

Projectplan restauratie LTM 6-137

Januari 2022, Stichting Limburgse Tramweg Maatschappij



©stichting Limburgse Tramweg Maatschappij

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
1.1.	DE STICHTING	3
1.2.	HET TYPE BUS	3
1.3.	HISTORISCHE BESCHRIJVING LTM 6-137	4
1.4.	PERIODE 2016 – 2021	5
2.	SUBSIDIE TRAJECT	6
2.1.	ACHTERGROND	6
2.2.	VOORWAARDEN	6
2.3.	AANLOOP	6
2.4.	DEFINITIEVE BEGROTING	7
2.5.	TOELICHTING BEGROTING	8
3.	PLANNING	9
3.1.	REEDS UITGEVOERD	9
3.2.	Fases	10
	Bijlage	11

1. INLEIDING

1.1. DE STICHTING

De stichting Limburgse Tramweg Maatschappij (S-LTM) is een voortzetting van de voormalige stichting Limburgs Bus Museum (LBM) en opgericht in oktober 2020. Gedurende het bestaan van het LBM ontstond de roep om in het historisch beleid meer nadruk te leggen over de voormalige Limburgsche Tramweg Maatschappij (LTM), na NS Limburgs langst dienende openbaar vervoer organisatie.

Na het in bruikleen verkrijgen van de rechten (beeldmerk rechten, reclame-uitingen e.d.) van openbaar vervoer organisatie Transdev werd besloten om de stichting statutair te hernoemen naar stichting Limburgse Tramweg Maatschappij en alle activiteiten niet aangaande het erfgoed van de LTM af te stoten. Transdev is op de Nederlandse markt bekend onder de merknamen Hermes en Connexion. Het beleidsplan en het collectieplan zijn daarna herschreven naar de nieuwe situatie. Vanaf oktober 2021 is het primaire doel van de stichting Limburgse Tramweg Maatschappij het “in standhouden van het (rijdend) erfgoed van de Limburgsche Tramweg Maatschappij” en deze te bewaren voor toekomstige generaties als rijdend, mobiel museum.

De stichting Limburgse Tramweg Maatschappij is een organisatie zonder winstoogmerk en wordt gerund door vrijwilligers die geen (onkosten)vergoeding ontvangen. De stichting Limburgse Tramweg Maatschappij is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder 66315174 en is statutair gevestigd te Eygelshoven op het adres:

Torenstraat 4
6471 JX Eygelshoven – Kerkrade.

De stichting Limburgse Tramweg Maatschappij is door de belastingdienst aangemerkt als ANBI en zodanig geregistreerd als RSIN 856491147.

De stichting Limburgse Tramweg Maatschappij is lid van de volgende belangenorganisaties:

- Stichting Mobiele Collecties Nederland -Ministerie van OCW (MCN)
- Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME)
- Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)
- Vereniging Exploitatieve Samenwerking Openbaarvervoermusea (ESO)

1.2. HET TYPE BUS

Dit type bus is in opdracht van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen (als grootaandeelhouder van diverse openbaar vervoer organisaties in Nederland) ontwikkeld door de Koninklijke Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel Werkspoor te Amsterdam/ Utrecht. Kenmerkend voor deze bus zijn het zelfdragende frame en de toonaangevende parabolische voorruit uitgevoerd als paraboolreflector naar ontwerp van hoofdingenieur Hofstede. De parabolische voorruit zorgde ervoor dat de chauffeur geen last had van de felle binnenverlichting veroorzaakt door TI-verlichting wat toen een noviteit was.

Deze bussen, op basis van een Leyland chassis en aandrijflijn voorzien van een opbouw gefabriceerd door Werkspoor, werden bekend onder de formele naam "Holland Coach Tiger Cub". Naderhand hebben meerdere carrosseriebedrijven de opbouw verzorgd maar altijd op basis van chassis en motor van Leyland. In totaal zijn er 659 exemplaren gefabriceerd tussen 1956 en 1967.

De LTM Bolramers, anders dan de andere.

