



In 2012 is in wereld 4 in het museum in Utrecht gewerkt aan de 252 en in onze vorige nieuwsbrief gaven wij al aan dat het vervolg van de werkzaamheden in de loods in Blerick zouden plaatsvinden. Wereld 4 is tenslotte ook niet ingericht als werkplaats, zodat voorzieningen als een werkput of bordessen ontbreken. De komst van On TraXS begin maart gevolgd door de grote tentoonstelling Sporen naar het Front maakten dat de 252 op 6 maart



overgebracht werd naar Blerick. De bruine museumloc 2225 trok de trein bestaande uit plan D AB 7709 – koppelwagen – 252 – koppelwagen – plan K AB 7376 en Eloc 1202 van het museum naar Amersfoort. Daar werd de diesellocc afgekoppeld en vertrok de 1202 met de trein naar Blerick. Althans, dat was de bedoeling; door een overwegbotsing was het baanvak

Eindhoven – Venlo gestremd en werd het transport een dag uitgesteld. De hele trein moest overnachten in de voormalige NedTrain werkplaats Amsterdam Zaanstraat. (foto Harrie Peters)

De koers van het museum met de 252 is: interieurinbouw, met daarbij de aanvulling dat zaken die onbereikbaar worden of onuitvoerbaar worden door het aanbrengen van interieurdelen nu natuurlijk wel aangebracht worden, later lukt dat nooit meer. Bijvoorbeeld: het aanbrengen van stalen beschermplaten boven de draaistellen en Syndanio vonkenschermen op de onderzijde van de rijtuigvloer moet nu gebeuren en wordt dus ook uitgevoerd. Het rijvaardig maken is op dit moment dus niet aan de orde, maar het definitieve besluit wordt zover mogelijk vooruit geschoven. Het behoort dus nog zeker tot de mogelijkheden dat als allerlaatste stap de 252 wel rijvaardig gemaakt wordt, e.e.a. afhankelijk van beschikbare budgetten. Dit impliceert ook dat het originele concept gevolgd wordt en zeker geen dingen gebeuren waar we later spijt van krijgen en met veel moeite en/of kosten alsnog dan moeten wijzigen. De overbrenging naar Blerick is in de loop van 2013 een goed besluit gebleken. Ofschoon er voor de buitenwacht (net als in andere jaren) ogenschijnlijk niets leek te gebeuren, is achter de schermen hard gewerkt door een kleine groep vrijwilligers, maar ook door de ondersteunende bedrijven als Strukton en Kloosterboer.



Stroomlijnparade voor de loods in Blerick: Mat. '36 252, DEI 41 en DEIII 27 (foto Bernd-Jan Kraan)

Deze onzichtbare voorbereidingen hebben er wel toe geleid dat toen de fysieke werkzaamheden van start gingen, de vaart er goed in zat. In Blerick zijn onder andere de doorgaande remleidingen hersteld. Het remwerk was in Delitzsch al hersteld, maar tot nu toe niet aangesloten, zodat bij een transport gewerkt moest worden met luchtslangen en remwagens. De volgende keer kan de 252 gewoon gekoppeld worden en loopt de luchtleiding via de koppeling, zoals dat hoort bij een stroomlijntreinstel.

Bij de werkzaamheden bleken ook enkele pijpen niet geheel juist te liggen. Dat is niet perse de fout van SFW Delitzsch. Wij hadden wel een tekeningenset, waarvan wij dachten dat het de meest recente was, maar zeker weten doen we dat niet. Bovendien waren niet alle tekeningen even goed leesbaar; we hebben tijdens ons bezoek in Duitsland de SFW-medewerkers met een loep gebogen over de grootformaat tekeningen zien staan. Belangrijk is ook dat alle grote componenten ingebouwd worden. Dan liggen ze niet meer in de weg in de loods; ze zitten veilig op hun plaats en kunnen niet per ongeluk kwijt raken en ze geven de 252 voldoende eigen gewicht om veilig te kunnen rijden. Bovendien werkt het stimulerend; de grote berg onderdelen in de goederenwagens wordt langzaam kleiner.

Voor een goed beeld van de werkzaamheden en waar de vrijwilligers tegen aan lopen onderstaand een aantal (willekeurige) citaten uit de werkverslagen:

