wel goed deden!



De pioniersjaren

Elke zaterdag togen wij met een heggen-schaar, knipschaar en motorzaag met een bevoegde NS-machinist met diesel 'Lommaert' en een goederenwagentje langs het traject om het spoor vrij te maken van overtollig 'groen' en bomen. Secretaris Paul Jansen was hier onze animator die telkens 'tekst en uitleg' aan ons gaf over de voortgang. In de driehoek bij de watertoren en de draaischijf mochten we ons botvieren op het verwijderen van een hardnekkige boomstronk waarbij de nodige zweetdruppels zijn gevallen. Er zouden er nog veel meer volgen! Johan Bezemer was als werkgroep-pleider 'Groen' al met een beleidsplan aan de slag. Door Ben Bouwmans, een van onze vrijwilligers, heeft menige boom het moeten afleggen en werd niet gespaard.

Van bestuurszijde werden, samen met de overheid, waaronder het Europees Fonds van Regionale Ontwikkelingen (EFRO), de noodzakelijke financiële middelen binnengehaald om het project op te starten en de infrastructuur te renoveren. De stoomlocomotieven werden gevonden in Zweden waar deze nog als strategische reserve hadden gediend. Door een team van deskundigen, waaronder Huub Gort en Jan de Bruin, werden de locomotieven in Zweden bezocht. Tijdens deze reis werd het team nog opgeschrikt door een aanrijding met een rendier, wat zich dwars door de voorruit van de auto boorde. Gelukkig zijn de inzittenden er goed vanaf gekomen, zoals door de politie werd vastgesteld. Vlak voor kerst 1994 werd in de ijzige kou op de kade bij Staalconstruc-tiebedrijf Lommaert tot in de nachtelijke uurtjes gewerkt aan de ontscheping van de drie locomotieven, tenders en wagon. Uit oogpunt van veiligheid werden belangstellenden en vrijwilligers op afstand gehouden, maar door Jan Halmans rijklijk voorzien van glühwein. 's Nachts

werd het konvooi overgebracht naar Simpelveld. Ikzelf moest paraat zijn om de overweg in Kerkrade-West in de nachtelijke uren te bedienen. Cor Dudink was de rangeerder-begeleider en de locomotieven werden in de hele vroege ochtend gerangeerd en opgesteld bij Post 2 op het rangeerterrein. Het sein stond op 'groen' en het uur der waarheid was aangebroken! Toch was dit wel even slikken en liep alles plotseling in een versneld tempo.



De trein gaat rijden!

Na ruim zeven jaar met zijn allen ploeteren hadden we de trein in Simpelveld 'op de rails gezet'. In de startperiode van de exploitatie van ZLSM was het gevoel en de passie van de vrijwilligers voor dit prachtige toeristische spoorwegbedrijf heel sterk aanwezig. Het was gelukt! De stoomlocomotieven werden in de Romneyloods grondig onderzocht. Het Stoomwezen had een grote stem in het gebeuren, er werd zelfs een stuk uit de ketel gesneden ter controle! De locomotieven werden onder de bezielende leiding van de toenmalige Chef Werkplaats, Huub Gort en stoommachinist en instructeur Jan de Bruin opgeknapt en werkelijk tot in de laatste uurtjes werd er alles aan gedaan om op tijd bij de start van de exploitatie de loc E-1090 te kunnen presenteren. Als de dag van gisteren staat de eerste openingsrit tijdens de paasdagen in 1995 op mijn netvlies geschreven. Ondanks onze gedegen opleidingen bewogen wij ons als kemphanen op het perron en in en om de trein. Uiteraard waren we ook wel een beetje zenuwachtig voor het uitvoeren van deze eerste rit. In feite een defilé gepresenteerd voor bestuursleden en management welke boven op het balkon stonden te kijken. Enige bijschaving bleek toch aan de orde te zijn en hetgeen ook geëvalueerd werd!

Je moet niet alles willen

De E-1090 kwam als eerste op de baan ook omdat zij een groter machinistenhuis bezat, ideaal voor de instructie van de vele machinisten en stokers. Als de dag van gisteren herinner ik me de nachtdienst die ik met machinist Danny Touw op de bok mocht beleven om het vuur, de peilglazen in de gaten te houden en indien nodig de injecteurs in te zetten om de ketel op tijd van water te voorzien. Absoluut een hele ervaring en hoe gek ik ook op stoomlocomotieven ben en als stoker van het eerste uur bevoegd was, ik koos voor een carrière als Hoofdconduc-teur. Je moet niet alles willen maar mijn interesse is duidelijk gebleven. Denkend aan de pittige lessen, door Jan gegeven in Maastricht, klim ik zo mogelijk nog op de bok van de loc en snuif en beleef het werk van de machinist en zijn stoker met volle teugen!

Speciale fototreinen

Over de kleurstelling en uitstraling van onze rijtuigen werd toen hevig gedebatteerd; de kleurstelling zou niet verantwoord zijn vanuit historisch perspectief. Het bestuur had de opvatting onze eigen huisstijl uit te dragen. Alle werkgroepen kregen een aanduiding; waaronder de werkgroep 'Geel', waarvan ik ook deel uit maakte. Werkgroep Geel ondersteunde het management en hield contact met bedrijven en sponsors, verzorgde het verzenden van drukwerk en het verspreiden van folders. Langs de lijn waren de vele fotografen en filmers niet weg te slaan. Dit leidde zelfs tot speciale fototreinen met goederenwagens. Jens van der Vorm, een grote promotor in het spoorweggebeuren wist op geroutineerde manier met zijn Railreizen vele fans voor een excursie over de Miljoenenlijn naar Simpelveld te halen.



Een beetje gek moet je wel zijn

Niet iedereen kan zich overigens voorstellen wat de motieven van vrijwilligers zijn om in weer en wind hun werk te doen: tijdens één van de kerstritten op een zeer koude zaterdag (min 12 graden!) liep ik in mijn functie als Hoofdconduc-teur op het

perron van het station Valkenburg langs de rijtuigen, toen een reiziger mij aansprak en vroeg of ik de hele dag buiten liep. Als dat zo was, moest ik toch wel gek zijn om in deze bittere kou dienst te doen, dat kun je toch geen hobby meer noemen. Spontaan antwoordde ik: "Dat klopt, een beetje gek moet je wel zijn om dit te doen, maar we doen het ontzettend graag; voor u, maar ook voor onszelf. " Hopelijk met wat meer begrip voor ons vrijwilligerswerk nam hij weer plaats in het met stoom verwarmde rijtuig. Bij het vallen van de avond tijdens de kerstritten in de maand december wordt de verlichting in de rijtuigen aangezet en bezorgt de passagiers een extra nostalgisch gevoel.



De toekomst

Aangezien wij ook de jongsten niet meer zijn is het tijd dat de nieuwe generatie ZLSM de taken van ons overneemt. "Wij rijden onze trein wel", is nu een veel gehoorde opmerking van de oudere vrijwilligers. Na al die jaren heb ik nog steeds een glimlach op mijn gezicht en kan nog steeds genieten! Wat is dat toch die passie? Het bloed kruipt waar het niet gaan kan, je hebt het of je hebt het niet! De prachtige Miljoenenlijn zit voor ons als vrijwilligers van het eerste uur in onze aderen. Geweldig toch als je zo je hobby kunt beleven! Het mes snijdt aan twee kanten. De reizigers die een dagje naar ZLSM komen en het prachtig vinden en wij als conducteurs die onderling veel plezier beleven samen met de reizigers. Daar doen wij het voor!

Teamspirit en vuile handen



De Railbus in Schin op Geul.

Met alle berichten over onze stoomlocomotieven zou men bijna vergeten dat we ook Dieselmaterieel hebben. Niet alleen om rangeerwerk uit te voeren en werktreinen te rijden, maar vooral ook om reizigers te vervoeren en hun een panoramische blik op de Miljoenenlijn te gunnen. We spreken Jan Küppers, teamleider van de 'railbusfamilie', die de railbus binnen ZLSM (opnieuw) op de kaart zette.

"Het klopt dat we in de laatste pakweg drie jaren een mooie ontwikkeling hebben doorgemaakt", aldus Jan. "Voorheen hing de Railbus er maar een beetje bij was mijn gevoel. Alle aandacht ging toen naar stoom en er werd pas aandacht gegeven aan de Railbus als het eigenlijk al te laat was en deze stilstond of stil dreigde te vallen." Een manier van werken die ook mede werd ingegeven door het gebrek aan financiële middelen, waardoor geen grote revisieprojecten konden worden aangepakt.

Nu is dat laatste gelukkig anders, en is tevens bij de transitie naar een vrijwilligersorganisatie het railbusteam een stuk zelfstandiger gaan functioneren. "Wij hebben die kans aangegrepen om



Onderaanzicht van de Railbus vanuit de put in de werkplaats.

van 'management by incident' over te gaan naar regulier maar vooral preventief onderhoud en zelfs revisieklussen. Welijks wordt de Railbus aan een kleine beurt onderworpen. Verder hebben we dan de vier-wekelijkse beurt en elke zes maanden de grote beurt. Vooral deze laatste beurt is er een waar de handen lekker vies vettig worden gemaakt", getuige ook de handen van Küppers op dat moment.

De leden van het team zijn ervan overtuigd dat de basis voor een goede omgang met de Railbus gelegd wordt door onderhoud te plegen. Je leert hierdoor de machine kennen, waar de zwakke plekken zijn en hoe met kleine storingen om te gaan en indien mogelijk deze ook ter plekke op te lossen.



De nieuwe verlichting van de Railbus. Het ouderwetse gloeilampje is vervangen door een moderne LED-lamp.

“We hebben inmiddels gezien dat deze aanpak vruchten afwerpt want afgezien van een paar kleine storingen zijn we dit seizoen tot nu toe prima doorgekomen.” Wat wel opgemerkt wordt zijn de problemen met de koeling als de buitentemperatuur boven de 25 graden stijgt. Er wordt momenteel onderzocht hoe we deze problemen structureel kunnen oplossen. “De Railbus is simpelweg niet voor deze condities gebouwd.”

Door deze manier van werken is de interesse om deel uit te kunnen maken van het Railbusteam toegenomen, beaamt Küppers. “We hebben momenteel vijf leerling-machinisten die met de opleiding bezig zijn waarbij de verwachting is dat ze binnen afzienbare tijd de bevoegdheid gaan behalen. Er is recentelijk weer een aanmelding geweest. Gesprekken met geïnteresseerden geven aan dat we in de nabije toekomst nog aanmeldingen kunnen verwachten. We hebben een vrijwilliger die op 31 december 2017 de Railbus voor het eerst van z'n leven zag. Hij wilde zich eigenlijk aanmelden voor het seinwezen en kwam de sfeer proeven in de werkplaats.” Jan schakelde deze nieuwe vrijwilliger in bij dinsdagploeg van de Railbus. “Dat is hem zo goed bevallen dat hij is blijven plakken en nu zit hij in de opleiding. Dat heeft volgens hem niet alleen met de Railbus te maken maar ook met de andere leden van het team. Mijn hoop is dan ook dat we het team zo in goeie harmonie bij elkaar kunnen houden.”

