



Beste donateur,

Hierbij ontvangt u weer de nieuwsbrief van de Stibans; dit keer aan het begin van het nieuwe jaar.

Waren we vorig jaar nog optimistisch over de oplossing van het asbestprobleem in Blerick en dachten we dat alle onderdelen weer veilig bereikbaar zouden zijn, de realiteit viel toch weer tegen in 2019 en weer werden we beperkt in wat we konden doen. Anderzijds hebben de Blerickse vrijwilligers gewerkt aan de restauratie van RD7659 voor het spoorwegmuseum.

Maar we hebben ons niet uit het veld laten slaan in de afgelopen periode en er is door een kleine groep vrijwilligers op de achtergrond (thuis) stug en voortvarend doorgewerkt aan onze 252. Dat heeft erin geresulteerd dat we in 2019 toch weer behoorlijk wat voortgang hebben geboekt en dat willen we in deze nieuwsbrief graag met u delen.

Om te beginnen zijn alle schortplaten die niet vastgeschroefd zaten weer op het stel gehangen. Bij het terughangen bleek dat er een aantal platen beschadigd of niet correct te zijn. Zo missen een flink aantal platen hun subframe, mist een plaat bij de rijweerstanden het rooster en ligt een bodemplaat verkeerd om. De schortplaten moeten in ieder geval schoon gemaakt worden, zonodig met de stoomreiniger. Bij platen die een subframe hebben zou er conserveermiddel / roestbindmiddel tussen het frame en de plaat gegoten moeten worden en daarna de spleet afkitten. Er zijn wel diverse platen die eigenlijk eens door een plaatwerker of een carrosseriebedrijf onder handen genomen moeten worden. Omdat de schortplaten altijd goed toegankelijk blijven, kan dat ook als de restauratie verder bijna af is.

Ter bescherming van de houten vloer tegen vonken en warmte uit kasten en rijweerstanden die er onder hangen zijn er nieuwe afschermplaten besteld. De voorheen gebruikte asbestplaten konden niet meer gebruikt worden, dat behoeft verder geen toelichting.



Een ander al langlopend project zijn de verwarmingskoffers. Vorige keer bestonden die alleen nog als CAD-tekening, daarna zijn onderdelen ingekocht bij verschillende toeleveranciers en inmiddels is een van de twee koffers in elkaar gezet. Als eerste zijn de frames van de verwarmingskoffers geassembleerd en daarna verzinkt en vervolgens verder opgebouwd. Om de verwarmingskoffers onder de trein te kunnen hangen zijn draadeinden besteld en vervolgens op de juiste lengte gebracht. De draadeinden zijn daarna met heel veel moeren en plaatjes voorzien van nieuwe isolatiebusjes en ophangplaatje. Tot slot zijn de isolatoren voor het aansluiten van de spanning zijn gemonteerd. Ook het koper voor de



verbindingstrips arriveerde in Blerick en samen met de thermostaat en kortsluitkanon waren we compleet. Na montage van alle onderdelen en de thermostaat en het kortsluitkanon plaatsen kan het geheel getest worden. De volgende uitdaging wordt om te bedenken hoe we straks de koffers vanuit de put onder tegen het stel gaan tillen. Heel veel mankracht of hebben we een geschikt hefwerktuig?

INTERIEUR

Na het bekleden van de tweede klasse coupes waar we vorig jaar over bericht hebben, is nu een begin gemaakt met het klaarmaken van de derde klasse afdeling van de BCK-bak. Daarvoor is wat overgebleven vulhout verwijderd, is de staalconstructie in een beschermende laag verf gezet en zijn alle raammechanismen gereviseerd. Voor de schuiframen van de tweede klasse zijn de raamgeleiders allemaal gemonteerd en pasgemaakt zodat de ramen soepel open en dicht gaan. Hierbij trad het vreemde effect op dat toen het raam net geplaatst was, het redelijk soepel bewoog, maar toen we het later op de dag nog eens open wilde draaien steeds zwaarder ging lopen. Gelukkig kon ook dat opgelost worden. Hiermee is het ‘raamproject’ eindelijk afgerond. In de derde klasse coupe is een deel van het vulhout ook al gemonteerd en het ontbrekende hout is besteld.

In 2019 is een bijna wetenschappelijk document van ruim 90 pagina's opgesteld om te komen tot de juiste interieurbekleding. Dit is een complete kleuranalyse, gebaseerd op het doorpluizen originele bestekken en tekeningen, gesplitst naar 2e en 3e klasse, balkons, bestuurdersafdeling en bagageafdeling. En dat alles onderbouwd met historische foto's, kleurstenen en gevonden restanten van oorspronkelijk materiaal. Als eerste is van belang om een keuze maken voor een pegamoid-ervanger. (de wandbekleding) Pas daarna kan verder gewerkt worden in de tweede klasse. Voor het kunstleer dat in de derde klasse en op de balkons gebruikt wordt hebben we wat meer tijd.

