



SPECIALE EDITIE / GROOT NIEUWS!

Beste donateur,

Wie met zo'n kop durft te openen, moet ook wel echt iets te melden hebben. Nou, dat hebben we ook! Het moment van afronding van de restauratie van Mat '36 252 is nabij; uiterlijk 2023 is het plan.

Nu hoor ik u denken "dat heb ik vaker gehoord". Maar dat waren achteraf gezien misschien meer voornemens en wensen, nu is het volgens ons echt concreet. En zo stellig als nu hebben we het nog niet eerder gebracht. We realiseren ons dat we ook voor onszelf de lat hoog leggen, maar we denken dat het haalbaar is.



In onze vorige nieuwsbrief van begin dit jaar hebben we al een tipje van de sluier opgelicht en sindsdien heeft achter de schermen heel veel formeel overleg plaatsgevonden. Daarom heeft ook (te) lang geduurd voordat we deze nieuwsbrief konden versturen, maar u kunt zich voorstellen wij wel zekerheid wilden alvorens we het aandurfd en om dit grote nieuws zo te mogen en kunnen brengen.

In deze nieuwsbrief zullen we toelichten waarom het jaar 2023 en hoe we dit ambitieuze plan denken te realiseren. Lees mee en geniet in gedachten vast van wat er de komende jaren gaat gebeuren.

Allereerst het antwoord op de vraag waarom dan 2023. Simpel gezegd hebben we vanaf nu geteld dan nog bijna drie jaren waarin aan het stel gewerkt kan worden om diverse mijlpalen te kunnen vieren. In 2023 wordt ons stel 85 (!) jaar oud en is het net zo lang geleden dat de elektrificatie van het middennet in dienst kwam. Bovendien is het dan alweer 55 jaar geleden is dat de 252 buiten dienst ging.

Projectleider Maykel Castelijns, die ook het project restauratie van de RD 7659 heeft geleid, heeft de afgelopen tijd de nog uit te voeren werkzaamheden geïnventariseerd, een financiële begroting en een tijdsplanning gemaakt. Samen met alle uitzoekwerk van afgelopen jaren ontstond zo een goed onderbouwd plan, waar de directie van Het Spoorwegmuseum zich graag achter heeft geschaard, met als doel om het project 252 in 2023 af te ronden. Dat betekent in de praktijk dat vanuit het museum mensen en faciliteiten beschikbaar worden gesteld voor dit project. Het benodigde geld moet echter van de Stibans komen. Het zal u niet verbazen dat het museum door corona een hele lastige tijd achter de rug heeft en nu geen grote bedragen beschikbaar heeft voor dit soort projecten.

Als Stibans hebben we een redelijke spaarpot. Verder zullen de mogelijkheden voor aanvullende subsidies onderzocht worden. Daarbij geldt echter vaak als voorwaarde dat de subsidiegever ongeveer net zo veel wil bijdragen als dat de aanvrager zelf inbrengt. Dus hoe meer wij zelf inbrengen.....Daarom doen wij net als in de afgelopen jaren, met alle vertrouwen op een goede respons, graag weer een beroep op u als donateur. Juist nu en meer dan ooit tevoren zal een extra bijdrage direct effect hebben op de afbouw van de 252 en de herindienststelling van deze unieke trein dichterbij brengen!

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. En die zijn er geweest zoals u hebt kunnen zien! U kunt er dus 100% op vertrouwen dat uw donatie gegarandeerd besteed wordt aan de restauratie van de 252! Deze toezegging bestond al mondeling maar is nu schriftelijk bevestigd. En die bevestiging maakte dat het museum haar mensen en faciliteiten beschikbaar wilde stellen.

Het einddoel is nog steeds dat er gestreefd wordt naar een rijvaardige 252! Maar het is nog niet zeker of dit budgettair haalbaar is. De bedoeling is om de trein direct in te richten rekening houdend met de nieuwste eisen zoals waaronder ERTMS/ ATB en 1800 Volt.