Momenteel wordt een begin gemaakt met het opknappen van de VT04, de tweede motorwagen in bezit van de ZLSM. Hierbij moeten onder andere bij één motor (een Railbus heeft namelijk twee motoren) de koppakkingen worden vervangen en de radiatoren, de koelwaterpompen en de brandstofpompen worden gereviseerd. Daarnaast worden de koelwaterslangen en een Webasto

(voorverwarming) vervangen, en ten slotte wordt er weer een gereviseerde versnellingsbak onder gebouwd. En waarschijnlijk is dat nog niet de complete lijst. Jan: “We zullen zeker nog andere dingen tegenkomen die gerepareerd moeten worden. We gaan ervan uit dat we de VT04 ergens in 2019 weer de baan op kunnen sturen.”

Naast deze motorwagen loopt er nog een revisieproject, dat nu in de eindfase komt, namelijk de restauratie van de bijwagen (middenwagen). De ruiten zijn weer gemonteerd en het interieur is geverfd. Nu komt de vloerbedekking. Deze wagen zal in 2019 weer als nieuw inzetbaar zijn. Daarna zal de bijwagen die nu in de Railbus stam is opgenomen onderhanden genomen worden. “De bedoeling is om deze wagen tot invalidenwagen om te bouwen zodat we ook aan die vraag kunnen voldoen. Er is nog veel uitdagend werk aan de winkel!” aldus Jan.

Er is ook contact gezocht en onderhouden met andere organisaties zoals de Eisenbahn Freunde Grenzland, de Selfkant-bahn, de SGB voor wat betreft de railbus en inmiddels ook met de Dürener Kreisbahn. Door deze contacten kan ZLSM onder andere ervaringen uitwisselen en de aanschaf van onderdelen vereenvoudigen en goedkoper maken.

“Er blijft uiteraard ook nog wat te wensen over”, besluit Jan “Wij zouden graag een eigen opstelplek voor de motorwagen willen hebben waar we ongestoord kunnen werken. Een plek die zodanig is ingericht dat we makkelijk de onderkant/zijkant van de motorwagen kunnen bereiken.” Voorlopig echter zal Jan met zijn team de ruimte in de werkplaats moeten delen met andere teams en werkgroepen, waar voldoende projecten tegelijkertijd worden uitgevoerd. Nieuwsgierig, kom dan eens langs in onze werkplaats (geopend van dinsdag t/m zaterdag) aan de Vroenkuielerweg 2 te Simpelveld, of mail naar: werkplaats@miljoenenlijn.nl



De Railbus werkgroep op werkbezoek bij een collega museumbedrijf.



Veel werkzaamheden vinden plaats in of nabij de werkplaats van de ZLSM. Hier bevindt de Railbus zich op spoor 12 in Simpelveld.



De Railbus wordt door de ploeg gewassen in de rijtuigenloods.



De opengewerkte motor van de Railbus.



Ook de onderzijde wordt schoongehouden. Hier wordt de Railbus met de hogedrukreiniger schoongespoot op het aspuitspoor.

Seinwezendag 2018 wederom een succesvolle dag

Voor de vierde keer organiseerde de werkgroep Seinwezen een speciale dag in het kader van de klassieke beveiliging. Op woensdag 24 oktober kwamen 24 deelnemers vanuit het gehele land naar Simpelveld om zich een dag te laten informeren over blokstelsels, armseinen, krukjes, linialen en grendels. Menigeen was al voor dag en dauw onderweg om tijdig present te kunnen zijn op het station.



Vanaf 9.00 uur meldden de eersten zich al aan het loket. Hierna mocht men zich naar de Brasserie begeven voor ontvangst met koffie en vlaai. Tegen 10.00 uur was iedereen aanwezig en beklommen we de trap naar de voormalige stationswoning. Daar ving het programma aan met een presentatie door Peter-Paul van Birgelen (Werkgroep leider Seinwezen Exploitatie) over de klassieke beveiliging. In een uur tijd werden de aanwezigen door de ontstaansgeschiedenis geloodst. Middels veel beeldmateriaal werd uitleg gegeven

over de principes van het seinwezen. Tussendoor was gelegenheid tot het stellen van vragen. Zoveel als mogelijk proberen we deze ter plekke te beantwoorden. Maar wanneer dat niet lukt, dan komen we daar op een later moment op terug.

Na de presentatie was er even een moment om een verse bak koffie of thee te gebruiken. Niet lang daarna wandelden we met de hele groep naar buiten om de line-up te bekijken. Peter-Paul was intussen naar Wijlré-Gulpen gereden om Jos Kölgen aldaar af te lossen en de post te bedienen. Jos vertrok naar Post I te Simpelveld om Dave Habraken af te lossen. Na die line-up werd de groep opgesplitst in drie kleinere groepen. Elke groep maakte vervolgens een eigen rondgang over het emplacement. De eerste groep ging met Jan van Keulen op pad naar Post I om aldaar het seinhuis en diens seinhuiswachter bezig te zien. De tweede groep werd door Servé Wouters meegenomen naar Post II. En de laatste groep ging naar Post T tezamen met Dave Habraken.

Alle drie de groepen hadden dit jaar een focus op een bepaald onderdeel. Bij de eerste groep was dit met name de exploitatie. Er was hoofdzakelijk aandacht voor het bedienen van de seinhuizen. Bij de tweede groep was de aandacht verdeeld tussen exploitatie en infra. Naast het bedienen was er ook aandacht voor de onderhoudswerkzaamheden die de



FOTO'S: KEES VAN KEULEN

werkgroep Seinwezen uitvoert. De derde groep had vooral aandacht voor de infra; het technische aspect van Seinwezen. Op basis van de persoonlijke interesses van de deelnemers kozen zij een groep om de rondgang in mee te maken.

Rond 13.00 uur was het tijd voor de lunch. De rondgang werd onderbroken voor een gezamenlijk en zeer smakelijke lunch in de Brasserie op het station. De deelnemers genoten merkbaar van de lekkernijen die Ad en zijn team ons voorschotelden.

Met een gevulde maag kon de rondgang weer vervolgd worden. De groepen waaierden opnieuw uiteen over het hele emplacement. Er was van alles te zien op



en rond de seinhuizen. Ten behoeve van de Seinwezendag was de Stichting Historische Dieseltreinen (SHD) met de 2205 actief met een goederentrein. Deze was een aantal keer ingepland om te zorgen voor extra treinbewegingen, waarmee er meer handelingen op de post te verrichten zijn dan op een reguliere rijdag. Ook onze eigen Köf is ingezet voor een extra trein naar Wijlré-Gulpen en terug. Het was de bedoeling om tweemaal een doorgaande goederentrein in Simpelveld te hebben. Helaas hadden we in het weekend voorafgaand al gezien dat het benodigde voorsein, de Cv (het voorsein dat hoort bij uitrijsein C1 richting Kerkrade), een storing vertoonde en in de stand 'langzaam rijden' bleef staan. De infroploeg van Seinwezen zag geen kans om dit tijdig op te lossen. Gezien het feit dat dit seinbeeld voor onze normale dienst niet nodig is, is het ook zeer begrijpelijk dat andere zaken een hogere prioriteit kregen. Hoewel het doorgaand seinbeeld niet getoond kon worden, leverde het mooie fotobeelden op.

Door rangeerwerkzaamheden als voorbereiding op het groot onderhoud, moest de doorgaande trein vanuit Kerkrade naar Schin op Geul toch even wachten voor stoptonend uitrijsein D1. Hoe mooi we soms de zaken ook plannen; het spoorbedrijf heeft altijd met onverwachte zaken te maken die invloed hebben op de treindienst. Nu heeft geen van onze deelnemers hier een onvertogen woord over gesproken. Hun algemene indruk van het hele programma was zeer positief. Als organisatie willen we wellicht de lat voor onszelf soms weleens wat te hoog leggen. Na deze semi-doorgaande trein werd de rondgang te Simpelveld afgerond. Tijd om na al het wandelen de benen even een moment rust te geven. Normaal ge-



sproken eindigt voor de Railbus om 16.51 uur in Simpelveld de dienst. De dienstdoend machinist en hoofdconducteur waren echter bereid gevonden om als extra trein al de deelnemers van de Seinwezendag mee te nemen naar Wijlré-Gulpen. Zo konden we hen de kans geven om ook de post daar te bekijken. Bij binnenkomst met de deelnemers op eerder genoemd station, stond de stoomtrein daar reeds te wachten om het blok naar Simpelveld in te mogen. Een enkeling bleef in de Railbus zitten om mee te reizen naar Schin op Geul. De anderen stapten uit om te zien welke handelingen noodzakelijk zijn om de stoomtrein naar Simpelveld te laten vertrekken. Tot slot keerde de Railbus terug vanuit Schin op Geul. Iedereen stapte in en na het vertreksein reed de

Railbus terug naar Simpelveld. Onderweg konden de deelnemers de bakens, het voorsein en het inrijsein van Simpelveld vanuit de trein goed waarnemen. En uiteraard ging dit gepaard met nog enige uitleg. De groep van Seinwezen is dusdanig enthousiast dat elke gelegenheid wordt aangegrepen om te vertellen over de klassieke beveiliging. Aangekomen op spoor 1 in Simpelveld werden de deelnemers hartelijk bedankt voor hun aanwezigheid en interesse in het seinwezen.

Als organisatie team Seinwezendag willen we alle deelnemers nogmaals bedanken voor hun aanwezigheid. Ook de SHD en de collega-vrijwilligers worden hartelijk bedankt voor hun inzet en bijdrage aan de Seinwezendag 2018.



WIST JE DAT?

Dat de eerste lichte machinisten in 1995 is geëxamineerd door Jan de Bruin en Willem Bosch. Laatstgenoemde heeft jarenlang bij NS de (stoom)machinisten examens gecommiteerd.

Van de eerste lichte van 6 stoommachinisten uit 1995 er nog steeds 3 actief als machinist bij de ZLSM op de trein rijden: Danny Touw, Huub Gort en Niek Janssen.

