



Beste donateur,

Hierbij ontvangt u weer een nieuwsbrief van de Stibans. Vorige keer konden wij u melden dat onze 252 naar Blerick was overgebracht en dat daar in de loods van het Spoorwegmuseum (onze oude Stibansloods zo u wilt) in volle vaart werd doorgewerkt. Zo werd nog net op de valreep van 2013 het eerste deel van de vloer gelegd. Ook in 2014 is er achter de schermen weer hard gewerkt door een kleine groep vrijwilligers. Onderstaand een impressie van de uitgevoerde werkzaamheden, maar niet nadat wij u gemeld hebben dat 2014 voor ons zeer slecht begon met het overlijden van onze oud-voorzitter Lex Lijsten. Lex was al sinds 1994 naast zijn dagelijkse werk als jurist aan het Stibansbestuur verbonden. Eerst als secretaris, daarna als gewoon bestuurslid en van 1999 tot 2004 als voorzitter. Sindsdien vervulde hij de rol van bestuursadviseur. Namens de Stibans heeft het bestuur hem vrijdag 10 januari 2014 de laatste eer bewezen en hem op die wijze bedankt voor zijn bijna 20-jarige inzet en samenwerking.



Pec 8502 en Mat '36 252; twee historische treinen uit 1938, gefotografeerd in Blerick op 8 november 2014. Beide bewaard dankzij de Stibans!

Allereerst is in 2014 de vloer afgemaakt, zodat daarna (eindelijk na al die jaren) veilig door de trein gelopen kon worden. Dit heuglijke feit werd gevierd met een drankje en een dia-show over de 252 periode 1980 – 2000 van medewerker van het eerste uur, Hans Altena. Zijn bezoek aan Blerick in februari bracht hem tot de volgende uitlating: *“een bijzonder moment, temeer omdat het treinstel nu in feite bijna in dezelfde fase is (maar dan in omgekeerde volgorde) als dat wij hem bij de Hoogovens aantreffen, en dat bijna 35 jaar later. Een mooi moment was het dat Joris oude houten tussenwanddelen uit de voorraad haalde (met nummering van ondergetekende) en deze bijna naadloos pasten ! Het was overigens een koude zit in het treinstel tijdens de presentatie, ook dat was bijna gelijk aan de temperaturen in het Beverwijkse”*.

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. 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. Dus na gereedkomen van de vloer is direct begonnen met de houten tussenwanden als eerste onderdeel van het interieur.

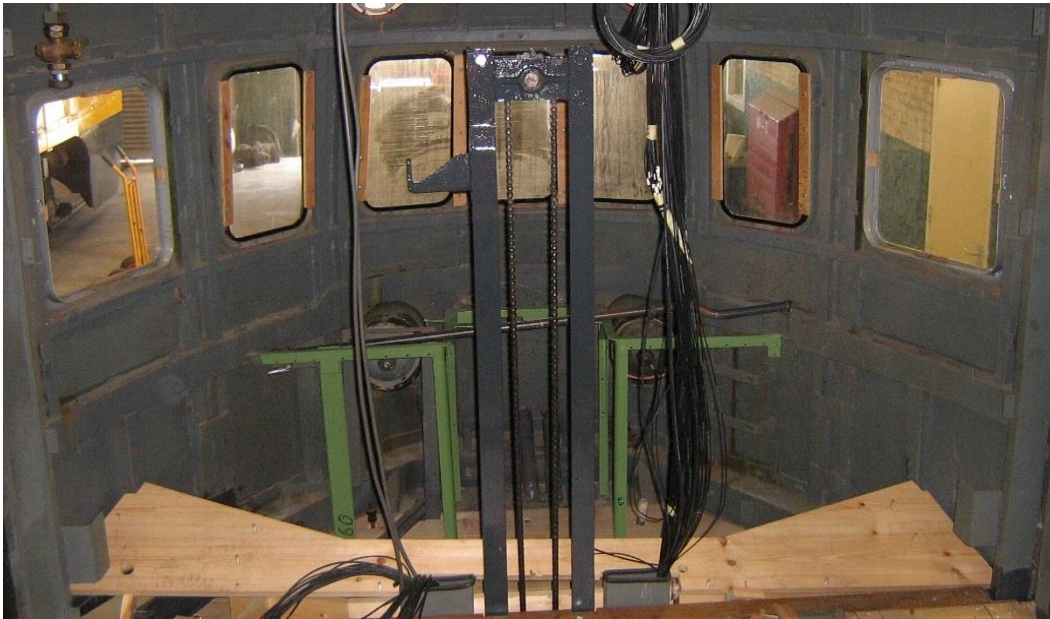


Links: Als eerste werd de wand van de BCK bak, tegen de vlakke kopwand gepast. De bovenste delen waren nog in goede staat en pasten ook goed. Alleen de uitsparingen voor de doorvoer van de hoogspanningsleidingen pasten net niet meer. Vervolgens kwamen diverse andere wanden aan de beurt, voor zover de niet in de weg zouden staan.