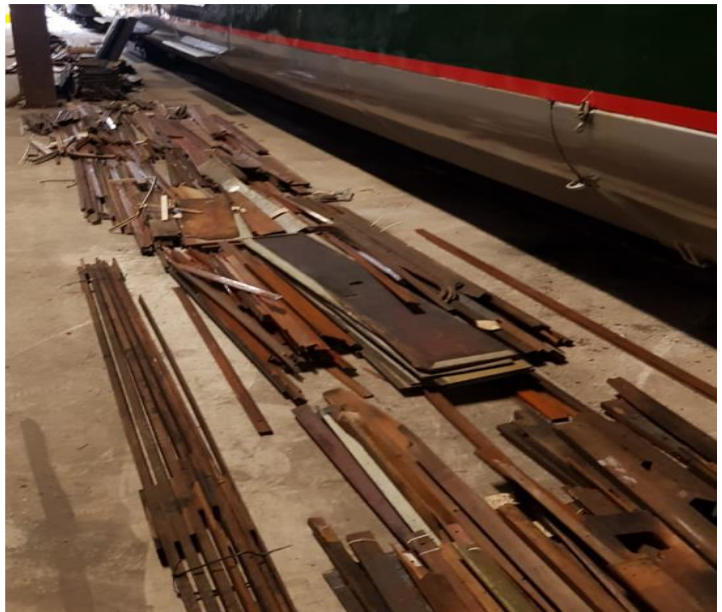
De afgelopen jaren hebben we ons in eerste instantie gericht op de interieurinbouw, met daarbij de aanvulling dat zaken die benodigd zijn om te rijden die onbereikbaar worden of onuitvoerbaar worden door het aanbrengen van interieurdelen nu natuurlijk wel aangebracht worden, later lukt dat nooit meer. Het definitieve besluit tot rijvaardig maken wordt nog steeds zover mogelijk vooruitgeschoven. In ieder geval betrof een groot deel van de eerste project overleggen allemaal zaken die met rijvaardig herstellen en de benodigde toelatingskeuringen te maken hadden.



Het in de vorige nieuwsbrief al genoemde enthousiasme van de vrijwilligers in Blerick heeft ertoe geleid dat er in 2021 enorm veel werk verzet is. Ieder zaterdag zo'n 10 mensen. En inmiddels wordt er niet alleen in Blerick aan de 252 gewerkt, maar ook in Utrecht. De rit met de twee mP's op 30 mei was behalve als conditierit ook bedoeld om onderdelen over te brengen van Blerick naar Utrecht.

In Blerick is verdergegaan met de binnenzijde. Eerst zijn nog de plafonds op de balkons en in de cabines grijs geschilderd. Daarna is ook daar isolatiemateriaal en kippengaas aangebracht waarna de laatste dakframes gemonteerd konden worden. Dat is nu in het hele stel gereed.

Vervolgens is verdergegaan met het uitzoeken van de hardhoutenlatten frames waarop de zijwandbeplating gemonteerd kan worden. Alle houtjes zijn uitgezocht en gemonteerd. Daarna kon per raam de wandbeplating ingemeten worden, gezaagd worden en daarna in de trein passend gemaakt om de rondingen van het raam. En dat zo'n 30-35 maal. Het was bijna lopende band werk: een ploeg doet de voorbereiding, een ploeg maakt de wandbeplating en de andere ploeg monteert deze. Zo kon ook nog binnen de coronaregels gewerkt worden.





Tegelijk met de zijwandplaten boven de ramen zijn de noodrembakjes aangebracht. Deze planken die boven de ramen komen te zitten (waar het raammechanisme achter verwerkt zit) zijn bijna allemaal geplaatst. Alleen in de 2e klasse afdelingen moeten nog enkele planken gemonteerd worden. In de 3e klasse afdelingen zijn we inmiddels begonnen om het sierhout (gelakt hout) te passen (en passend te maken). Deze gelakte plankjes worden dan meteen (tijdelijk met normale spaanplaat-schroeven) vastgeschroefd. Dit alles om, voordat de bekleding erop gelijmd wordt, te kijken of de onderdelen passen.