- *We hebben apparatenkastreservoirs geplaatst. In de BCk was die al ingepast door Delitzsch, dus het leidingwerk sluit aan. Moet alleen nog even allemaal netjes gericht en aangesloten worden. In de CDk was er verder nog geen leidingwerk en dit reservoir is pas bij de herstelwerkzaamheden aangewezen.
- *We hebben de twee hoofdreservoirs opgehangen en aan één kant aangesloten. De andere kant ging niet omdat de nieuwe reservoirs 17 cm korter zijn dan de oude. Daar moet dus nog een pijp-aanpassing plaatsvinden.
- *P.C. heeft zich bezig gehouden met alle stickers en plakband op de ramen. Hij heeft in het stel met thinner een geestverruimende atmosfeer gecreëerd, maar het resultaat mag er zijn.
- *Het is nu gelukt, om de buizen voor de draden boven het draaistel van de BCk op de goede plaats te krijgen, zonder dat we hebben moeten zagen en lassen. Ook het rubber ringetje van de koppeling in de luchtleiding naar de volgordevals is weer teruggevonden en deze leiding ligt er nu ook goed in.
- *Mijn algemene opmerking bij wijzigingen aan elektropijpen: Ik zou graag, om zo veel mogelijk bij het origineel te blijven, willen dat de aanpassingen aan de pijpen gebeuren door metaalwerk. Dus buigen, al dan niet gevuld met zand, of doorslijpen en in de juiste vorm weer aan elkaar lassen. Toepassing van PVC buizen is niet historisch, geeft aansluitproblemen op de rest van de leidingen en is minder bestand tegen invloeden van buitenaf.
- *De kranen in de cabines naar de stroomafnemer vervangen door kraan met afneembaar en vergrendelend handvat. Nu is het niet mogelijk om te blokkeren dat de stroomafnemers worden opgezet tijdens onderhoud.
- *Aanbrengen rijweerstand om stel in balans te brengen. Op basis van tekeningen is te achterhalen hoe pakketten samengesteld waren. Aanwezige pakketten vergelijken met voorschrift. Als er overeenkomende pakketten zijn, direct gebruiken, andere opnieuw samenstellen. Alle rijweerstand schoonmaken, verder conserveren is niet nodig.
- *De isolatoren moesten eerst gereinigd worden alvorens deze weer teruggeplaatst kunnen worden. (Een van de medewerkers heeft dat thuis geprobeerd in de afwasmachine. Dat werkte wonderwel, maar de dame des huizes vond het toch geen goed idee om alle tienstallen isolatoren zo te behandelen).
- *Er is toch nog geen hout besteld. De timmerman had het niet (...), en een ander bedrijf wilde het voor kostprijs leveren wegens gedeelde liefhebberij. Maar zelfs dan was het nog erg duur. Meranti, zoals gebruikt bij de Blauwe Engel kost een kwart van teak. Maar Meranti is ook veel zachter dan Teak. Ik vrees dat de latten dan een beetje gaan inzakken en er dus speling komt op de bouten die de kasten op hun plaats houden. Dan zouden de kasten iedere keer als we door een wissel rijden een beetje naar links of naar rechts kunnen schuiven. Dat gaat op den duur fout. Ik wil dus graag een hardere houtsoort gebruiken, bijvoorbeeld eiken. Extra voordeel is dat we daar nog wat van hebben liggen: de tijdelijke treeplanken die Delitzsch heeft gemaakt, zijn volgens mij te verzagen tot heel bruibare strips.
- *H. is begonnen aan een controle van alle ingebouwde kranen in het leidingwerk. Daarna gaan we delen op druk brengen en kijken of het ergens lekt en de stofvangers doorblazen. Reden voor deze actie was de toestand die ik aantrof op en in de kranen en stofvangers die verplaatst zijn t.b.v. de handpomp. Is in ieder geval ook weer een stapje naar een mee te voeren stel zonder luchtslang erdoor.
- *E. heeft de raamlijsten die teruggekomen zijn uit Delitzsch al voor een flink deel al geschuurd. Dit is (op één tweede klas raam na) precies de hoeveelheid die we nodig hebben. Hij gaat een set boven-raamlijsten erbij zoeken uit de voorraad in Utrecht (grote D?). En dan gaat hij het geheel lakken. Wie weet welke lak daarvoor gebruikt moet worden? De Mat '46 werkgroep?



Een enorme bos kabels in één van machinistencabines.

*We moeten zorgen dat het bedraden en aansluiten echt goed gebeurt. Daarom is het waarschijnlijk het beste en efficiëntst om een monteur van Strukton mee te laten helpen. Dan kan in de beperkte tijd die er is voor de bekabeling het meeste en beste werk geleverd worden. (Strukton is 11 november gestart met het aanbrengen van alle bekabeling)

*Plaatsing van ATB-e. Volgens ons vier was de beste oplossing: centrale kast onder vloer CDk-bak naast zwakveldschakelaars. Voeding af te takken van apparatenkast aan andere zijde van bak. Remventielen zijn klein en kunnen direct op de remleiding onder de stuurtafel, vergelijkbaar met o.a. DE 41. Asgever komt dan op één van de aseinden van het CDk motordraaistel waar niet de snelheidsmetergever zit en een meenemer voor de ATB kan worden gemonteerd. Bij bekabeling moet een leiding met 20 (?) aders door het stel getrokken worden, met eigen overgangsdelen. Wat moet er al geregeld zijn voor de vloer er in gaat. Ik kan me voorstellen de pijpen voor de leiding inpassen onder de gehele vloer, voedingsleidingpijp, ... ???

*Zaken die voor start montage vloer klaar moeten zijn:

- Het frame onder de vloer moet nog een keer geleverd worden. Zeker ook delen die kaal zijn na verwijderen grit.
- De pijpen naar tractiemotor liggen op de verkeerde plaats en moeten aangepast worden.