Onder: Ook de beide toiletruimten werden al gebouwd.



Vervolgens werden alle warme lucht kanalen voor de coupes uit opslag gehaald en in het stel gelegd. De set zelf bleek gelukkig precies compleet te zijn, alleen diverse bochten en aansluitmoffen ontbraken. Overigens bleek dat de doorvoer naar de cabines in de loop van de tijd dichtgemaakt was. De cabineverwarming werkte toen met straalkacheltjes. We gaan het nu weer origineel maken. Alvorens de cabinewand in de BCK-bak geplaatst kon worden, moest wel eerst de handrem geplaatst worden. Deze set was weliswaar compleet, maar alle delen zijn losgehaald, ontroest, opnieuw in de verf gezet en weer gemonteerd. Ook bleek het nodig iets meer ruimte in de cabinevloer te maken. Het vloerdeel bij de cabineachterwand is daarna los gelaten, dar moet ook nog de pantograafleiding, de spaarreservoirleiding en de verwarmingskoker doorheen steken. Als we de vloer nu weer vastmaken, moeten we ze voor ieder van die items weer loshalen...



Links: de handrem in de BCK-cabine.
Onder: het frame van de cabinewand in de BCK staat. De handrem is nauwelijks meer zichtbaar. Langs de wand liggen grijze kokers. Dat zijn de warme lucht kanalen. De vloer is nieuw, de voor reparatie en onderhoud wegneembare luiken zijn nog origineel.



Ook aan de onderzijde van de trein is verder gewerkt. Zo is gewerkt aan de afschermplaten boven de rijweerstand. De bouten daarvan moesten van boven vast gelast worden en daar weer voor moesten de contra-strippen op z'n minst afgetekend zijn. Die strips moesten nog geleverd worden voordat ze gemonteerd kunnen worden. Bij het pasmaken van die afschermplaten zijn we meerdere malen onzacht in aanraking gekomen met het raamwerk waaraan de rijweerstand moeten hangen. Bovendien zit het eigenlijk in de weg voor het maken en ophangen van platen en contrastrips. Dat heeft er ook mee te maken dat kabels en kabelpijpen door de platen heen steken. Om de gaten daarvoor netjes te kunnen maken, zonder een hele grote legpuzzel van iedere plaat te maken, moeten we het rek voor de rijweerstand uitnemen. Dat is even vervelend werk, maar ik denk dat we er op vele manieren plezier van gaan hebben: minder gebutste hoofden, sneller werken, beter passende platen met goede doorvoeren voor de kabels en last but not least, we kunnen alle onderdelen goed controleren en verven. Alle rijweerstand zijn geassembleerd en (door Strukton) doorgemeten. Na montage van de afschermplaten (liggen klaar) en vervanging van enkele isolatoren kunnen ze onder het stel gehangen worden. Hopelijk staat het daarna wat minder scheef.



Links: schoonmaken van de rijweerstand. Rechts: De doorgemeten rijweerstand, bijna gereed voor montage.

Parallel aan de werkzaamheden in Blerick is ook buitenshuis gewerkt, onder andere bij Brouwer in 's-Heer Hendrikskinderen. Dit bedrijf bekleeft alle zittingen met de originele stof. Ook dit is een immense klus, maar nu deze werkzaamheden parallel lopen kan straks ineens een enorme voortgang gerealiseerd worden; Alle frames zijn al gerepareerd en kunnen geschilderd worden. De originele vloerbedekking hebben we ook al gevonden en zodra (een deel van) de BCK-bak gereed is kunnen de banken gemonteerd worden; ze zijn al afgeleverd in Blerick. En dan gaat het toch wel weer op een echte trein lijken....



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 dichtbij brengen! Wellicht ten overvloede attenderen wij u nogmaals op de ANBI-status van de Stibans, waardoor het mogelijk is uw gift (onder voorwaarden) fiscaal af te trekken.

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 100% op vertrouwen dat uw donatie gegarandeerd besteed wordt aan de restauratie van de 252!

Wij ontvangen uw (extra) donatie 2014 en/of 2015 graag op rekening NL85INGB 0004401902 t.n.v. Stibans te 's-Heerenberg.

Alvast fijne feestdagen en een voorspoedig 2015, mede namens onze voorzitter en Joris van Vught.

Peter van der Meer, secretaris/penningmeester