Een kleine toelichting op bovenstaande maakt duidelijk waar de schaarse tijd aan besteed moet worden: *Pegamoid is niet hetzelfde als kunstleer, maar een "op basis van een linnen drager vervaardigd leerdoek". Die bedekking bestond vooral cellose-nitrat en volgens de overlevering bevatte het ook asbest. Pegamoid wordt onder die naam al lang niet meer gemaakt. Ook de samenstelling (cellose-nitrat kan ook gebruikt worden als springstof) maakt dat we een vervanger moeten zoeken, maar wel een die zo dicht mogelijk bij komt.*

In Engeland is een product genaamd Rexine op de markt geweest dat ook bestond uit cellose-nitrat op linnen, maar ook dat wordt niet meer gemaakt. Er blijken echter vervangers te zijn in de wereld van de boekbinders. Zij zouden zelfs nog wat Rexine in voorraad hebben. Arbetex A lijkt een goede vervanger als het in de juiste kleur en structuur gemaakt kan worden. Navraag heeft opgeleverd dat het maken van Rexine of Arbetex A in het juiste motief een minimum afname verplicht die ver uitgaat voor wat wij nodig hebben. Dit lijkt voorsnog dus niet de juiste weg.

Het belangrijkste bij de gekozen vervanger is het juiste motief. Als kleur is eerder gekozen voor resedagroen, RAL 6011. Er zijn twee stalen gevonden: één bij de verzameling stalen van Bob Schooneveld en één tussen de onderdelen van treinstel 252. Beide stalen hebben een structuur die er als "verticaal geribd" zal uitzien. Bij de aanmaak van een vervangmateriaal kan dus één van beide structuren gekozen worden.

BAGAGEREKKEN

Nadat we vorig jaar de eerste banken geplaatst hadden, konden we nu ook de eerste bagagerekken monteren.

Ook hier bleek de praktijk een stuk weerbarstiger: de oorspronkelijke bagagerekken van onze 252 zijn na buitendienststelling verdwenen. Als vervanging zijn mat '46 bagagerekken bewaard, die echter allemaal 9 mm smaller blijken te zijn. Zeker bij de rekken die aan de wand bevestigd worden, levert dat dus problemen op. Er is besloten om de rekken tegen de wand te herbouwen met een nieuw net en een kleine aanpassing aan de framebuizen. Dit kan helaas niet als een geheel gemaakt worden. Ze bestaan uit een stuk metaalgaas dat is vastgezet aan een kader van dikkere draad. Zowel dit gaas als het kader kunnen we laten maken, wat vervolgens vastgezet moet worden, door de uiteinden van de draden van het gaas één voor één om dat kader te buigen. Ook bleek de bevestiging een hele puzzel de rekken waren op maar liefst 7 verschillende manieren bevestigd, afhankelijk van de plaats waar ze gemonteerd moesten worden. Dus dat betekent een



inventarisatie van alle bagagerekken in de hele trein en de juiste aantallen van elke bevestigingswijze bepalen om vervolgens de juiste aantallen onderdelen te kunnen bestellen.

Wel zijn alle voorbereidingen getroffen om offerte aan te kunnen vragen voor de klaptafeltjes. Dat geldt inmiddels ook voor de bekleding van de derde klas banken en wandbekleding

Al met al is het, ook na al die jaren dat we al bezig zijn, nog steeds een enorme klus met een enorme doorlooptijd. De 252 is namelijk 50 jaar geleden niet in originele staat buiten dienst gegaan en de vele omzwervingen door het land hebben er mede voor gezorgd dat de onderdelen destijds niet zo opgeborgen en geregistreerd zijn is als dat we nu zouden willen. Daardoor is de opbouw nu een enorme puzzel. De meeste andere restauratie objecten waren compleet in zijn netjes gedemonteerd.

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 vooruitgeschoven. 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 dat er nu zeker geen dingen gebeuren waar we later spijt van krijgen en met veel moeite en/of kosten alsnog dan moeten wijzigen.

Wij vertrouwen er dan ook op dat wij u met deze nieuwsbrief hebben kunnen overtuigen van onze drive om de 252 weer op de baan te krijgen en dat u ons net als voorgaande jaren weer ruimhartig wilt steunen, zodat we ook in 2020 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. Daarom doen wij net als in de afgelopen jaren, met alle vertrouwen op een goede respons, graag weer een beroep op uw ruimhartige vrijgevigheid als donateur. Juist nu 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!

Wij ontvangen uw (extra) donatie 2020 en/of 2021 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.

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.



Zoals wij eerder al aangaven, begrijpen wij dat u als donateur onze 252 en de geschetste voortgang van de werkzaamheden wel weer eens in levende lijve wilt aanschouwen. Gezien de nog onzekere planning voor het schoonmaken van de loods, kunnen wij helaas nog geen harde nieuwe toezegging doen om in 2020 de loods in Blerick exclusief open te stellen voor de Stibansdonateurs, maar we doen ons best!