

De haler en de gever

 Hans  Carlo, Jitse en Hans

Simpelveld is hier niet om de hoek, maar de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij - misschien beter bekend als de Miljoenenlijn - lokte ons met een interessant programma. Theo G, Bert P en ik stappen om half zeven bij het clubhuis in de auto van Jitse en een dikke twintig minuten laten pikken we Carlo in Nijmegen op. Het is fijn dat de A73 is aangelegd, maar niettemin wacht ons een flinke rit. Zeker als de navigatie ons om onduidelijke redenen de laatste 30 km via lokale wegen door het prachtige heuvelachtige Limburgse landschap voert. Toch hebben we nog een uur de tijd voordat het programma over het seinwezen van de ZLSM van start gaat. Maar we worden gastvrij welkom geheten in de grote wachtkamer van het station met de mededeling dat de koffiemachine bijna op temperatuur is. Intussen wordt een veelbelovend aantal dozen met kersverse vlaaien binnengebracht. Niet veel later prikken we een vorkje weg en roeren behaaglijk in ons eerste kopje koffie. Tegen tien wachten zo'n vijftig gasten op de dingen die komen gaan.



Op naar een bovenzaaltje, waar een beamer staat te snorren. Jan, Peter-Paul en Servé stellen zich voor als onze gastheren en al snel maakt de PowerPointpresentatie ons duidelijk dat het



beslist niet simpel trekken aan een kabel is om seinen en wissels te verzetten. Ruim honderd jaar geleden werd al bedacht hoe het treinverkeer op stationsemplacements én op de vrije baan absoluut betrouwbaar zou kunnen worden afgewikkeld. Simpelveld kent nog een volledig functionerend klassiek seinstelsel, bediend vanuit de Blokposten I en II aan resp. de oost- en de westzijde van het station en

Post T in het stationsgebouw zelf. Termen als blokkasten en bloksloten, de doorrijbeweging en flankwissels werden toegelicht en in beeld gebracht. Het hart van de beveiliging wordt gevormd door zogeheten linialen, waarop allerlei koperen krukjes zijn aangebracht, zodanig dat een rijweg pas wordt vrijgegeven als aan alle bijbehorende voorwaarden is voldaan. Maar ondanks alle goede bedoelingen, heldere schema's en duidelijke animaties, het blijft dit eerste uur ingewikkelde kost.

Buiten wacht ons het vervolg van het programma. Gebruik makend van de kansen van de eigen dienstregeling, aangevuld met speciale rangeerbewegingen, wordt ons een fraaie line-up gepresenteerd: Hippel 639, Köf-III 332.02



Spaniol, Railbus bouwserie 798, de Zweedse stoomloc E2 1040 en Diesellocc 2205 (van Stichting Historisch Dieselmaterieel). Vijftig mobieltjes en andere camera's leggen dit uiter-aard vast. 't Is geen probleem om het spoor te betreden voor de mooiste positie: al het treinverkeer ligt even stil. Op het aanpalende rangeerterrein geeft de rouwbrief aan dat rangeren niet is toegestaan. Alleen het weer werkt nu even niet zo mee - het miezert wat.

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.

Daarna wordt in drie kleine groepjes gestart met de rondleidingen over het terrein. In Blokpost I zien we nu de seinhuiswachter de concrete handelingen verrichten, terwijl onze rondleider daar uitgebreide toelichting op geeft. Niets is de ZLSM te veel, want speciaal voor dit programma worden diverse extra treinen ingelegd om de demonstraties zinvol te maken. Wil een van de gasten wellicht helpen om de overweg te sluiten?

We zijn intussen nieuwsgierig geworden hoe de handels, knoppen, kabels en kettingen met elkaar verbonden zijn. Dus verplaatst de groep zich naar de schijvenkelder onder de blokpost. Tussen een beetje spinrag kunnen we een perfect onderhouden mechaniek aanschouwen. Fantastisch om te zien hoe systematisch alles aangelegd en verbonden is en hoe over aanzienlijke afstanden seinen en wissels bediend kunnen worden. Ik wil buiten wel eens even onder een traanplaatdeksel kijken. Geen probleem: gluren is toegestaan. En er wordt beloofd dat we later op de dag nog meer deksels gaan lichten.



Maar nu is het tijd voor de lunch. Terug dus naar de wachtruimte in het stationsgebouw. We krijgen maar liefst keuze uit drie soorten soep en op tafel staan zakjes met sneetjes brood, keurig afgesloten met een wasknijper. Daarna worden ons plankjes met rijkelijk belegd stokbrood uitgeserveerd. Flesjes water (met en zonder prik) en jus d'orange, maar ook weer koffie en thee zijn voorhanden om de dorst te lessen. Dan brengt het vrolijk-enthousiaste personeel nog etagères met diverse soorten chocoladesoesjes rond. Had ik al verteld dat deze hele dag slechts € 25 p.p. kost?