In de 2e klasse afdeling in de BCk bak zijn de dakplaten nu goed en stevig vastgezet. Op dit moment is dit zo goed als af en is in China een betaalbare wandbekleding gevonden die later tegen al het houtwerk gelijmd zal worden. De houten kappen in de cabine (waar de sluitseinen achter zitten) zijn vernieuwd en in de witte verf gezet. Deze zullen op termijn, om zeker te weten dat alles past, in het treinstel geplaatst worden. Ter bescherming van de al eerder geplaatste zittingen en rugleuningen in de 2e klas zijn deze tijdelijk gedemonteerd. De kussens zijn voorzien van markering en kunnen dus straks weer op dezelfde plek teruggeplaatst worden





Om te kijken of alles nog wel in de 252 past zoals de bedoeling is, is een proefopstelling van enkele banken gemaakt. De banken zijn geplaatst om te kijken waar eventuele sparingen opgevuld moeten worden, of de bagagenetten goed boven de banken zitten en of deze goed vastgezet kunnen worden.

De zittingen en rugleuningen die afgelopen week zijn vrijgekomen uit de loods zijn tijdelijk in de Pec opgeslagen. Pas op een later moment worden deze door een externe partij voorzien van nieuwe bekleding. De bagagenetten zijn extreem smerig, dus ook die zullen schoongemaakt gaan worden door een externe partij.



Op de plek-ken waar de lamphouders moeten komen, zit boven het plafond een houten blok gemonteerd waar uiteindelijk de lamphouder tegenaan geschroefd wordt. In de loop der jaren is de staat van enkele blokken niet beter geworden daarom zijn er recent nieuwe blokken gemaakt.



De 252 zal voorzien worden van een omroepsysteem. Hiervoor zijn pvc-buizen aangebracht waar de bekabeling voor de speakers doorheen zal gaan lopen. Ook de gaten waar de noodremketting doorheen zal gaan lopen zijn allemaal geboord. Op alle locaties waar een speaker moet komen ligt een leiding. Het leidingwerk is nu ook overal met zadels gemonteerd aan het dak. Bij de bakovergang zijn 2 lasdozen gemonteerd waartussen later een flexibele leiding zal gaan komen.

Daarnaast zijn, na het uitzoekwerk op technische tekeningen, in het Bk rijtuig de kabels voor de treinverlichting en in/uit bordjes getrokken. De bekabeling is gemarkeerd en zal op een later tijdstip door de kabelkokers gelegd en tijdelijk bevestigd worden.

De waterleidingen en andere onderdelen voor het toilet zijn schoongemaakt.

Medio mei zijn alle E-kasten die onder het treinstel vandaan gehaald. De kasten zijn op 30 mei met de museum mP naar Utrecht Maliebaan overgebracht om dan daar in de Df en Hbbkss rijtuig verder in elkaar gezet gaan worden. Deze wagens waren door de Utrechtploeg al leeggemaakt en voorzien van een speciale inrichting zodat er makkelijk en goed gewerkt kan worden.



De benodigde losse componenten (relais, schakelaars, vonkenschotten, afdekkappen, luchtcomponenten, puntenborden, contactblokken en contactvingers) zijn allemaal bij elkaar gezocht en waar mogelijk schoongemaakt. Per E-kast zijn deze componenten apart in een palletbak gelegd. Zo was er in Utrecht geen uitzoekwerk meer nodig om te achterhalen welk onderdeel in welke kast gemonteerd moet worden.