30 jaar Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Voorgeschiedenis

In 1967 wordt door de Nederlandse Spoorwegen een plan ingediend om een aantal onrendabele spoorlijnen op te heffen, waaronder de zogenaamde Miljoenenlijn in Zuid-Limburg. In 1969 wil Aken een rechtstreekse spoorverbinding met Heerlen, maar de Burgemeesters van de langs de Miljoenenlijn gelegen stations pleiten voor het behoud van de spoorlijn. Omdat de opheffing realistischer wordt pleit Jan Kuypers, wegebouwer uit Valkenburg in 1980 voor het inzetten van stoomlocomotieven op het baanvak Kerkrade-Simpelveld-Schin op Geul. Jaap Ensink,

directeur van de stroomtram Goes-Borsele (SGB), kan materieel en mankracht inzetten. In het kader van de door minister Smit-Kroes opgelegde 75 miljoen gulden aan bezuinigingen denkt de NS in 1983 aan het opheffen van de lijn Kerkrade-Simpelveld en Simpelveld-Aken. FNV start een handtekeningactie tot behoud van de Miljoenenlijn die op 31 mei 1983 in Den Haag aan minister Smit-Kroes wordt aangeboden. In 1987 besluit minister Smit-Kroes toch de Miljoenlijn per 29 mei 1988 te sluiten.



Station Simpelveld 1910.

FOTO: UTRECHTS ARCHIEF



Station Simpelveld 1925.



Aanleg viaduct Nijswillerweg Simpelveld, 1 oktober 1931.

FOTO: COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM



Post II Simpelveld, 1 oktober 1931.

FOTO: COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM



Station Simpelveld nog in volle omvang. De linkervleugel is later afgebroken tot aan het hoofdgebouw wat nu nog steeds aanwezig is. Oktober 1970.

FOTO: UTRECHTS ARCHIEF

Voorgeschiedenis

1989

Op 2 januari 1989 verschijnt het eerste nummer van de Miljoenenlijn Expresse (nummer 0). De krant van 24 maart 1989 vermeldt: spoorlijn naar Aken wordt in 1992 opgeheven. Voor degenen die zich bij de toeristische stoomtrein in Zuid-Limburg betrokken voelen is deze tekst een nieuwsfeit van het grootste belang. Tevens mag worden verwacht dat nu het traject Schin op Geul-Kerkrade als geheel bespreekbaar wordt. Begin 1989 volgen de eerste 25 ZLSM-vrijwilligers een opleiding in de techniek en in de exploitatie bij de TTZ te Zolder, België. In Brussel heeft een eerste gesprek plaats met de NMBS over de aanschaf van een zevental AK-rijtuigen en een BD-bagagerijtuig. Nadat op 29 augustus een bedrag van f 37.500,- beschikbaar wordt gesteld door de Provincie kan men starten met het opstellen van een 'Ontwikkelingsplan voor een Stoomtreinexploitatie' op het traject Schin op Geul-Kerkrade.



In het voorjaar 1989 werden in Leuven de rijtuigen uitgezocht die hun tweede leven bij de ZLSM mochten gaan beginnen. Hier een overzicht van de vele rijtuigen die in Leuven stonden opgesteld en die door de ZLSM delegatie zijn onderzocht.

FOTO: DANNY TOUW

1988

Begin 1988 haalt Jan Kuypers zijn plannen voor een stoomtreindienst op de Miljoenenlijn weer uit de kast. Op 30 januari 1988 wordt in de Limburger de Stichting Zuid-Limburgse Stoomtram Maatschappij te Wijlre vernoemd, Rob van Wilgenburg is het aanspreekpunt, Paul Jansen de voorzitter. Er wordt opgeroepen om lid te worden van ZLSM. Op 6 februari 1988 is de eerste vergadering van de Zuid-Limburgse Stoomtram Maatschappij. De werkgroep besluit de lijn vanaf 1989 te gaan exploiteren met 'De Blauwe Engel', een Railbus en een stoomtrein met 6 tot 10 open wagens. De stoomtrein zal worden begeleid met diverse attracties, bezienswaardigheden en passend amusement. Na een gesprek op 21 april 1988 met de heer van Voorst van NS wordt op 28 april de eerste bijeenkomst belegd in Hotel Voncken in Valkenburg. Op 28 mei 1988 rijdt de laatste NS-trein tussen Valkenburg en Kerkrade.



Het uitstapje in het voorjaar van 1989 van de Stichting Stoom, een stichting die naast de ZLSM bestond waar de vrijwilligers in eerste instantie onder vielen. Danny Touw (1e rij derde van links) en Huub Gort (zittend in de deur) zijn nog steeds actieve vrijwilligers bij de ZLSM.

FOTO: DANNY TOUW

1990

Op 22 maart 1990 hebben een 16-tal vrijwilligers het examen Algemene Reglementering afgelegd en op 17 mei zijn nog eens 17 vrijwilligers aan deze cursus begonnen. Op 1 mei 1990 is in Brussel de schriftelijke aankoop van een 7-tal vooroorlogse 1e klas rijtuigen tot stand gekomen. De rijtuigen zijn gebouwd in de jaren 1933 en 1934. De rijtuigen hebben twee 6-persoonscoupés en een toilet in het midden en op beide kopeinden een middengang indeling met resp. 22 en 30 zitplaatsen. Daarnaast is een gecombineerd bagage/2e klas rijtuig aangekocht. ZLSM dient in september het Ontwikkelingsplan in bij de provincie Limburg en de zes gemeenten die langs de lijn liggen. Het gaat om een bedrag van f 3.500.000,-. De projecten die voor dit bedrag worden gerealiseerd zijn de omloopmogelijkheid in Schin op Geul, perron en omloopspoor in Kerkrade, sporen voor de werkplaats en rijtuigloods in Simpelveld en een werkplaatsgebouw en rijtuigenloods in Simpelveld.



DE2 178 als sneltrein 3735 (Maastricht-Aachen Hbf) bij de tussenstop in Simpelveld, 15 juli 1990.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Loc Anna 8 met een extra trein bij vertrek uit Simpelveld, 7 juni 1991.

FOTO: DAN VAN DER POEL

1992

Begin 1992 krijgt de ZLSM de hal van het station van Simpelveld in huur. Vanaf die tijd is het 'nieuwe kantoor' op drie dagen per week bemand tussen 10 en 12 uur. Er is zelfs een telefoonaansluiting! Op zoek naar stoomlocomotieven is men in Zweden terecht gekomen. Daar staan vele stoomlocomotieven in loods en als strategische reserves. Een delegatie van ZLSM gaat samen met Jan de Bruin op bezoek. Men heeft 25 locomotieven van onder tot boven bekeken en er zijn goede exemplaren bij. Eind oktober krijgen we onze eerste diesellocom, een twee-assige loc van metaalverwerkingsbedrijf De Lommaert uit Born. Ook de gemeente Simpelveld werkt mee en verleent medewerking aan het plaatsen van een tijdelijke loods tegenover het station. De huisstijl wordt vastgesteld, de rijtuigen: groen of mergelgeel met robijnrood, tevens wordt er een logo of vignet vastgesteld.



DE2 179 en DE2 177 als laatste trein Aachen-Maastricht (trein 3746) stoppen nog eenmaal te Simpelveld, 30 mei 1992.

FOTO: DAN VAN DER POEL



De "Lommaert" met een platte wagen op de terugweg van de Duitse grens naar Simpelveld op 23 oktober 1993 ter gelegenheid van 140 jaar spoorlijn Maastricht-Aachen.

FOTO: DAN VAN DER POEL

1993

Op 14 mei wordt een halfronde loods over de sporen 4 en 5 geplaatst. De loods is 50 meter lang en 12 meter breed. Vrijwilligers kunnen in deze loods het materieel onder dak opknappen. Tevens worden door het bestuur twee vrijwilligers in functie benoemd: Sjef Schuit als Chef Exploitatie en Huub Gort als Chef Technische Dienst. Halverwege het jaar neemt Huub Haenen het voorzitterschap over van Paul Jansen. Met NS wordt de overeenkomst gesloten dat ZLSM tot 1 maart 1994 met werktreinen op het gehele traject mag rijden. Op 23 oktober 1993 rijdt de ZLSM met de opgeknapte 'Lommaert' en een platte wagen een rit naar de Duitse grens in het kader van het 140 jarig bestaan van de spoorlijn Maastricht-Aken.

1994

Dankzij de bemiddeling van leden van het college van Gedeputeerde Staten is er met NS een principeovereenkomst bereikt over het gebruik van de spoorbaan. Eind juli wordt de overeenkomst voor 10 jaar getekend. Met de komst van Marrie van den Berg, manager-exploitatie wordt hard aan de interne organisatie gewerkt. Er ontstaan naast de werkgroepen 'Natuurbeheer' (groen) en 'Baanonderhoud' (bruin) meerdere werkgroepen met ieder hun eigen kleur zoals 'Sales en Marketing' (geel), 'Horeca' (blauw) en 'Seinwezen' (rood). Diverse spoor-technische werken worden aangepakt. De omloopmogelijkheid in Schin op Geul, de aanpassingen in Simpelveld en de omloop en perron in Kerkrade worden



In het weekend van 3 en 4 september 1994 werd in Limburg een treinenmanifestatie gehouden. Een van de bezoekers was de Belgische stoomlocomotief 29.013. Met een stam rijtuigen werd een slag Heerlen - Simpelveld - Schin op Geul gereden. Hier komt de trein het station van Simpelveld binnenrijden.

FOTO: DANNY TOUW

gerealiseerd. De rijtuigen worden door een externe firma geschilderd in de kleuren rood-geel en groen. Een tweede dieselloco, de Esslingen, is in Simpelveld op eigen kracht aangekomen. Aan de SJ in Zweden is gevraagd om drie locomotieven te laten keuren. Besloten wordt om drie Zweedse locomotieven te kopen

en eind december komen de B1220, de B1289 en de E1090 per schip aan in Born. Over het spoor worden de locomotieven naar Simpelveld gebracht. De gehele begane grond van het station in Simpelveld wordt door ZLSM gehuurd waarmee ook de voormalige visitatieruimte kan worden omgebouwd tot restauratie.

Nog voor vertrek van de laatste NS trein werden de borden van station Simpelveld veilig gesteld door de vrijwilligers Harry Rulkens, Huub Gort (op de ladder) en Jo Schijns (rechts), 30 mei 1992.

FOTO: JOEP ESSERS



Aankomst van de locomotieven uit Zweden. Loc B 1289 wordt uit het ruim getakeld. Born, 23 december 1994.

FOTO: JOEP ESSERS



De ZLSM delegatie bezocht Zweden en zocht drie locomotieven uit voor de ZLSM.

Op de foto Jan de Bruin (2e van links en Huub Gort (2e van rechts).

FOTO: MORRGAN CLAESSON.



De restauratie van loc B 1289 in de Romney loods, december 1994.

FOTO: JOEP ESSERS

1994



Loc E2 1040 werd in 1998 door de ZLSM aangekocht.

