



Beleidsplan

1. Inleiding.

De Stichting Spoorweg-Maatschappij “Zuid Beveland” is in 1996 opgericht. Haar naam refereert aan de NV van dezelfde naam die in de jaren 20 van de vorige eeuw werd opgericht om de aanleg en exploitatie van tramlijnen op Zuid Beveland mogelijk te maken.

2. Doelstelling en naamgeving

De stichting draagt de naam: Spoorweg-Maatschappij “Zuid Beveland”, SZB.

Haar doelstellingen luiden:

- a. De verwerving, het behoud, de restauratie en het beheer van historisch spoor- en tramwagematerieel en materiaal
- b. De oprichting van een Zeeuws spoor- en tramwegmuseum indien daarvoor naar oordeel van het bestuur onder sub 1 genoemde materieel en materiaal voldoende en geschikte objecten aanwezig zijn.
- c. Alle werkzaamheden die naar oordeel van het bestuur met die genoemd onder sub 1 en 2 verband houden.

3. Taken van de stichting (kerntaken)

De SZB is in het bezit van een tweeassige personentrein lokaalspoor stoomlocomotief, gebouwd in 1910. Het streven van de SZB is erop gericht deze locomotief in in het jaar 2010, het jaar waarin zij haar 100^{ste} verjaardag viert, in bedrijfsvaardige staat teruggebracht te hebben.

Tevens is de SZB actief op het gebied van bemiddeling van historisch spoorwagematerieel. Door tussenkomst van de SZB is er in 2004 een historisch waardevol Wagons-Lits restauratierijtuig bij de stichting Stoomtrein Goes-Borsele

ondergebracht. Momenteel wordt geprobeerd een smalspoordraisine een goed onderkomen te geven bij een Nederlandse museumorganisatie.

4. Financiën

Om de doelstellingen van de stichting te verwezenlijken is de SZB in grote mate afhankelijk van financiële bijdragen van derden.

Bijdragen van particulieren en instellingen in de zin van giften, donaties en legaten (ook in natura) vormen een belangrijk deel van de jaarlijkse inkomsten

Daarnaast worden inkomsten verkregen uit de exploitatie van een verkoopstand tijdens beurzen en evenementen. Naast deze verkoopstand wordt een beperkt assortiment via het internet aangeboden.

Tevens zorgen sponsoringacties bij het Zeeuwse bedrijfsleven en de benadering van subsidieverstrekkers voor de mogelijkheid onze doelstellingen ten uitvoer te brengen.

5. Exploitatie

Bezittingen en collectiestukken van de Stichting SZB zullen, na restauratie, op passende wijze aan het publiek getoond worden.

Voor grote objecten valt in deze zin te denken aan het gebruik tijdens spoorwegevenementen of als gastmaterieel op bestaande museumlijnen.

Documentatie en kleinere collectiestukken kunnen op/bij tentoonstellingen beschikbaar gesteld worden of tijdelijk in leen gegeven worden aan documentatiecentra in Zeeland, alwaar ze voor het publiek –voor studiedoeleinden– toegankelijk zullen zijn.

Op termijn wordt de oprichting van een Zeeuws spoorwegmuseum beoogd, waar de collectie ondergebracht kan worden.

6. Samenwerking

De stichting SZB is lid van de belangenvereniging “Historisch Railvervoer Nederland”.

Zij onderschrijft als lid van HRN, de doelstellingen ten aanzien van de restauratie en het beheer van historisch spoorwegmateriaal en materieel, zoals verwoord in het Charter van Riga.

De stichting SZB staat open voor concrete vormen van samenwerking en uitwisseling met de in Nederland en de omliggende landen gevestigde spoorwegmusea.

7. Promotie en publiciteit

De stichting SZB onderhoudt een website www.szb-stoom.nl waar naast informatie over de stichting en een oproep tot sponsoring, ook artikelen te vinden zijn over de voormalige tramwegen op Zuid Beveland en de historie van de stoomlocomotief die nu weer rijvaardig wordt gemaakt. Op onze internetsite wordt verwezen naar de verkoopactiviteiten van de SZB tijdens beurzen en evenementen. Tevens zijn er links naar internetsites waar verdere informatie te vinden is.

Op een aantal beurzen en evenementen is de stichting SZB aanwezig met een informatie- en verkoopstand. Een speciaal hiervoor vervaardigde achterwand geeft de bezoeker een idee over de doelstellingen en activiteiten van de SZB. Geïnteresseerde bezoekers kunnen zich tijdens deze presentaties aanmelden als medewerker of sponsor.

Als daartoe aanleiding bestaat zullen persberichten verspreid worden om ontwikkelingen binnen de SZB via de media wereldkundig te maken

Voorgestelde aanpassingen aan Anne:

Aan de wielen, cilinders en het drijfwerk zal niets veranderd worden.

1. schoorsteen:

De huidige schoorsteen (stuk buis) is niet de originele conische schoorsteen, kan dus vrij eenvoudig zonder afbreuk te doen aangepast worden.

Besluit: akkoord.