In Utrecht kunnen de onderdelen verder schoon,- en compleet gemaakt worden. Vervolgens kunnen alle schakelaars geassembleerd worden en in de



kasten gezet worden. Dit geldt ook voor de relaisschakelaars, zekeringhouders en puntenborden. Hiervoor is inmiddels een testopstelling gebouwd. De benodigde is getest met een schakelaar, en deze werkt naar behoren. Nu kunnen alle hoogspanning schakelaars beproefd worden.

In Utrecht is begonnen met alle onderdelen van de 22 lijnschakelaars in opslagbakken te sorteren, zodat er goed overzicht is van de aanwezige materialen en de staat hiervan. Daarna zijn panelen van de schakelkast gedemonteerd en ook de rijrichtingwals is geheel gedemonteerd. De afgenomen onderdelen wordt de komende tijd gereviseerd. Daarnaast is verdergegaan met het opknappen van de zekering houders, de eerste is in de isolatielak gespoten om te kijken wat het resultaat wordt.

In de schakelkasten van de mat '54 zijn diverse maten opgemeten om te kijken of aanwezige reserve isolatieplaten kunnen gebruiken voor de mat '36 schakelkasten. Tot slot wordt in Utrecht de bedrading ingemeten en gemonteerd.

Wij vertrouwen er dan ook op dat wij u met deze nieuwsbrief hebben kunnen overtuigen van onze immer aanwezige drive om de 252 weer op de baan te krijgen. We hopen dat u ons net als voorgaande jaren weer ruimhartig wilt steunen, zodat we ook in 2021 en 2022 weer vol gas aan de slag kunnen. Want ofschoon de interieurinbouw dus al in volle gang is, ontbreekt er nog een serieus bedrag om het einddoel te realiseren.

Mocht u na het lezen van deze nieuwsbrief uw handen voelen jeuken om daadwerkelijk mee te werken aan de wederopbouw van dit bijzondere treinstel, neem dan contact met ons op. Alle hulp is welkom, ook als u niet technisch bent aangelegd. En u kunt nu ook in Utrecht aan de slag. Diverse oud Stibans medewerkers van het eerste uur zijn inmiddels daar aan de slag gegaan.

Wij ontvangen uw (extra) donatie 2021 en/of 2022 graag op rekening NL85INGB 0004401902 t.n.v. Stibans te 's-Heerenberg. 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.

Tot slot begrijpen wij dat u als donateur onze 252 en de geschetste voortgang van de werkzaamheden wel weer eens in levenden lijve wilt aanschouwen. Gezien de nog lopende schoonmaakwerkzaamheden en de ontwikkelingen als gevolg van corona, kunnen wij helaas nog geen harde nieuwe toezegging doen om in 2021 de loods in Blerick exclusief open te stellen voor de Stibansdonateurs, maar we doen ons best!

Daarop vooruitloppende kunt u op youtube een filmpje bekijken over de restauratie van de 252. De presentatie is van Peter Paul de Winter. Daarin is te zien wat er in deze nieuwsbrief beschreven is, maar ook wat er zo bijzonder aan de 2520 is. En geloof me, ook ik hoorde nog leuke nieuwtjes: de toiletten in de verschillende reisklassen en het feit dat je wel kon “downgraden” maar niet omgekeerd. Maar ook het gebruik van de verschillende licht-sterktes van de gloeilampen: betaalde je meer, dan kon je ook beter lezen.



Drie dankzij de Stibans bewaard gebleven treinstellen voor de loods in Roosendaal in oktober 1986. Van achter naar voren DEI 41, Mat. '46 II 273 en vooraan Mat. '36 II 252. De achterste twee maken al heel lang deel uit van de (rijvaarde) collectie van het Spoorwegmuseum en dat moment komt voor de 252 nu ook erg nabij. Wie had dat 35 jaar geleden bij het maken van deze foto ooit gedacht?

Met vriendelijke groet, Peter van der Meer penningmeester/secretaris

