



Beste donateur,

Hierbij ontvangt u weer de eindejaarsnieuwsbrief van de Stibans. Om maar direct met de deur in huis te vallen: 2018 is het jaar waarin onze stel 80 jaar oud werd, dat het al weer 50 jaar geleden is dat de 252 buiten dienst ging en dat het 10 jaar geleden is dat de 252 naar Delitzsch vertrok. Maar 2018 is ook het jaar dat wij eindelijk weer aan de slag konden in de loods in Blerick. Zoals u nog wel weet werden in het loodsencomplex in Blerick begin 2016 asbestdeeltjes geconstateerd en werd de hele loods hermetisch afgesloten voor alles en iedereen. Het duurde tot begin 2018 totdat een deel van de loods weer toegankelijk was. De opruimwerkzaamheden zijn nog in volle gang en telkens wordt een nieuw gedeelte vrijgegeven. En toen we eenmaal weer aan de gang konden, bleek er ondanks de grote revisie in Delitzsch zelfs nog een klein beetje asbest in de 252 te zitten. Dat hebben we direct laten verwijderen. 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 2018 behoorlijk wat voortgang hebben geboekt en dat willen we in deze nieuwsbrief graag met u delen. De asbestsaneerder had een vloerbescherming die dikker en steviger is dan stucloper, maar zachter en flexibler dan hout. Dit zijn wij ook gaan gebruiken om de linoleumvloer te beschermen als we verder werken in het stel.

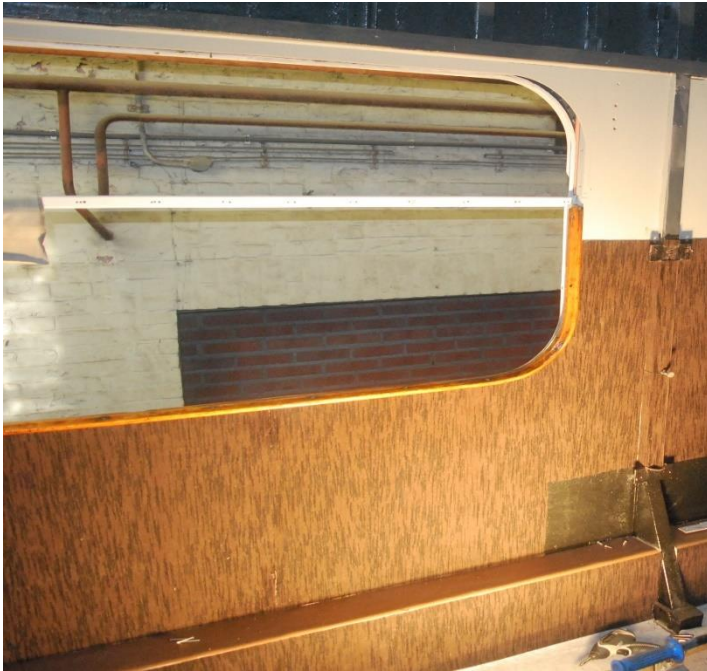
Allereerst werden de wandpanelen voor de 2e klasse afdeling besteld. Daarna moesten we helaas op zoek naar een andere houtleverancier omdat het oorspronkelijke leverancier onvoldoende voortgang boekte, maar uiteindelijk hebben we ze toch. Ieder paneel is op maat gemaakt voor die specifieke plaats. Alvorens



de panelen geplaatst werden is nog isolatiemateriaal aangebracht en zijn de ramen (incl. de mechanismen voor de bovenramen) verwijderd om de juiste houten raamlijsten te kunnen monteren. Tevens kon nu hier het staal van een extra verlaag voorzien kan worden, onder de ramen na ontroesten. Ook zijn de viltstrips aan de binnenzijde van de raamlijsten (onderste deel) verwijderd. De uitgenomen raammechanismen zijn (thuis) opgeknapt.