2. Lampsteunen voor en achter:

De huidige steunen zijn niet geschikt voor NS-lantaarns. Nieuwe steunen naar NS voorbeeld kunnen op dezelfde plaatsen gemonteerd worden. Aan de voorzijde dienen echter twee nieuwe zijsteunen aan de rookkast gemonteerd te worden.

Besluit: aan voor- en achterzijde worden drie lantaarnsteunen en twee sluitseinijzers aangebracht.

3. Opstap voorzijde:

Opstap is aanwezig maar zal zo'n 30 cm naar rechts geplaatst moeten worden.

Besluit: akkoord.

4. Remwerk loc:

Huidige situatie is alleen beremming op achteras, volgens de huidige wetgeving is dit niet meer toegestaan, moet op alle aangedreven assen worden aangebracht.

Tevens is de ANNE niet voorzien van een stoomrem cilinder + bediening dus e.e.a zal zonder veel afbreuk te doen aangepast moeten worden.

Echter wel met bediening aan de rechterzijde.

Besluit:

- handrem blijft links in machinistenhuis.
- er wordt beremming aangebracht op alle vier de wielen, steeds aan de achterzijde.
- er wordt een stoomrem aangebracht.

5. Luchtberemming :

Is in de huidige situatie aangebracht.

De luchtpomp zal verplaatst moeten worden naar de kolentender en is eigenlijk niet het juiste type.

De hoofdlufttank naast de ketel aan de linkerzijde zal moeten verdwijnen, hiervoor zullen twee lufttanks gemonteerd moeten worden in het machinistenhuis links tegen de achterwand.

Het leidingwerk zou volgens tekening NS aangebracht kunnen worden.

Echter wel met bediening aan rechterzijde.

Besluit: - aanbrengen van luchtketels onder de vloer van het machinistenhuis heeft de voorkeur

voorstel: plaatsen van enkelvoudige luchtpomp, links op de voetplaat, in het midden van de twee assen

6. Stoomverwarming:

Is niet (meer) aanwezig, heeft er mogelijk vroeger wel op gezeten. Kan worden aangebracht wel of niet werkend volgens tekening NS.

Besluit: akkoord (leiding spiegelen)

7. Ketel:

Huidige ketel is afgekeurd.

Ketel zal moeten voldoen aan de huidig geldende eisen.

Er zullen wat aanpassingen gedaan moeten worden, zo zal de stoomdom 40-45 cm. naar achteren geplaatst moeten worden.

Besluit: dit is zo ingrijpend voor het uiterlijk en het karakter van de loc dat het SZB-bestuur hier een besluit over dient te nemen.

Besluit: SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de ketel behoudt de huidige vorm, afmetingen en plaats van stoom- en zanddom, stoombel en veiligheid.

Zal de vierkante ketel vergroot moeten worden (niet zichtbaar).

De ronde ketel wordt ook groter in diameter en meer vlampijpen.

Besluit: dit is zo ingrijpend voor het uiterlijk en het karakter van de loc dat het SZB-bestuur hier een besluit over dient te nemen.

Twee peilglazen dienen er gemonteerd te moeten worden.

Besluit: akkoord

De vuurdeur vervangen door een dubbele schuifdeur.

Besluit: akkoord

Aansluiting aanjager handhaven op voorzijde ketel. Met bediening via de handgreep langs de ketel, zoals het was.

Besluit: akkoord

Rookkast moet eigenlijk kleiner worden (diepte) maar is waarschijnlijk niet mogelijk door aansluiting stoompijpen op cilinders. Kan optisch aan de buitenzijde met ketelbeplating wel zichtbaar gemaakt worden.

Tevens zal de rookkastdeur niet gecentreerd aangebracht moeten worden.

Besluit: bij voorkeur niet, maar kan indien noodzakelijk als tegemoetkoming aan SGB.

Besluit: SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de rookkastdeur wordt naar voorbeeld van de NS-serie 6900 (fabricaat Henschel) iets excentrisch geplaatst.

De pijp aan de onderzijde van de rookkast voor het ledigen hiervan brengen we niet aan.

Besluit: akkoord

De aslade kan ook aangepast worden omdat de oude toch slecht is.

Besluit: akkoord De beplating van de stoomdom was bij de NBDS uitvoering (later NS 6910-6911) aan de bovenzijde plat gelijk aan de huidige, deze is later bij de SS of NS mogelijk vervangen door een geel koperen bolle beplating. (foto boek Waldorp).

Besluit: nog te bezien.

8. Injecteurs:

Huidige injecteurs (Strübe) dienen gereviseerd of vervangen te worden.

Voor aanpassing loc eventueel uitvoeren met Gresham en Graven no. 5 injecteurs. Ook zal de wateraanzuigleiding aangepast moeten worden, tevens dient de persleiding in de ketel naar de voorzijde gebracht moeten worden.

Ook zal er een stoomtoevoerleiding aangebracht moeten worden vanaf de stoomdom naar de injecteur, inwendig in de ketel.

2

Bij NBDS-uitvoering kunnen de huidige injecteurs en ketelklepkasten behouden blijven, echter moeten ze wel verder naar achteren verplaatst worden, zodat ze niet meer deels door de voorzijde van het machinistenhuis steken.