-De pijpen naar de verdeelkasten achter de cabines hebben nu een conflict met de handremtrekstangen. Deze pijpen worden gemodificeerd door ze een gedeelte verder naar het hart van het stel te zetten

-Doorgaande stuurstroompijpen bij toiletten moeten aangepast worden t.b.v. ventilatiekanaal derde klasse WC.

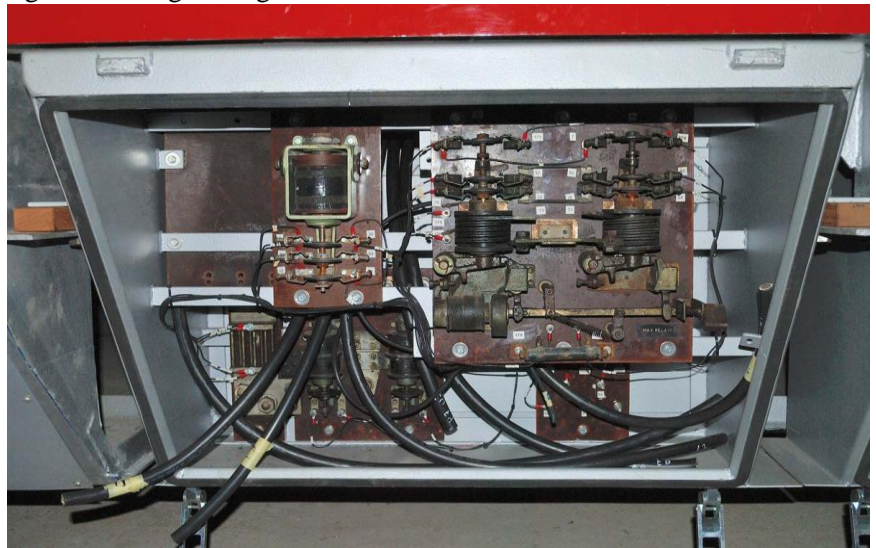
-Pijp voorheen uitgevoerd als flexibele leiding boven rijweerstand moet nog aangebracht worden.

-Aanmaken en aanbrengen tweede set ophangbeugels voor begrenzingsweerstand.

-Vastlassen ophangbeugel luchtverdeelkanaal BCK, eventueel met tussenplaatje om niet ondersteboven te hoeven lassen.

*Bestuderen van tekeningen leidde tot de conclusie dat de vloer is opgebouwd uit langs- en dwarsprofielen, waar min of meer voorgefabriceerde panelen in gelegd worden; dat kunnen we gebruiken bij de planning:

1. Kloosterboer bereidt de langs- en dwarsliggers voor in hun werkplaats.
2. Vanaf 12 november komt een ploeg om die balken in het stel te monteren. Na die montage meten ze de exacte maten voor de panelen en paslatten tegen de wand.





*Boven: goed te zien is hoe de kabels door de pijpen getrokken zijn en de ruimte achter de schortplaten langzaam vol raakt.
Links: het eerste deel van de vloer ligt er in!*

3. In werkplaats van Kloosterboer worden de panelen gefabriceerd.

4. Vanaf de tweede week december komt tweede sessie waarbij de voorgefabriceerde panelen ingelegd worden en de vloer verder wordt afgewerkt. Dat wil zeggen passend maken op leidingen boven de vloer en dergelijke. Isolatielaag en vloerbedekking volgen (veel) later.

Mochten na bovenstaand verslag uw handen jeuken om ook als vrijwilliger in Blerick aan de slag te gaan, neem dan contact met ons op. U bent van harte welkom! Er is nog veel te doen om de 252 goed voor dag te laten komen bij de viering van 175 jaar spoorwegen in september 2014, maar het is de moeite waard om dat samen te proberen!



Ofschoon fase 3 (interieurinbouw) dus gestart is ontbreekt er nog een serieus bedrag in de begroting om het mogelijke einddoel te realiseren. Vandaar dat wij net als in de afgelopen jaren, met alle vertrouwen op een goede respons graag weer een beroep op uw ruime vrijgevigheid als donateur doen. Juist nu zal een extra bijdrage direct effect hebben op de afbouw van de 252 en de herindienststelling van deze unieke trein dichterbij brengen! Wellicht ten overvloede attenderen wij u nogmaals op de ANBI-status van de Stibans, waardoor het mogelijk is uw gift fiscaal af te trekken.

Stibansvrijwilligers aan het werk in een toch wel frisse loods in Blerick

Als bestuur hebben wij aan het museum toegezegd om de door de Stibans verworven gelden beschikbaar te stellen voor de 252, maar dan uitsluitend op basis van uitgevoerde werkzaamheden. U kunt er dus op vertrouwen dat 100% gegarandeerd dat uw donatie besteed wordt aan de restauratie van de 252!

Wij ontvangen uw (extra) donatie 2013 en/of 2014 graag op rekening 4401902 / NL85INGB 0004401902 t.n.v.

Stibans te 's-Heerenberg.

Fijne feestdagen en alvast een voorspoedig 2014, mede namens onze voorzitter en Joris van Vught.

Peter van der Meer, secretaris/penningmeester