Deze wandpanelen moeten vervolgens nog bekleed worden; in de 2^e klasse met trijp stof (zie foto), in de 3^e klasse met kunstleer. Ook zichtbaar is de inmiddels gemonteerde houten raamlijst. De opening tussen raam en houten raamlijst is met latoenkoper afgedicht en dat deze ouderwetse montagewijze nog vele hoofdbreken heeft gekost is niet meer te zien.



En zo ziet dat er dan uit als ook nog de in 2014 al bekleede zitmeubels geplaatst worden. Dit is geen historische foto maar echt onze 252!

In de andere 2^e klasse coupe is reeds het grootste deel van de plafonbekleding aangebracht. Een tegenvaller was dat de eind 2016 gelegde linoleumvloer hier en daar bol begon te staan. Het is opgelost door de leverancier, maar je bent weer druk met iets waar je niet meer druk mee wilt zijn. Het hele stel is geveegd en gestofzuigd en de houten luiken zijn zo veel mogelijk terug gelegd om de openingen in de vloer voorlopig te dichtten. Tevens zijn er tijdelijke deksels gemaakt om de overgebleven openingen te dichtten. Een vloerluik in de bagageruimte is opgeschoven om de smeernippels van de draaikom daaronder goed bereikbaar te maken.

Bij de bakovergang is de laatste slangkoppeling aangebracht. Alle treinleidingen zijn nu doorverbonden. We hebben de smerleidingen van de middendraaikommen gevonden, maar deze zijn niet in goede staat. Bovendien lag de bovenste draaikom nog vol met straalgrit. Het plan is nu om de CDk bak aan de kant van het middendraaistel 20 cm lichten en de bovenste draaikom los te nemen. Dan kunnen de oppervlakken geïnspecteerd worden en de smerleidingen van beide draaikommen netjes aangesloten worden.

Aan de buitenzijde van het stel zijn inmiddels alle emaille borden aangebracht. Daarmee krijgt het stel gelijk een heel ander aanzien zoals de foto's tonen.



De koude wintermaanden zijn ook benut om de verwarmingskoffers opnieuw op te bouwen en de benodigde onderdelen extern te laten maken. Lastig daarbij was dat de oorspronkelijke specificaties veel asbesthoudende materialen bevatten. Daarvoor moesten nu vanzelfsprekend alternatieven gezocht worden. Parallel daaraan werd nagedacht over hoe de frames waarin de verwarmingskoffers gemonteerd moesten worden gemaakt konden worden, zodat ook die opdracht verstrekt kon worden. Ofschoon wij over een enorme onderdelenvoorraad beschikken, ontbreken daarin de verwarmingskoffers. Deze zijn waarschijnlijk door NS uitgenomen als reserveonderdeel voor Mat '46 toen ons stel buiten dienst stond. De wel voorhanden zijnde verwarmingskoffers van Mat '54 blijken niet te passen in onze Mat '36. Gelukkig beschikken wij wel over de benodigde originele tekeningen. Van groot belang is dat

we niet (teveel) afwijken van het oorspronkelijke ontwerp. Onze 252 is nu nog op basis van die specificaties toegelaten. Een afwijking kan resulteren in een nieuwe toelatingsprocedure.



Het voormalige fietsenrijtuig (Df) staat in de loods naast de 252 en wordt gebruikt om de reeds opgeknapte onderdelen te bewaren. Zoals u ziet zijn de beklede bankzittingen in plastic ingepakt. In 2018 werden we ook verblijd met een originele cabinelamp voor Mat '36. Na een oproep in RailMagazine meldde zich een verzamelaar die bereid was de lamp aan ons over te dragen.

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 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 2019 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 2018 en/of 2019 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.

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 2019 de loods in Blerick exclusief open te stellen voor de Stibansdonateurs, maar we doen ons best!

Vanaf deze plaats alvast een voorspoedig 2019, mede namens onze voorzitter en Joris van Vught.

Peter van der Meer, secretaris/penningmeester