Hier bevindt de loc zich nog in Zweeds winterweer. December 1994.

FOTO: HUUB GORT

1995

Het baanvak is bijna aangepast, in de driehoek krijgen werkplaats, kolendepot en slakkenput gestalte en is begonnen met de bouw van de rijtuigenloods. Eind januari wordt er bij de Locht een heuse tunnel over het spoor gebouwd. Deze vormt een onderdeel van de nieuwe verbinding van de Beitel naar de Hamstraat in Kerkrade. Voor het stationsgebouw zijn plannen gemaakt om dit voor onze gasten in te richten. De loc's zijn gekeurd, de E1090 wordt als eerste rijvaardig gemaakt en zal op 16 april de eerste trein trekken. De E1090 met drie eersteklasrijtuigen rijdt op de zondagen en woensdagen driemaal op en neer over het baanvak Schin op Geul-Simpelveld-Kerkrade. Met Jan de Bruin als bevoegd stoommachinist op de bok en de leerlingen Huub Gort, Niek Janssen en Frans Nelissen lukt het deze eerste ritten te rijden. Harrie Gielen wordt in augustus de nieuwe Manager Exploitatie. Op 1 september wordt het Pullmann rijtuig WSP 4129 van DSM overgedragen aan ZLSM. ZLSM mag het inzetten voor speciale gelegenheden. Bij de officiële opening op 8 september van het ZLSM-spoorbedrijf maakt Mr. Pieter van Vollenhove gebruik van dit rijtuig en laat de eerste stoomtrein vertrekken. Tijdens de openingsritten wordt de B1289 voor het eerst gebruikt. Voor onze vrijwilligers wordt de 'Perronpraat' door Michel Schellekens in het leven geroepen. Een memo die de vrijwilligers snel over de laatste nieuwtjes op de hoogte brengt. Vanwege de wens om met twee treinen te gaan rijden worden nog drie K3-rijtuigen en een K1Ad-rijtuig aangekocht. Tevens is besloten om een set Schienenbussen (Railbussen) aan te kopen. Vanuit Exploitatie wordt dringend gevraagd om spoor 2 terug te plaatsen. Dit spoor is in de Tweede Wereldoorlog verwijderd.



De eerste groep machinisten en stokers voor stoomloc E 1090, 13 april 1995.

FOTO: JOEP ESSERS



B 1220 te Simpelveld, 4 januari 1995. De loc moest hier nog gedraaid worden.

FOTO: DAN VAN DER POEL



E 1090 met de eerste trein uit Simpelveld naar Schin op Geul op de tweede rijdag van ZLSM, 17 april 1995.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Officiële opening door Mr. Pieter van Vollenhoven 8 september 1995.

FOTO: JOEP ESSERS



Loc E 1090 rangeert de trein klaar voor de eerste rijdag. 16 april 1995.

FOTO: JOEP ESSERS

1995

1996

Eef Sprengers, bestuurslid, wordt gekozen tot voorzitter van het bestuur. Liesbet Berghof treedt in dienst als administratief medewerkster. Van Wagon-Lits wordt een restauratierijtuig, de Breda, aangekocht. In maart wordt spoor 2 teruggeplaatst en op 31 maart start het nieuwe rijseizoen. De werkplaats is inmiddels ook opgeleverd, zodat de locomotieven onder de filterinstallatie



De eerste rit met de Railbus voor passagiers, 31 maart 1996.

FOTO: DAN VAN DER POEL



NS loc 3737 vertrek uit station Eys. 30 juni 1996.

FOTO: DAN VAN DER POEL

opgestookt kunnen worden. Op 29 en 30 juni zijn de eerste 'Open dagen'. De werkplaats wordt officieel geopend door Gedeputeerde De Waal en de NS-stoomlocomotief 3737 komt op bezoek. Op het emplacement worden de eerste armseinen weer geplaatst en aangesloten. Seinpost II is helemaal omgebouwd voor de nieuwe lay-out van de sporen. Er wordt een Köf III diesellocomotief aangekocht in Duitsland. Tussendoor worden veel onderhoudswerkzaamheden in het station uitgevoerd zodat alles steeds mooier en/of beter wordt. Jan de Bruin, die voor ZLSM veel heeft betekend, krijgt zijn eigen voetpad tussen het station en de werkplaats.



De restauratie van Kôf III in de werkplaats. 30 oktober 1996.

FOTO: JOEP ESSERS

1996

1997

In februari en maart worden de overweg in de Dikkebuiksweg en de Kruinweg geheel vernieuwd. Het bestuur besluit vanwege de doorzettende groei van het aantal reizigers tot aanschaf van een vierde Zweedse stoomlocomotief. Er is optie gevraagd op de E2 1040, die op een extra loopas na, gelijk is aan de E 1090. Tijdens de stoomtreindagen komen de 41.360 en 01.1100 uit Duitsland op bezoek met een trein van 15 rijtuigen. De langste trein bij de ZLSM ooit! De minister van Verkeer en Waterstaat erkent ZLSM als een tot het openbaar railnet toe te laten spoorwegonderneming. Dit leidt tot het kunnen doorrijden naar Kerkrade, Heerlen en Valkenburg. Post I en alle daaraan gekoppelde seinen en wissels zijn weer in ere hersteld. Treinen kunnen nu in Simpelveld weer op de klassieke beveiliging rijden.



Loc 01 1100 passeert station Eys tijdens de Stoomtreindagen in 1997.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Huub Gort tijdens het bezoek aan Zweden voor de keuring van loc E2 1040 in 1997.

FOTO: JOEP ESSERS

1998



Bonne van de Hoogovens tussen Wijlre en Eys 13 juni 1998.

FOTO: DAN VAN DER POEL



10 jaar ZLSM 13 juni 1998.

FOTO: JOEP ESSERS

Omdat het EBA (Eisenbahn Bundesamt) waarschijnlijk een vergunning af gaat geven om treinen te laten rijden tot Vetschau heeft de werkgroep Natuurbeheer met een groot aantal ZLSM-vrijwilligers in januari het baanvak grens-Vetschau schoongemaakt. De E2 1040 is definitief gekocht en wordt over het spoor vanuit Zweden, Denemarken en Duitsland naar Simpelveld overgebracht. Vanaf juni rijden de ZLSM-treinen naar het NS-station van Kerkrade Centrum. De trein levert veel bezoekers voor het museum Industrion. Er wordt besloten om een kleine tenderloc, de 8826, te kopen van de firma Raak uit Tilburg. Deze loc heeft gereden bij NS en later bij de mijnen in Limburg. Harrie Gielen neemt afscheid als Manager-Exploitatie en wordt opgevolgd door Liesbet Berghof. In 1998 vervoert de ZLSM ongeveer 100.000 reizigers! Randy Habets treedt in dienst van ZLSM.



Vrijwilligers 10 jaar ZLSM Stoomtreindagen 1998.

FOTO: JOEP ESSERS

1999

Op de laad- en losplaats te Simpelveld wordt een slagboom geplaatst zodat betaald parkeren ingevoerd kan worden. Het rijden van reizigerstreinen naar Vetschau in Duitsland is door de EBA goedgekeurd. De ZLSM beschikt nu over drie rijvaardige stoomlocs en de Railbus. Op 25 juni wordt dieseltreinstel DE2 179 overgedragen aan de ZLSM. Tijdens de stoomtreindagen op 12 en 13 juni zijn de E 1090, B 1298, E2 1040 en de NS 3737 onder stoom. In datzelfde jaar wordt een AK-rijtuig toegankelijk gemaakt voor rolstoelgangers. Op 1 juli neemt Emile Malherbe het voorzitterschap over van Eef Sprengers.



DE2 179 wordt overgebracht naar ZLSM 25 juni 1999.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2000

Op 6 maart brengt de E2 1040 met drie rijtuigen Prins Carnaval naar de Limburgse hoofdstad Maastricht. In maart slagen 16 mannen en een vrouw voor het theorie-examen stoomtractie, afgenomen door Jan de Bruin. Op 13 april wordt het traject Simpelveld-Vetschau door de Gouverneur van Limburg en de Oberbürgermeister van Aachen geopend. Via Talbot Aachen kan de ZLSM een tweede Köf II diesellocomotief, weliswaar met aanrijdingsschade, kopen. De overweg Heiweg in Bocholtz wordt opgeknapt. Op 29 oktober ontspoord om 12:00 uur de binnenlopende trein vanuit Wijlre, als gevolg van het te vroeg omleggen van een wissel. De hersporing was om 1:00 uur 's nachts gereed. Op 26 november slaagt Bas Sprenger, 24 jaar jong, als jongste stoommachinist voor zijn machinistenexamen.



DE1 41 terug op de Miljoenenlijn op 28 oktober 2000.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2001

Roderick Toxopeus treedt als technische man in vaste dienst van ZLSM. De B1220 is in juni geheel gereviseerd en wordt in dienst genomen. Een delegatie van ZLSM reist naar Engeland om te bekijken of er een 'Thomas the tankengine' festival georganiseerd kan worden.



ZLSM E2 1040 met Pullmanrijtuig op spoor 1 te Simpelveld, voorjaar 2001.

FOTO: DAN VAN DER POEL



VSM 64 415 en ZLSM B1220 Stoomtreindagen 2001.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Schildje ter ere van de schenking van het Pullman-rijtuig 4129 van DSM aan de ZLSM, 7 juni 2002.

FOTO: JASPER KROESE

2002

Het Breda rijtuig is gerestaureerd en wordt op de stoomtreindagen ingezet. Het Pullmann rijtuig van DSM is op 7 juni door de directeur van DSM overgedragen aan de ZLSM. De ZLSM zal het gewijzigde balkon van het rijtuig weer herstellen in zijn oorspronkelijke staat. De Köf van Talbot wordt gesponsord door Coza Autokeuringen en wordt omgedoopt in Conrad. De loc wordt in de ZLSM-kleuren geschilderd. Op 12 en 13 oktober is het eerste Thomas Weekend. De Thomas loc komt per vrachtwagen naar Simpelveld. Het weekend is een groot succes, gasten uit heel Europa worden in Simpelveld verwelkomd. De toename van het aantal reizigers vraagt om verruiming van de capaciteit van ons vervoer in de vorm van een extra rijdag. Gekozen wordt voor een aantal zaterdagen in juli 2003.