Besluit: later te nemen, mede te bezien vanuit kostenooipunt.

Op de voetplaat aan de rechterzijde staat een ejecteur.

Besluit: deze handhaven. 9. Machinistenhuis:

Is geheel vernieuwd, maar kan nog aangepast worden.

De achterzijde zal zo'n 20 cm naar achteren geplaatst moeten worden (over de buffers). Dit heeft tot gevolg dat we wat meer ruimte hebben om de luchtketels te plaatsen (maar zie punt 5, besluit 1), tevens gaat de bediening handrem langs de buitenzijde bufferbalk. E.e.a zal nog moeten worden opgemeten. Verder zullen alle boutverbinding in het plaatwerk door klinknagels vervangen moeten worden. De (horizontale) handgrepen moeten wat hoger worden geplaatst.

Besluit: dit is zo ingrijpend voor het uiterlijk en het karakter van de loc dat het SZB-bestuur hier een besluit over dient te nemen.

Besluit SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: het frame van de loc wordt aan de achterzijde met circa 20 centimeter ingekort, waardoor het machinistenhuis met dezelfde lengte zal oversteken over de buffers. Daardoor wordt het visueel effect verkregen van het machinistenhuis van de NS-serie 6900. Deze wijziging wordt zodanig uitgevoerd dat deze reversibel is.

De kolentenders zullen in het machinistenhuis voorzien moeten worden van ronde hoeken.

Tevens zal er een plaats (uit het directe zicht) gevonden moeten worden voor een mechanische smeerpers.

Besluit: akkoord

10. Zanddom:

Ook deze zal zo'n 40-50 cm. naar achteren geplaatst moeten worden.

Besluit: zie bij aanpassingen ketel: verplaatsing stoomdom.

Besluit SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de zanddom zal niet worden verplaatst (zie ook punt 7: Ketel)

Tevens dient er een aanpassing gemaakt te worden voor één zandbuis i.p.v. twee.

Besluit: punt vervalt. NS 6900 had ook twee zandbuizen.

11. Vulopening watertenders:

De huidige vulopeningen bevinden zich net voor beide kolentenders, deze zullen echter verplaatst moeten worden naar de rookkast in een uitvoering als op tekening en foto's (vierkant met filter).

Besluit: dit is zo ingrijpend voor het uiterlijk en het karakter van de loc dat het SZB-bestuur hier een besluit over dient te nemen.

De huidige openingen in het frame kunnen op eenvoudige wijze worden afgedicht.

Besluit SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de vulopeningen van de watertender blijven ongewijzigd.

12. Stoombel:

Deze zal na revisie tussen de schoorsteen en de stoomdom geplaatst moeten worden, waarbij de stoomtoevoerleiding aan de linkerkant achter de ketelbeplating moet lopen.

Besluit: zie bij aanpassingen ketel: verplaatsing stoomdom.

Besluit SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de bel zal niet worden verplaatst (zie ook punt 7: Ketel)

13. Stoot en trekwerk:

De buffers zullen naar NS voorbeeld vervangen moeten worden.

Besluit: later bezien.

De tramkoppeling wordt niet aangebracht.

14. Appendages:

De appendagedrager in het machinistenhuis kan gehandhaafd blijven.
De lichtmachine die op de loc zat kan verdekt onder of tussen het frame gemonteerd kunnen worden met de elektrische aansluitingen in een materiaalkastje onder het machinistenhuis zodat we indien nodig met een looplamp kunnen werken en een aansluiting kunnen maken t.b.v. peilglasverlichting.

Besluit: de loc wordt voorzien van olielantaarns, dus daar is een lichtmachine niet voor nodig. Deze kan hooguit worden gebruikt bij calamiteiten en voor peilglasverlichting. De vraag is of dat het aanbrengen van een lichtmachine rechtvaardigt.

Besluit SZB-bestuursvergadering d.d. 9 januari 2013: de lichtmachine wordt vooralsnog niet aangebracht op de loc.

De veiligheden blijven gehandhaafd.

Besluit: akkoord

15. Waterniveau meting watertender:

Op dit moment behoren er hier drie proefkranen voor te zitten, er is er echter nog maar één. We moeten dus op zoek naar drie gelijke kranen

Bij de serie 6900 echter gaat de niveaumeting middels een vlotter en een aanduiding rechts op de voetplaat.

Besluit:

- - links vlotter en gekoppelde waterpeilmeter aanbrengen
- - rechts drie proefkranen

16. Deur voorzijde frame:

Bij de serie 6900 zit er op de kop van het frame een dubbele deur.

Wat de functie hier van was is ons nog niet duidelijk.

Bij een aanpassing kunnen we alleen voor het visuele plaatje deze deuren aanbrengen.

Besluit: deze deur niet aanbrengen

17. Voor meerdere van deze aanpassingen zal er eerst wat onderzoek verricht moeten worden wat betreft afmetingen en dan met name de ketel en het machinistenhuis.

Marcel Dekker, Peter de Kunder, Jan Strooband en Kees Wielemaker

Versie 3