Ook carrosserieopbouwer Den Oudsten te Woerden heeft in de periode 1964 – 1967 60 exemplaren gebouwd op basis van het Leyland chassis. Groot verschil met de eerdere bouwseries is dat de bussen langer zijn, bredere middendeuren bezaten en een hoekigere achterkant. Deze stonden bekend onder de merknaam "Royal Tiger". Vanwege het heuvelachtige terrein waarop de LTM-bussen dienst zouden gaan doen, koos de LTM als enige in het land voor de krachtigste motorbron, de 185 pk sterke O.680 van Leyland. Uiteindelijk werden 14 bussen geleverd aan de LTM. De bussen waren voorzien van 40 zit- en 45 staanplaatsen.

1.3. HISTORISCHE BESCHRIJVING LTM 6-137

LTM 6-137 behoort tot een serie van 14 bussen (serie LTM 6-129 – 6-142) welke in 1966 aan de LTM werden geleverd in de bekende groene LTM-kleur. De bus werd zowel in het streekvervoer in Zuid en Midden-Limburg als stadsdiensten in diverse steden zoals Heerlen en Sittard ingezet. Ook het mijnwerkersvervoer naar en van de diverse steenkolenmijnen behoorden tot het takenpakket van de 6-137.

In 1974, toen de hoofdaandeelhouder NS had besloten dat alle streekbussen in Nederland een uniforme kleur zouden krijgen, werd de 6-137 bij het Centraal Autobus Bedrijf te Utrecht voorzien van de bekende gele kleur.

In 1978 fuseert de LTM met de NAO tot "Verenigd Streekvervoer Limburg" (VSL) die de bus overneemt. Hier blijft ze onder haar oorspronkelijke nummer 6-137 dienstdoen tot 1982. In dit jaar wordt de 6-137 verkocht aan Maastricht Aachen Airport (toen nog Maastricht Airport) en werd gebruikt als platformbus onder het nummer B-2.

In 1994 verwerft het Haags Bus Museum de 6-137 maar ziet uit eindelijk af van restauratie vanwege haar slechte conditie. Er wordt onderzocht om de bus te slopen voor onderdelen en alleen de karakteristieke "kop" te bewaren. Hier wordt uiteindelijk ook van afgezien en in 2002 wordt de bus in bruikleen afgestaan aan het Noordelijk Openbaar Vervoer Museum. Deze willen de bus, voorzien van Friese kleuren, voor statische (niet rijvaardige) expositie restaureren.

Na een jaar van onderhandelingen kon het Limburgs Bus Museum in 2016 de 6-137 overnemen en keerde de bus, na 22 jaar van afwezigheid, weer terug naar Limburg, terug naar huis.

1.4. PERIODE 2016 – 2021

In de periode 2016 – 2021 is zijn er door de vrijwilligers van het Limburgs Bus Museum en hierna Stichting Limburgse Tramweg Maatschappij diverse constructieve werkzaamheden uitgevoerd. Deze bestonden uit:

- gereedmaken van eerdere herstellingswerkzaamheden aan het chassis;
- herstelwerkzaamheden aan de carrosserie;
- conserveren van het chassis en carrosserie;
- reconstructie van “de kop”;
- inventariseren van missende onderdelen;
- zoeken naar missende onderdelen op de Europese markt;
- componentenrevisie.

Alle bovengenoemde werkzaamheden zijn door het Limburgs Bus Museum/ Stichting Limburgse Tramweg Maatschappij uit eigen middelen gefinancierd.

Ook kon in 2018 een LTM Bolraambus (6-132), die was teruggevonden in Polen, worden aangeschaft als onderdelenleverancier. In 2021 is er een versnellingsbak overgenomen van een ander museum, omdat de 6-137 destijds is aangeschaft zonder de originele versnellingsbak. Zowel de 6-132 als de versnellingsbak zijn uit eigen middelen, aangevuld met crowdfunding en donaties aangeschaft.

De 6-137 is ingeschreven in het “Nationaal Register Mobiel Erfgoed” onder nummer 3.512.003. Helaas is er vanwege de Covid-19 pandemie nog geen status toegekend aan de 6-137, wat subsidieaanvraag bij fondsen als het “Prins Bernard Fonds” en “VSB Fonds” vooralsnog onmogelijk maakt.