2003

Met de Hochwaldbahn is overeenstemming bereikt over de aankoop van een tweede Railbus motorwagen. Op 5 augustus krijgt ZLSM de bouwvergunning voor de uitbreiding van de stallingsloods. Voor het doorrijden naar Heerlen worden in 12 rijtuigen automatische deurvergrendelingen ingebouwd. In de zomer heeft ZLSM, als gevolg van de extreem hete zomer, voor het eerst last van teruglopende bezoekersaantallen. Randy Habets volgt Liesbet Vermeeren-Berghof op als manager exploitatie en commerciële zaken. In juni worden op twee rotondes in Simpelveld seinpalen geplaatst en onthuld door Locoburgemeester Weijers. Het dagje uit met de Thomas op 18 en 19 oktober is een overweldigend succes. Sommige gasten moeten teleurgesteld worden en mogen vanwege drukte en veiligheid het terrein niet op. De Aken Maastrichter Spoorweg bestaat dit jaar 150 jaar. Dit wordt gevierd van 23 tot 26 oktober. De Adler, een replica van de eerste locomotief in Duitsland wordt met drie wagons speciaal voor deze viering vanuit Neurenberg naar Simpelveld gebracht en rijdt diverse ritten tussen Simpelveld en Schin op Geul.



De 'Adler' op bezoek in Simpelveld ter gelegenheid van 150 jaar spoorlijn Maastricht-Aachen, 23 oktober 2003.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Köf III Spaniol vervangt de defecte Railbus motorwagen, Bocholtz voorjaar 2003.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Thomas de trein in Simpelveld, 19 oktober 2003.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2004

Vanaf 4 april rijdt ZLSM als eerste museumlijn in Nederland een reguliere dienst op het openbare railnet tussen Kerkrade, Landgraaf en Heerlen. De uitbreiding van de werkplaats wordt aanbesteed en start op 5 juli. In deze uitbreiding zal een aardwind of as-zinkput worden voorzien, waardoor het mogelijk wordt om een enkele as uit te wisselen, zonder de locomotief geheel op te takelen. Daarnaast komt er ruimte voor de werkgroep Seinwezen en kunnen er rijtuigen gereviseerd en geleverd worden.

VSM loc 52 8053 op de spoordijk voor Eys tijdens de Stoomtreindagen, 11 juli 2004.

FOTO: DAN VAN DER POEL



2005

Op 24 mei bezoekt Hare Majesteit koningin Beatrix de ZLSM vanwege haar zilveren jubileum. Met de bus komt Beatrix aan in Simpelveld en na het kopen van een kaartje en het schudden van handen van diverse werkgroep-leiders vertrekt zij per stoomtrein naar Kerkrade. Op 4 en 5 september brengen we met de B 1220 een bezoek aan het 'Terug naar toen' festival van de VSM in Apeldoorn. Op 25 september organiseert ZLSM de eerste Dieseldag. Het plan U treinstel van de HIJSM, de Blauwe Engel van de HSA, diesellocomotieven van het type 6400 en 2200 en de Talent van de DB zijn aanwezig. Loc E21040 had wat problemen aan de ketel maar wordt snel hersteld. Hierbij wisselt ze haar blauwe kleur voor de kleur zwart. De tweede stallingsloods (2 sporen van 125 meter) is klaar en in gebruik genomen. De Romneyloods (de halfronde loods tegenover het station) wordt verkocht en in november afgebroken. Het terrein wordt opgeschoond en op spoor 5 zullen de museale wagons tentoongesteld worden.



Conducteur Dan van de Poel knipt het kaartje van Koningin Beatrix, 24 mei 2005.

FOTO: FRITS WIDDERSHOVEN



639 Thomasfestival 2005.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Koningin Beatrix bedankt het treinpersoneel, van links naar rechts conducteur Dan van der Poel, midden stoker Jan Scholtes en vooraan Hoofdconducteur Astrid Hazekamp.

FOTO: FRITS WIDDERSHOVEN

2006

Ten zuiden van de sporen tussen het viaduct over de Gaasstraat en de sporen 4 en 5 wordt het terrein geëgaliseerd en ontstaat het infraterrein. Alle materialen die over het gehele emplacement verspreid bijeengebracht waren worden op dit terrein opgeslagen. Op 8 februari ramt een vrachtwagen de spoorbrug bij Eys. Het voetgangersgedeelte stort naar beneden. Uit een expertise-onderzoek blijkt dat de spoorbrug geen schade heeft opgelopen. De B 1220 neemt dit jaar deel aan een aantal evenementen in het land. In mei rijdt de locomotief bij de Stoomtrein Goes-Borsele en van daaruit gaat ze naar de SSN in Rotterdam. Het Thomas Weekend in november is geheel uitverkocht en verloopt zonder problemen. De laatste ritten naar Heerlen worden gereden. Ingaande het nieuwe seizoen kunnen de ZLSM-treinen vanwege intensivering van de treinen tussen Heerlen en Kerkrade door Veolia geen gebruik meer maken van het baanvak.



DE1 41 van het Spoorwegmuseum passeert het inrij sein van Wijlre tijdens het Dieselweekend in 2006.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2007

In januari raast er een storm over Nederland en veroorzaakt schade aan het dak van het station, de banken met historische billboards en de overwegbomen in Wijlre. Het wissel in Schin op Geul wordt in januari teruggeplaatst en op 30 maart vindt de officiële openingsrit naar Valkenburg plaats. Seinwezen start met werkzaamheden in Wijlre. De verbinding met Simpelveld wordt hersteld en wissels en seinen worden vernieuwd en aangesloten op het bloktoestel. Van het Industrion in Kerkrade kunnen we de smalspoorbaan overnemen, inclusief de locomotoren en een rijtuig. ZLSM wil deze industriebaan aanleggen van station naar werkplaats. Op 25 maart wordt de nieuwe overweg aan de Vroenkuilerweg in de spoorlijn Simpelveld-Vetschau feestelijk geopend. In de zomer wordt iedere maand een Nostalgie-dag georganiseerd en in het najaar is er een uitverkocht Thomas Weekend. In augustus brengt de B 1220 nog een bezoek aan 'Terug naar Toen' van de VSM in Apeldoorn. Vanaf het bungalowpark wordt een pad aangelegd naar het emplacement van ZLSM. Op de zolder van het station worden twee slaapkamers en een douche gerealiseerd.



De laatste stoomtrein naar Heerlen ontmoet Plan V in Landgraaf, 29 oktober 2006.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Electrisch treinstel de Blokkendoos van het Spoorwegmuseum in Simpelveld, 15 september 2007.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2008

In België kan ZLSM een originele rijdende stoomkraan uit 1905 verwerven. In de werkplaats wordt een breedspoor aangelegd voor de Arend van het spoorwegmuseum. De Arend moet gereviseerd worden en de ZLSM heeft de expertise. Manager Commerciële zaken en Exploitatie, Randy Habets, gaat ZLSM verlaten. In november wordt 250 meter spoor vernieuwd tussen Wijlre en Schin op Geul.

**ZLSM B 1289 bij vertrek uit Rotterdam Centraal,
29 oktober 2008.**

FOTO: DAN VAN DER POEL



2009

Een nieuwe Manager Exploitatie, Jurgen Colaris, treedt in dienst bij ZLSM. De Miljoenenlijn bestaat 75 jaar. De familie Boaron verlaat de bovenwoning aan de linkerzijde van het station. In de werkplaats wordt de ketel van de E2 1040 opnieuw geklonken. Met NS wordt overlegd over de onderhoudstoestand van het station, het dak lekt en kozijnen zijn aan vervanging toe. De Zwarte Brug tussen Eys en Simpelveld wordt gesloopt en vervangen door een tunnel. De tv-serie Tien Torens Diep wordt voor een gedeelte bij ZLSM opgenomen, een aantal van onze vrijwilligers zijn figuranten in de serie.

**01 1066 van de Ulmer Eisenbahnfreunde bij aankomst in Simpelveld,
9 september 2009.**

FOTO: DAN VAN DER POEL

2010

Op 26 juni neemt Huub Gort afscheid van zijn vaste dienst bij ZLSM. Peter Deuss neemt zijn functie over. Er zijn drie stoomlocomotieven rijvaardig, een luxe die we lang niet gekend hebben. De LTM-tram 610 komt naar Simpelveld, een schenking door de vereniging Gebaltram. Het perron in Eys wordt door de groenploeg en vrijwilligers van het Vobulakamp opgeknapt. Van de beide seinposten wordt het houtwerk opgeknapt en geschilderd. Bij de werkplaats wordt een oprit voor de ascontainer aangelegd, kruiwagens kunnen nu via een oprit gelegd worden in de container. B 1289 en E2 1040 rijden mee bij de VSM tijdens Terug naar Toen festival. Tijdens de kerstritten is de Kerstman aanwezig in het 'Cadeaupot van de Kerstman'.



Unimog in Vetschau, 4 maart 2010.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2011

Emile Malherbe neemt als voorzitter afscheid van ZLSM, Ton Baaten volgt hem op. We hebben pech met het materieel, de E 1090 wacht op een grote revisie, de B 1289 en de B 1220 staan voor onderhoud terzijde. De Thomas Dagen zijn volledig uitverkocht. Tijdens de stoomtreindagen komt loc 'Cockerill' van de MBS op bezoek. Op het station wordt het NK Treintrekken georganiseerd. De ZLSM-vrijwilligers werden kampioen.

VSM 23 076 tussen Wijlre en Eys, Stoomtreindagen 2011.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Een ploeg ZLSM vrijwilligers doet mee aan een wedstrijd trein trekken.

FOTO: FRANS VAN GAANS

Vrijwilligers druk aan het werk met het opknappen van de Abri op het middenperron in Simpelveld, 2012.

FOTO: JASPER KROESE



2012

Tijdens de zomervakantie wordt de koelwagen door vrijwilligers van Vobula ontdaan van roest en voorzien van een nieuwe schilderlaag. Ook worden de oude Interfrigo opschriften terug aangebracht. In september vond de eerste Limburgse Keverdag op het emplacement plaats. De abri op het midden perron wordt omgebouwd door de Bouwopleiding Zuid en krijgt een meer gesloten karakter. De binnenkant krijgt in de toekomst de functie van thuisbioscoop. Om ZLSM uit een financiële crisis te leiden wordt per 1 oktober de aansturing van de gehele organisatie ingrijpend gewijzigd. Randy Habets treedt op 1 oktober in dienst als Algemeen Directeur en zal ervoor moeten zorgen dat ZLSM in 2013 weer boven de rode streep staat. De Provincie en de omliggende gemeenten stellen een kortlopende lening beschikbaar om een dreigend faillissement te voorkomen. Tot overmaat van ramp krijgt de ZLSM van de eigenaar van het stationsgebouw te horen dat de huur medio 2014 wordt opgezegd. Ondanks al deze problemen is er weer een geweldig Thomas Weekend en een Halloween Festijn, waar onze vrijwilligers zich naar harte uit kunnen leven. Het Pullmanrijtuig is geheel gerestaureerd en wordt tijdens de Wonderlijke Kerstritten voor het eerst weer ingezet.