's Middags wandelt onze groep naar Blokpost II aan de andere zijde van het emplacement. Ook tijdens die wandeling krijgen we de nodige interessante weetjes te horen. In grote lijnen is de schakelkast hier identiek aan post I, maar er zijn nog allerlei andere wetenswaardigheden te vertellen. Want hoe houden die seinhuiswachters onderling contact? Nee, natuurlijk niet hedendaags met mobieltjes, maar op de wijze die honderd jaar geleden

al gebruikelijk was. Let dus vooral op de kleine vensterglaasjes waarachter de witte kleur ineens in rood kan veranderen en omgekeerd. Draai eens zo'n twintig keer de inductorslinger rond. De zwengel aan de inductor zorgt voor het rinkelen van de bel aan de andere kant van de lijn. Let op, collega, er wordt actie van je verwacht! Veronachtzaam niet de 'bel met de langzame slag'. We hebben het hier natuurlijk over vrijwilligers, maar degelijk opgeleid en voldoende getalenteerd voor dit verantwoordelijke werk.

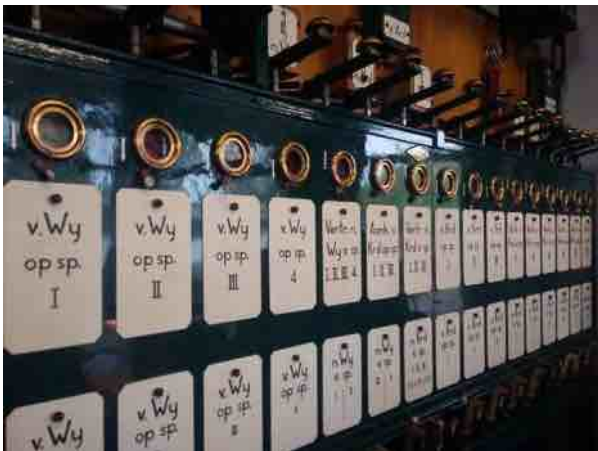
Voor de machinist van de vertrekkende goederentrein richting Wijlre staat inmiddels alles in de juiste stand. Waar is het wachten op? Dat vraagt ook de man bij de gesloten overweg zich af, zijn hond wacht intussen geduldig. Als de verwarring is opgelost, de diesellocc gepasseerd en de overweg weer vrij, lopen we het spoor op om de werking van een wissel van héél dichtbij te bekijken. De klep van de wisselsteller wordt geopend en de seinwachter krijgt het teken de wissel om te gooien. Vlak voor onze neus worden de beide wisseltongen (een voor een...) omgelegd. Prachtig om te zien hoe het mechaniek door de kabels wordt bewogen. Aan de

andere zijde van de wissel ligt nóg een put; ook daar gaat de traanplaat af. Hier gaat de vergrendeling onder schuil. Je ziet dat forse pallen het onmogelijk maken dat de wissel per ongeluk van stand verandert en ook hoe de terugmelding werkt als de juiste positie is bereikt.



Nogmaals zetten we koers richting Blokpost I, ondertussen de indrukwekkende trekdraadkokers en -geleiding bewonderend. Elk wissel, sein en overwegboom is middels twee kabels verbonden met het seinhuis: de haler en de gever. Verderop krijgen we een demonstratie van de werking van een voorsein; althans, dat is de bedoeling. Maar helaas, door een kleine vertraging in de dienstregeling moet de doorgaande trein toch een stop maken in het station.





Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.



Aan deze zijde van het emplacement bevinden zich ook de onderhoudsloods en een hal waarin rijdend materieel droog kan worden gestald. Ook hier toegewijde vrijwilligers, druk doende om het wagenpark te verzorgen, locs te reviseren en allerhande attributen te vervaardigen. We wandelen terug naar het stationsgebouw, waar de zoveelste kop koffie of thee geschonken wordt. Een enkeling mag nog even neuzen in de kelder met reserveonderdelen, vrijwel iedereen snuffelt wel wat rond in het winkeltje en ook de museumruimte is de moeite van het bezoeken waard. Tegen vijven loopt de normale, toeristische dienstregeling ten einde, maar de Schienenbus maakt speciaal voor onze groep nog een rit naar Schin op Geul. De stroominformatie gaat ook tijdens deze reis door. Voor wie wil is er gelegenheid om tussentijds uit te stappen en fraaie foto's langs en op de spoorbaan te schieten. Deze excursie naar de ZLSM heeft ons heel wat gebracht! Een lekker etentje bij De Baronie in Boxmeer met uitzicht op twee lichtseinen van NS maken dit dagje helemaal áf!

TEST: Weet iemand nog wat de afkorting TR AKD V WIJ betekent?

TIP: www.klassiekebeveiliging.com



Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.