2. SUBSIDIE TRAJECT

2.1. ACHTERGROND

Aanvang 2021 is door het bestuur besloten om voor het resterende deel van de 6-137 restauratie subsidie aan te vragen. Achterliggende gedachten hiervoor zijn:

- Een groot deel van de werkzaamheden die in eigen beheer kunnen worden uitgevoerd zijn afgerond. Het merendeel van de overige werkzaamheden kan niet in eigen beheer worden uitgevoerd. Dit omdat de Stichting LTM niet over een eigen werkplaats beschikt. Daarnaast ontbreken veel werkzaamheden de noodzakelijk kennis, kunde en apparatuur.
- Als gevolg van de Covid-19 pandemie ligt de toeristische exploitatie al twee seizoenen stil. Hierdoor zijn er in de afgelopen twee jaar geen inkomsten gegenereerd.
- Ook merkt het bestuur van de Stichting LTM dat in deze roerige periode het aantal donaties afgenomen is.

2.2. VOORWAARDEN

Het bestuur van Stichting LTM heeft intern de volgende voorwaarden gesteld met betrekking tot het bestek en diens begroting:

- Er moet zoveel mogelijk worden gezocht naar aannemers/organisaties binnen de provinciegrenzen;
- De aannemer(s) moet(en) bekend zijn met de oude techniek;
- Wanneer aannemer gebruik maakt van diensten van onderaannemers, is aannemer zelf verantwoordelijk voor het bewaken en behalen van de tijdsplanning.
- Er moeten milieuvriendelijke materialen gebruikt worden zonder aantasting van het historisch karakter van de 6-137;
- Indien mogelijk moet gepoogd worden de 6-137 in haar gebruik, zonder aantasting van het historisch karakter, milieuvriendelijker te maken;
- In de begroting wordt definitief gekozen om geen vrijwilligersvergoeding op te nemen.

2.3. AANLOOP

In 2021 is de aanloop begonnen naar een definitief bestek en daarmee samenhangend de definitieve subsidieaanvraag. Hiertoe zijn alle openstaande werkzaamheden geïnventariseerd en ingedeeld. Op basis van het voorgaande zijn talloze bedrijven uitgenodigd voor het opmaken van een offerte.

Het bestuur heeft moeten vaststellen, dat vanwege de Covid-19 pandemie en de bijbehorende maatregelen dit een langdurig proces is gebleken, mede doordat de aangeschreven bedrijven voor het maken van een passende offerte een inspectie aan de 6-137 moesten uitvoeren. De volledige procedure heeft een klein jaar in beslag genomen.

2.4. DEFINITIEVE BEGROTING

Omschrijving:	Bedrag
Carrosserie:	
• Gereedmaken constructieve werkzaamheden:	€ 2.750,00
• Schuren, spuiten en afwerken á concours staat:	€ 26.250,00
Interieur:	
• Vloer aanbrengen:	€ 1.409,30
• Trespa platen t.b.v. bekleding binnenzijde + bedrukken:	€ 567,00
• Restauratie van zetels en banken:	€ 5.000,00
Techniek:	
• Motorrevisie inclusief versnellingsbak en componenten:	€ 28.980,00
• Revisie remsysteem:	€ 1.012,20
• Aanschaf banden:	€ 5.172,30
• Aanschaf accu's:	€ 275,00
Klein materialen:	
• Diverse klein materialen t.b.v. beplating, elektro etc.	€ 2.750,00
Keuringen:	
• RDW-keuring t.b.v. kenteken verkrijgen + APK:	€293,02
Totaal:	€74.458.82

**Voor alle genoemde bedragen geldt het tarief bekend bij opstellen begroting, december 2021*

2.5. TOELICHTING BEGROTING

Carrosserie

- Voltooien laswerkzaamheden.
- Voorbereidingen subframe aanbrengen nieuwe vloer.
- Passend maken en aanbrengen buitenbeplating.
- Vervanging raamrubbers.
- Vervanging van sommige ramen en raamrubbers.
- Vernieuwing van beugels m.b.t. luchtketels, brandstoftank, uitlaat etc.
- De bovengenoemde werkzaamheden worden uitgevoerd door vrijwilligers van de Stichting LTM. Het genoemde bedrag is benodigd voor de aanschaf van materialen.
- Schuren, spuiten en afwerken moet (mede door milieuregelgeving) worden uitgevoerd door een gespecialiseerd bedrijf. Ook beschikt de stichting LTM niet over de kennis, kunde en materialen om dit in eigen beheer uit te kunnen voeren.

Diverse kleine materialen t.b.v. beplating, elektro enzovoorts

- Aanschaf bevestigingsmaterialen, elektrotechnische benodigdheden.