Railbus bij aankomst in Simpelveld, Stoomtreindagen 2012.

FOTO: DAN VAN DER POEL

2013

Tijdens de Open Dagen met Pasen laten de verschillende werkgroepen zien wat zij zoal te bieden hebben aan vrijwilligers. De opgeknapte abri wordt feestelijk geopend, het Pullman rijtuig wordt door de Engelse Pullman Society feestelijk in gebruik genomen en Post T in Wijlre wordt heropend. De 'Brand-wagen' wordt door medewerkers van NedCar voorzien van nieuwe houten delen, gesponsord door de firma Brand Bier en weer opnieuw in de verf gezet. Voor het eerst in de ZLSM-geschiedenis worden de Stoomtreindagen volledig georganiseerd door een aantal vrijwilligers. ZLSM heeft het businessplan 2013-2017 gepresenteerd aan de Provincie. Dit staat garant voor het beschikbaar stellen van een fonds 'Groot onderhoud infrastructuur en opstallen' als ZLSM het eigendom van de baan en de opstallen overdraagt aan de Provincie. De werkgroep Natuurbeheer is met een natuurbeheersplan bij de stichting Groen en Doen bij de drie finalisten en krijgt € 25.000,- om een Natuurleerpad aan te leggen en beter materieel aan te schaffen. Langs spoor 1 wordt een seinentuin aangelegd.



Onthulling gerestaureerd Pullmanrijtuig 2013.

FOTO: JASPER KROESE



01 1075 bij vertrek uit Wijlre, Stoomtreindagen 2013.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Onthulling gerestaureerd Pullmanrijtuig 2013.

FOTO: JASPER KROESE

2014



DE3 115 tussen Wijlre en Eys, Stoomtreindagen 2014.

FOTO: DAN VAN DER POEL

De overweg Gracht in de gemeente Kerkrade wordt aangepast aan de huidige situatie, dat betekent dat de overwegboom aan de noordzijde een stuk zuidelijker wordt geplaatst. Tegelijkertijd wordt de bevoering vernieuwd en de opening van de spoorbomen geautomatiseerd. Liesbet Vermeeren neemt eind maart afscheid van de ZLSM. De restauratie wordt verpacht wat inhoudt dat de restauratie tot zes dagen per week open is. De Provincie heeft € 5.000.000,- beschikbaar gesteld voor het opknappen van de spoorbaan, dit wordt uitgesmeerd over de jaren 2014-2018. De eerste jaarschijf kent een aantal spoorvernieuwingen die in november worden uitgevoerd. De spoorbrug over de Schiffelderstraat in Simpelveld wordt gereviseerd en de bezoekersparkeerplaats uitgebreid. In november verlaat Jurgen Colaris ZLSM en tijdens de jaarwisseling draagt Ton Baaten het voorzitterschap over aan Michel Schellekens.

2015

Een van de speerpunten van ZLSM wordt het profileren van ZLSM als 'Langste Museum van Nederland'. Het stationsgebouw van Simpelveld wordt aangekocht door de Provincie die een plan op laat stellen om het gebouw te reviseren. In de museumstam is weer een wagen toegevoegd, de Staatsmijnen Benzeen wagen. De wagen is dankzij een sponsoractie van SABIC-personeel weer opgeknapt. Een nieuw evenement is de Teddyberen Express in oktober. Veel kinderen komen met hun teddybeer naar Simpelveld om een ritje met de stoomtrein te



Kameel tussen Wijlre en Eys, 2 juni 2015.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Bezoek van de NS 20, de Kameel. Hier bij een line up tussen het ZLSM dieselmaterieel in Simpelveld, 2015.

FOTO: JASPER KROESE

maken. Het spoor bij Eys wordt over 900 meter in november vernieuwd. Omdat de ZLSM in Kerkrade niet meer door kon rijden tot aan het ProRail-perron, is besloten om het ZLSM-perron een opknapbeurt te geven. Het bestaande perron is over een lengte van 100 meter vernieuwd en op de nieuwe standaardhoogte gebracht. Enkele enthousiaste vrijwilligers zijn op zoek naar een draaischijf voor de put in Simpelveld. In juni wordt een overeenkomst gesloten met Ton van Kolfschoten, eigenaar van de stoomlocomotief 52 532, om een bruikleenovereenkomst aan te gaan voor 18 jaar. De loc wordt gecontroleerd en op 21 december via de weg vervoerd naar Simpelveld. De loc zal gereviseerd worden en over enkele jaren de ritten bij ZLSM verzorgen.



Wolfgang Graf serveert tijdens de Limburgse lunchtrein in 2015.

FOTO: JASPER KROESE

2016

Rob van Wilgenburg, medeoprichter van de ZLSM overlijdt op 81-jarige leeftijd. De 52 532 wordt in de werkplaats ontmanteld en er wordt gestart met de revisie van de locomotief. In mei zijn de Sprookjesdagen, in juni de Nostalgiedagen, in juli de Stoomtreindagen, in september het Thomas Weekend en in oktober de Teddyberen Express. Op 7 juli wordt het nieuwe viaduct over de buitenring van Parkstad geopend. In de jaarschijf voor 2016 wordt de spoorvernieuwing tussen de Bochtoltzerweg en de Vingweg in Simpelveld en een zestal wissels op het emplacement van Simpelveld vernieuwd. Bij de werkplaats worden de overwegbomen richting Vetschau vernieuwd en het Jan de Bruinpad krijgt een nieuw bord.



Grootschalige renovatie van Station Simpelveld, oktober 2016.

FOTO: JASPER KROESE



ZLSM E2 1040 tussen Schin op Geul en Wijre, 16 augustus 2016.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Grootschalige renovatie van Station Simpelveld, oktober 2016.

FOTO: JASPER KROESE



Kerst op Station Simpelveld, december 2016.

FOTO: JOHN KREUKNIET



Kerstlunch in het Pullmanrijtuig, december 2016.

FOTO: JOHN KREUKNIET



Voorafgaand aan ieder rijseizoen vindt er een poetsdag plaats.

De vrijwilligers ruimen langs de spoorlijn het zwerfafval op, 12 maart 2016.

FOTO: JASPER KROESE



Grote drukte tijdens het Thomas de trein festival in Simpelveld, september 2016.

FOTO: JOHN KREUKNIET

2016

2017

Onze E2 1040 blijft de trouwe stoomloc die dit seizoen blijft rijden. De revisie aan de 52 532 vordert gestaag. Ook de Railbus heeft weer een opknappbeurt gehad. Van de SGB (Stoomtrein Goes Borsele) kunnen we een draaischijf verkrijgen. De stoomtreindagen verlopen prima. De LTM 26 van Hoorn-Medemblik, de 8811 van de StoomStichting Nederland en de WD 196 van Stoomcentrum Maldegem zijn aanwezig. Ook twee diesellocs van de serie 2200 zijn in Simpelveld. Op 4 augustus worden de draaischijf onderdelen in Simpelveld afgeleverd. De Hohenzollern locomotief (mijnloc) is overgedragen aan de Koempels van de Schacht Nulland. De werkgroep Seinwezen klaart in Wijlre weer een aantal klussen waaronder de overweg die wordt aangepast. Het Thomas Weekend wordt geannuleerd. De Kerst Expres brengt de Kerstman in december naar Maastricht.



Na de ontsporing in oktober 2017 helpt ProRail met de hersporing van de trein.

FOTO: JOHN LIEROP PRORAIL



Onthulling ZLSM-trein Arriva interieur, 5 december 2017.

FOTO: STAN KEULEN



Onthulling ZLSM-trein Arriva, 5 december 2017.

FOTO: STAN KEULEN



LTM 26 en SSN 8811 bij vertrek uit Wijlre, Stoomtreindagen 2018.

FOTO: DAN VAN DER POEL



Anna bij vertrek uit Vetschau naar Simpelveld, 20 oktober 2018.

FOTO: DAN VAN DER POEL

Kom genieten van ons
mooie zonnige tuinterras
met een kleine speeltuin
voor de kids erbij.

Laat u Amuseren tijdens
lunch, borrel of diner!

BRASSERIE & CATERING

amuseer

Marchierstraat 11 Wijlre Tel: 043-8520439
info@brasserieamuseer.nl

Jeu van den Berg B.V.

Technische Groothandel in Automaterialen
Startmotor- en Dynamo- Revisiebedrijf
Sperwerweg 28 - 6374 AG Landgraaf
(Industrieterrein Abtlaarbosch)
Tel. 045 - 53 27 940

Compleet Pakket Automaterialen
APK-Keuringsstation
Revisie Startmotor en Dynamo
Complete Koprevisie
Remmen vulcaniseren
Autobekleding
Standverwarming
Inbouwdaken
Kentekenplaten

Meer informatie op onze website: www.jeuvandenbergh.nl

2018

ProRail heeft nieuwe eisen gesteld aan onze machinisten, waardoor er niet meer naar Valkenburg gereden kan worden. De restauratie wordt uitgebaat door Ad en Ella Reinders. Het opknappen van de draaischijf gaat snel, inmiddels zijn alle 102 opleggingen voor de ronde rails gereed. Twee K3-rijtuigen (2e klasse) en de pakwagen 77015 worden verkocht aan de Stoomtrein Dendermonde-Puurs. Diesel-locomotief Laura gaat in bruikleen naar schacht Nulland. De revisie van de 52 532 vordert gestaag. Het logo van de Miljoenenlijn wordt vernieuwd. Omdat er in juli te veel evenementen zijn in de regio, worden voor het eerst geen Stoomtreindagen gehouden. Als vervanger wordt in oktober het End of Season Gala georganiseerd. De woning in het station is weer geheel opgeknapt en geschikt voor gebruik van werkgroepen en buitenstaanders.

WIST JE DAT?

Er op een rijdag 21 tot 27 vrijwilligers nodig zijn:

- 2 Stoomtreinmachinisten
- 2 stokers
- 1 of 2 railbusmachinisten
- 2 hoofdconducteurs
- 2 conducteurs/kaartverkopers
- 2-4 conducteurs
- 1 technische man in de werkplaats
- 1 stationschef
- 1-2 lokettisten
- 1-2 horecamedewerkers trein
- 1-2 winkelbedienden
- 2 treindienstleiders (Simpelveld en Wijlre)
- 2 seinhuishouders
- 1 vrijwilliger tuinbaan

Dat doen ze op 80 rijdagen in een jaar

Singing in the (t)rain

BELADEN TREINEN EN BARRE BUIEN

In het kader van het Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed, heeft de maand september het thema 'beladen erfgoed' meegekregen. Rondom dit thema werd zondag 23 september onder de noemer 'beladen treinen' een extra nostalgiedag georganiseerd. Samen met een groep re-enactors werd op station Simpelveld en in de treinen aandacht besteed aan de periode rondom de Tweede Wereldoorlog. Deze dag vormde tevens een voorproefje voor het WO II bevrijdingsevenement Weekend at War op 13 en 14 juli 2019.

Warme chocomel en dampende stoomverwarming

Ja...daar sta je dan met je goede bedoelingen in je nostalgische bloemetjesjurk en blote benen onder een grote paraplu. Ik was toch iets te hoopvol geweest betreffende het weer bij mijn kledingkeuze. Gelukkig hadden ze in de Brasserie lekkere warme chocomel met een dikke toef slagroom om mijn klapperende tanden een beetje tot bedaren te brengen.

De re-enactors lieten zich niet afschrikken door het barre weer. Ze verschenen met dertien man ten tonele en toverden binnen no-time de Pullman om tot beleavings- en expositieruimte.

Ook de reizigers lieten zich niet tegenhouden door de eerste herfstbuien van het jaar. De eerste stoomtrein vertrok goed gevuld en dampend van de stoomverwarming richting Schin op Geul, met aan boord een aantal Duitse soldaten en twee leden van de Marechaussee.

Verdachte rangeerpraktijken

Bij terugkomst in Simpelveld viel het oog van deze Marechaussee op een voorbijrijdend rangeerdeel met een hoogst verdachte wagen, afgedekt met een zeil. Machinist Paul Quadvlieg werd dan ook staande gehouden op spoor 1 voor een grondige controle van de lading. De twee waren echter in een coulante bui en be-



Een inspirerend boek voor onze vrouwelijke vrijwilligers.



Een van de acteurs leest het laatste nieuws in de krant.

sloten na een snelle, en toch niet zo grondige, inspectie dat Paul zijn reis mocht voortzetten. Wellicht had het feit dat de lading in de stromende regen stond hier ook iets mee te maken...

De heren Marechaussee wisten vervolgens op de rit naar Vetschau ook nog voor de nodige commotie te zorgen toen ze een paspoortcontrole aankondigden. Een aantal reizigers kreeg het Spaans benauwd. "Is een rijbewijs ook voldoende?", werd er angstig gevraagd. Gelukkig bleef het bij een berisping en is niemand onderweg uit de trein gezet.



Expositie in het Pullman rijtuig.

Mensch ärgere Dich nicht

Ondertussen werd op spoor 1 de Pullman ook met regelmaat bezocht door de reizigers. Binnen werden ze ontvangen door Duitse en Amerikaanse soldaten en burgers en konden ze een kleine tentoonstelling bewonderen. Op de tafels lagen oude kranten uit de Tweede Wereldoorlog, stoffen legerarmbanden, foto's van afgelopen Weekends at War en een aantal boeken, waaronder een zeer inspirerend fotoboek waar yours truly geen genoeg van kreeg. Ook kon er een



Een strenge controle door de plaatselijke Marechaussee.



De groep vrijwilligers en leden van de re-enactment groepen die de Nostalgiedag tot een succes maakten.

FOTO: STEFAN WILLEMS

potje 'Mensch ärgere Dich nicht' gespeeld worden. Iedereen die binnenliep, kreeg uitleg over het thema 'Beladen Erfgoed' en werd alvast enthousiast gemaakt voor Weekend at War 2019. De reacties van de bezoekers waren allemaal erg positief.

WIST JE DAT?

In 1989 zijn de AK-rijtuigen vanuit Leuven naar Simpelveld gekomen. In Visé werd het transport opgehouden vanwege een warmgelopen lager. Begeleid door o.a. Jan Küppers, Rob van Willigenburg, Jef Schuit en Danny Touw werden de rijtuigen naar Simpelveld overgebracht. De rekening van NS, enkele tienduizenden euro's, is echter nooit betaald...

WIST JE DAT?

Er tijdens een rijdag in de werkplaats altijd een technische man aanwezig is die eventuele problemen met het materieel kan verhelpen.

Om 6 uur 's morgens de stoker en de machinist als eerste de werkplaats openen om de stoomlocomotief op te stoken. Eerst met hout en daarna met kolen wordt in de vuurkist het water in de ketel verwarmd. Ondertussen wordt de lok gesmeerd en gepoetst.

CONDUCTEUR OP DE MILJOENENLIJN! BEN JIJ ER GEKNIPT VOOR?!

Als conducteur ben je dé gastheer of gastvrouw van de Miljoenenlijn! Je bent er voor de reizigers: je verkoopt kaartjes op de trein en verstrekt diverse informatie. Daarnaast zorg je voor een veilige treinreis, neem je deel aan de vertrekprocedures en bedien je de overwegen. Jij zorgt ervoor dat de reiziger de nostalgische stoomtrein-beleving ervaart!

Mogen wij jou begroeten in ons gezellige team van meer dan 250 enthousiaste vrijwilligers?

Stuur dan een e-mail naar volontair@miljoenenlijn.nl en wij voorzien je van alle benodigde informatie!



WWW.MILJOENENLIJN.NL/VACATURES

Stationstraat 22 | 6369 VJ Simpelveld | +31 (0)45 544 0018 | info@miljoenenlijn.nl



DE MILJOENENLIJN ZOEKT: LOKETTISTEN (M/V)

Als lokettist ben je dé gastvrouw of gastheer van de Miljoenenlijn! De lokettist bemant op rijdagen de loketten op Station Simpelveld. Je geeft de reiziger informatie over de mogelijkheden die wij bieden voor een reis per stoomtrein en/of railbus en verkoopt de plaatskaartjes. Jij zorgt ervoor dat de reiziger de nostalgische stoomtrein-beleving ervaart!

Mogen wij jou begroeten in ons gezellige team van meer dan 250 enthousiaste vrijwilligers?

Stuur dan een e-mail naar volontair@miljoenenlijn.nl en wij voorzien je van alle benodigde informatie!



WWW.MILJOENENLIJN.NL/VACATURES

Stationstraat 22 | 6369 VJ Simpelveld | +31 (0)45 544 0018 | info@miljoenenlijn.nl



Investeren in een Vitaal Centraal Zuid-Limburg

#LeefomgevingVersterken



Rabobank

Boek nu met extra korting!



Bungalowpark Simpelveld

Stoom afblazen in Simpelveld

Bezoek het Zuid-Limburgs heuvelland en verblijf op een rustige, groene locatie te midden van de natuur. Alleen in de verte hoort U de schelle fluit van de stoomtrein, die weldra het landschap doorkruist.

Centraal gelegen naast de ZLSM (direct toegankelijk via ons eigen pad), biedt Bungalowpark Simpelveld U de perfecte basis om te genieten van de natuur, erop uit te trekken naar een van de vele toeristische attracties van Parkstad of een dagje cultuur op te gaan snuiven in Maastricht, Aken of Luik.

**Ontvang tegen inlevering van deze advertentie of op vertoon van uw donateurskaart / vrijwilligerspas onze extra burenkorting* !
(vraag naar de voorwaarden bij onze receptie)**

Bungalowpark Simpelveld • Kruiweg 1
 6369 TZ Simpelveld • NL
 T +31 (0)45-544 12 42 • F +31 (0)45-544 01 25
info@bungalowparksimpelveld.nl
www.bungalowparksimpelveld.nl

Reeds meer dan 30 jaar bewezen gastvrijheid

** Puur genieten!*

Station Simpelveld in Lego

TEKST: PAUL OLIJSLAGERS

Binnen de vrijwilligers van de ZLSM bevinden zich ook enkele AFOL mensen. AFOL? Dat staat voor Adult Fan of Lego. Op een Lego beurs in Utrecht ontdekte ik dat er waarschijnlijk meer volwassenen met Lego bouwen dan kinderen. Ik wilde eigenlijk weer wat doen met Meccano. Ik had vroeger ook Meccano en bouwde er verschillende voertuigen en kranen mee. Helaas is Meccano bijna niet meer te krijgen dus stapte ik over naar Lego Technic. Dit lijkt veel op Meccano, maar is van plastic. Ik bouwde een aantal standaardmodellen van Lego en daarna ons huis met Lego steentjes. In een winkel in Den Bosch zag ik het station van Amsterdam in Lego gebouwd, dus was al snel het idee gerezen om het station van Simpelveld na te bouwen in schaal 1 op 25.

Gelukkig heeft ZLSM nog diverse tekeningen en aan de hand van foto's kun je een en ander goed nabouwen. Ik ben eerst



begonnen met het hoofdgebouw en dan alleen de voorzijde. De afmetingen zijn 76 cm breed, 26 cm diep en 52 cm hoog. Ook wilde ik me zoveel mogelijk aan de originele kleuren houden, dus roodbruine stenen, grijze dakpannen, witte kozijnen. Dit kostte veel hoofdbrekens en stenen bestellen over de hele wereld. In Nederland heb je een goede leverancier van losse steentjes maar die heeft ook niet alles, of niet voldoende van alles. Via diverse webwinkels over de hele wereld werden steentjes gekocht. Ook bij particulieren, waaronder collega vrijwilligers, werden steentjes opgekocht.

Het hoofdgebouw dat op de foto staat bevat ongeveer 3500 steentjes en werd in ongeveer een half jaar gebouwd. De linkervleugel (de huidige restauratie) bevat ongeveer 2500 steentjes. Momenteel bouw ik verder aan de rechtervleugel waar zich de 1e, 2e en 3e klas wacht-

kamer bevonden. Als laatste volgen de ontbrekende gebouwen. Als dit alles klaar is kan ik beginnen aan de achterzijde van de gebouwen, maar dat zal nog wel enkele jaartjes duren. Het station heeft tot het gala in de vitrine in de stationshal gestaan.

Ik ben geabonneerd op de nieuwsbrief van ToyPro die daar allerhande bouwwerken van Legofans laat zien. Ik besloot dus ook het station van Simpelveld aan hen te laten zien. Zij waren zo enthousiast dat het station sinds begin november in de winkel van ToyPro in Nederweert staat. Begin december brengt ToyPro een nieuwsbrief uit met een beschrijving van mijn project. Tegelijk maken ze reclame voor de Miljoenenlijn en de kerstritten. Daar ToyPro over de hele wereld Lego onderdelen en bouwpakketten levert krijgen we misschien wel Legofans die naar onze spoorlijn komen.