Interieur

- Vloerdelen moeten opnieuw worden aangebracht conform geldende eisen.
- Binnenzijde moet opnieuw bekleed worden met bedrukte trespa platen. De oorspronkelijke beplating is niet meer verkrijgbaar. Als alternatief worden trespa platen bedrukt, wat hetzelfde effect geeft.
- De bovengenoemde werkzaamheden zullen door de vrijwilligers van stichting LTM in eigen beheer worden uitgevoerd. Het genoemde bedrag is benodigd voor de aanschaf van materialen.
- Herstel en restauratie van zetels en banken. Dit zeer gespecialiseerde werk kan niet in eigen beheer worden uitgevoerd daar de kennis, kunde, ervaring en benodigdheden niet binnen de Stichting LTM aanwezig zijn en wordt, buiten de provincie, uitbesteed.

Techniek

- Revisie van motor, versnellingsbak en componenten als brandstofpomp, oliepomp, compressor, dynamo en uitlijnen/balanceren; dit zeer gespecialiseerde werk kan niet in eigenbeheer worden uitgevoerd daar de kennis, kunde, ervaring en benodigdheden niet binnen de stichting LTM aanwezig zijn en wordt, binnen de provincie, uitbesteed.
- Remsysteem. Het remsysteem wordt door de vrijwilligers van stichting LTM zelf gereviseerd. Het genoemde bedrag is benodigd voor de aanschaf van onderdelen.
- Banden zullen door een extern bedrijf worden aangeleverd, gemonteerd en gebalanceerd. Prijs is inclusief afvoeren en milieuvriendelijk verwerken van de huidige banden.
- Aanschaf accu's (en afvoer oude accu's).
- Diverse kleine materialen: Dit betreft bevestigingsmaterialen, kleine elektrotechnische materialen (zekeringen, draden etc.), beugels.

Keuring

- Daar de LTM 6-137 sinds 1994 formeel niet meer bestaat, moet een herkeuring plaatsvinden. Deze keuring (om het kenteken weer actief te maken) en ook de verplichte APK wordt uitgevoerd door de RDW.

3. PLANNING

3.1. REEDS UITGEVOERD

- gereedmaken van eerdere herstellingswerkzaamheden aan het chassis;
- herstelwerkzaamheden aan de carrosserie;
- conserveren van het chassis en carrosserie;
- reconstructie van 'de kop';
- inventariseren van missende onderdelen'
- zoeken naar missende onderdelen op de Europese markt;
- componentenrevisie.

Naast deze bestaande werkzaamheden is de bus al volledig ontmanteld wat een groot voordeel is bij de uitvoering van de overige werkzaamheden.

3.2. Fases

Om de werkzaamheden duidelijk te ordenen, en aan te sluiten op werkzaamheden van derden is er een planning gemaakt in fases:

Fase 1

Onderdelen welke gereviseerd worden door derden, demonteren (voor zover nog niet gebeurt) en op transport sturen, dit betreft:

- motor;
- motorcomponenten;
- versnellingsbak;
- aandrijflijn;
- stoelen en banken.

Fase 2

- voltooiën constructie werkzaamheden carrosserie (aflassen wielkasten);
- omzetten voor- en achteras tussen bussen 6-132 en 6-137;
- omzetten ontbrekende beplating;
- uitvoeren remrevisie;
- omzetten luchttechnische leidingen;
- omzetten uitlaatsysteem;
- reviseren stuursysteem;
- aanbrengen beplating en isolatie binnenzijde;
- schoonmaken, schuren en verven stoelframes.

Fase 3

- opbouwen beplating;
- herstellen ruiten en raamrubbers;
- aanbrengen nieuwe vloer;
- monteren nieuwe stoelen en banken;
- completeren dashboard;
- reviseren deuren en noodluiken.

Fase 4

- inbouwen motor, versnellingsbak en aandrijflijn;
- wisselen bestaande banden tussen nieuwe banden;
- gereedmaken carrosserie en techniek voor APK en keuring kenteken;
- gereedmaken carrosserie voor spuitproces;
- overbrengen bus naar spuiter;
- keuren door RDW.

Fase 5

- proefbedrijf;
- technische controle na het proefbedrijf;
- Indienststelling.

Bijlage

Het beoogd eindresultaat



Stand december 2021