TEKST: JAN VAN KEULEN

Afdeling Telecommunicatie van de werkgroep Seinwezen heeft onlangs in Rotterdam een oud model baantelefoon opgehaald bij Volker Rail. Baantelefoons kon je vroeger op allerlei plekken langs de baan vinden. Hiermee konden de machinisten en rangeerders/begeleiders contact opnemen met de treindienstleiding. Met de komst van de portofoon en later de mobiele telefoon werd het gebruik van baantelefoons overbodig. De toestellen raakten in onbruik. Bij de renovatie van het emplacement Rotterdam Hillegersberg Aansluiting zag Jan van Keulen een oud model staan van zo'n baantelefoonkast. Na wat belletjes en

mailtjes met ProRail werd de telefoonkast gereserveerd voor de ZLSM. Begin oktober ontvingen we bericht dat de telefoonkast door de aannemer was veiliggesteld en dat deze kon worden opgehaald. Half oktober kwamen Marc Sanders en Simon Schab met de bedrijfsbus vanuit Simpelveld naar Rotterdam om de telefoonkast op te halen. De kast paste niet met voet en al in de bus. Gelukkig was een van de aanwezige monteurs bereid om de vastzittende bout los te slijpen, zodat kast en paal gescheiden konden worden. Op die manier kon het transport wel plaatsvinden.

De komende weken zal de kast verder worden opgeknapt. Op termijn zal

deze geplaatst worden bij het inrijsein B123/Dv te Simpelveld nabij post I. Genoemd sein geeft toegang tot het station vanuit de richting Kerkrade. Na wat research is de officiële groene verfkleur gevonden. In eerste instantie zal de telefoonkast ter decoratie worden neergezet. Aangezien de werkgroep Seinwezen ook over een passende baantelefoon beschikt, is het de wens om deze in een later stadium ook daadwerkelijk aan te sluiten. Mocht een trein vanuit Kerkrade voor stop-tonend inrijsein komen te staan, dan kan de machinist zich per baantelefoon bij de treindienstleider melden. Een sfeerbeeld dat in de vorige eeuw geregeld kon plaatsvinden.

Oud type baantelefoon veiliggesteld

Groot Onderhoud najaar 2018

Van maandag 29 oktober tot en met vrijdag 30 november 2018 werd een groot deel van het Miljoenenlijn-spoor vernieuwd. Spoorwegbouwbedrijf Swietelsky Rail Benelux B.V. heeft in opdracht van de Provincie Limburg werkzaamheden uitgevoerd aan het baanvak tussen Simpelveld en Schin op Geul, waarbij de nadruk met name lag op het tracé tussen Post II in Simpelveld en de Zwartebrugweg nabij Station Eys-Wittem. Omdat twee jaarschijven zijn samengevoegd, vond nu een dusdanig grote klus plaats, die niet eerder in de 30 jaar ZLSM-geschiedenis is voorgekomen.

In grote lijnen zijn de volgende zaken aangepakt:

- Complete spoorvernieuwing vanaf wissel 26 in Simpelveld (Sint Nicolaasbergweg) tot de reeds gerealiseerde spoorvernieuwing bij de Zwartebrugweg in Eys;
- Vernieuwen overwegen Nijswiller(voet)pad (Eys), Kelderweg (Eys) en Dikkebuiksweg (Wijlre). Aan de overweg Holleweg (Schin op Geul) wordt beperkt onderhoud gedaan;
- Het gespijkerde wissel bij de Dikkebuiksweg is gesaneerd;
- Diverse greppels en afasteringen werden hersteld of er werd groot onderhoud aan verricht;
- Tussen de Bochooltzerweg – Vingweg (Simpelveld) en Zwartebrugweg – Wittemmerweg (Eys) (stukken waar reeds spoorvernieuwing heeft plaatsgevonden) is nastopwerk verricht.



Swietelsky Rail werkt doorgaans met groot geavanceerd en zeer efficiënt materieel. Zeker uniek voor ons, als stoomtreinmaatschappij, zette Swietelsky één van de grootste ombouwtreinen die in Europa aanwezig is in. Compleet heeft deze trein een lengte van 980 meter. Tot deze werkzaamheden was de trein alleen in mei 2015 te zien in Limburg. Doordat het project 2017 en 2018 samengevoegd is, is de lengte van het project nu voldoende groot dat een aannemer een dergelijke trein kan inzetten en de

productie flink omhoog kan.

De 'spoorfabriek' heeft in nog geen twintig uur 2,5 km spoor vernieuwd: oude dwarsliggers eruit, oude ballast eruit, nieuwe dwarsliggers erin. Het aanbrengen van nieuwe ballast volgde twee weken later. Om het spoor weer in de juiste ligging te brengen bezocht ook één van de snelste stopmachines van Europa ons baanvak.

Eenzijds gaat het nu voor ZLSM-begrippen en toeschouwers om groot materieel,

schaalvergroting dan ook een volgende, interessante, stap in het vernieuwingsprogramma. In dit gehele project is inmiddels anderhalf jaar voorbereiding en menig vrijwillig uur achter de schermen gaan zitten.

De ombouwtrein is een rijdende fabriek met de nodige transportsystemen. Veiligheid is sowieso al een zeer belangrijk thema rondom de werkzaamheden. Zoals de afzettingen die gerealiseerd zijn



maar in de hedendaagse spoorbouw anno 2018 in Nederland en elders in Europa wordt dit soort machines frequent ingezet. En om goede redenen die ook gelden voor de vernieuwing van de Miljoenenlijn. Met de ombouwtrein kunnen we in dezelfde tijd 2,5 tot 3 maal zo veel meters vernieuwen in dezelfde 4 weken als eerdere projecten. Vanuit het technisch projectmanagement bezien is deze



rondom depot en werklocaties. Rondom de ombouwtrein extra aandacht voor de veiligheid en het mogelijk maken dat het personeel rondom de trein haar werk kan doen. Bovendien waren, net als eerdere jaren weer milieuregels van toepassing. Op verzoek van de aannemer is de afspraak gemaakt dat niemand nabij de treinen, werklocaties en depot mocht komen. De aannemer heeft verkeersregelaars en veiligheidspersoneel ingezet.

Voor de geïnteresseerden bood de aannemer de mogelijkheid om het geheel vanaf een veilige plaats te aanschouwen. Ter hoogte van de sportvelden in Eys waren de werkzaamheden op woensdag 7 november vanachter een afstering te bekijken.



Aanmeldingsformulier Donateur

Met uw ondersteuning draagt u bij aan de ideële doelstelling van onze stichting voor het behoud van ons Limburgs erfgoed; het onderhouden van ons materieel en baanvak en beheren van de daarbij behorende flora en fauna.

Naam: _____ **Voorletters:** _____ **M / V**

Adres: _____ **Geb. datum:** _____

Postcode: _____ **Woonplaats:** _____

Telefoon: _____ **E-mail:** _____

IBAN Bankrekening: _____

Doneren ofwel sponsoren is een mooie vorm om te laten zien dat het u raakt. Voor u een tastbare manier om uw betrokkenheid te laten blijken. Voor onze vrijwilligers een grote steun in de rug.

Jeugddonateur t/m 17 jaar	€ 20,00 per jaar
Studentdonateur	€ 32,50 per jaar
Donateur	€ 50,00 per jaar

- 3 x per jaar het donateursblad 'Miljoenenlijn Expresse';
- Kortingsstarief voor maximaal 2 personen op reguliere rijdagen (identificatie middels donateurspas);

Het kalenderjaar van onze stichting loopt van 1 januari t/m 31 december. Schrijf mij in als:

Jeugddonateur	☐ € 20,00 per jaar
Student Donateur	☐ € 32,50 per jaar <i>(toon geldig studentenbewijs (bijv. schoolpas))</i>
Donateur	☐ € 50,00 per jaar
Donateur Rijdag*	☐ € 34,50 eerste jaar, daarna € 50,00 per jaar

**Indien u donateur wordt op een rijdag en in het bezit bent van een geldig vervoersbewijs, brengen wij het eerste jaar € 15,50 in mindering op uw donatie als u dit formulier inlevert aan het loket of bij de conducteur.*

Deze bedragen zijn minimumbedragen. Grotere bedragen zijn uiteraard van harte welkom.

Ondergetekende machtigt de Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij de bijdrage jaarlijks aan het begin van het jaar te incasseren, tot schriftelijke opzegging aan Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij, Stationsstraat 22, 6369 VJ Simpelveld.

Na ontvangst van uw bijdrage sturen wij u zo spoedig mogelijk uw donateurspas en het donateursblad 'Miljoenenlijn Expresse' toe.

Datum: _____ **Handtekening:** _____ **Handtekening ouder:** _____
(indien donateur jonger dan 18 jaar is)

Evenementenkalender Miljoenenlijn

2018

december 22 t/m 31 december Kerst Expres

2019

april	21 april	Op stap met de Paashaas (kinderevenement)
	22 april	Op stap met de Paashaas (kinderevenement)
	28 april	Waan je een dag Koning(in) (kinderevenement)
juni	23 juni	Buurman en Buurmandag (kinderevenement)
juli	13 en 14 juli	Weekend at War
september	15 september	Paw Patrol (kinderevenement)
december	1 december	Sinterklaasritten (kinderevenement)
	22 t/m 31 december	Kerst Expres

WIST JE DAT?

Op diverse dagen van de week vrijwilligers:

- Op kantoor de vragen van klanten beantwoorden en extra ritten aannemen.
- In natuurbeheer de baan vrijhouden van bomen struiken en gras.
- Bij baanonderhoud de baan schouwen, rails, dwarsliggers en wissels onderhouden en vervangen.
- Bij seinwezen onderhoud plegen aan seinpalen, wisselstellers, trekdraden en bloktoestellen.
- In de werkplaats werken als lasser, schilder, bankwerker, E-monteur, dieselmonteur, houtbewerker, stoffeerder of als handige vrijwilliger meewerken.
- Bij locatiebeheer werken als schilder, timmerman, gas-, water- en elektromonteur of tuinman.
- In het management bezig zijn met vrijwilligerswerving, marketing, financiën en evenementen

Brasserie Perron 4



Brasserie Perron 4
feesten · bijeenkomsten · workshops · seminars

Heeft u zin in iets avontuurlijks?
Bekijk dan eens de Miljoenenlijn op www.miljoenenlijn.nl

Adres

Stationstraat 20
6369 VJ Simpelveld

Contact

+31 614 76 74 37
ellac@ziggo.nl

Facebook

Brasserie Perron 4
[@brasserieperron4](https://www.facebook.com/brasserieperron4)



**BELEEF EEN
NOSTALGISCHE KERST**

**REIS MEE MET DE
KERST EXPRES**

**VAN 22 T/M 31
DECEMBER 2018**

INFO EN TICKETS: WWW.MILJOENENLIJN.NL



Techniek voor het Bedrijfsleven

Technische handelsonderneming
wg wilko gazu bv
 Kissel 48 Heerlen www.wilkogazu.nl

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, stoomboten
en stoomwalsen!*

*Ook voor stoomcylinderolie
in alle gewenste diktes.*



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

