



Een aantal personeelsleden pakt de binnenkant aan: ze plaatsen de ramen, de trappen, het sanitair enz.



Jean-Luc Deschamps, leider van de werkplaats, Alain Mouton, chef van de afdeling rijtuigen en ingenieur Claire El Fouly.



Er wordt zo veel mogelijk gerecupereerd of verkocht. Zo worden de deuren en de trapleuning geschilderd en opnieuw gebruikt en de oude ramen van aluminium worden aan voordelige prijzen verkocht.



Eerste stap: de volledige ontmanteling. Alles wordt weggenomen: de bankstellen, de ramen, de tussenwanden, de toiletten en de buitendeuren.

Rollend materieel

De eerste gemoderniseerde M5-rijtuigen deze zomer klaar

materieel

De NMBS-werkplaats van Cuesmes is druk in de weer met de volledige modernisering van de eerste M5-dubbeldeksrijtuigen.

We zullen niet meer spreken van een M5-rijtuig, maar van gemoderniseerde M5m. De huidige bordeauxrode buitenkant zal vervangen worden door de grijze kleur van de M6-rijtuigen. De eerste rijtuigen zijn momenteel in Cuesmes en ondergaan deze grondige lifting.

Hoe vlotten deze werkzaamheden? Jean-Luc Deschamps, leider van de werkplaats en projectleider voor de modernisering van de M5-rijtuigen geeft tekst en uitleg: "Het personeel van Bombardier Transport staat momenteel in voor de verbouwing van de eerste twee rijtuigen, waarvan één stuurrijtuig. In deze fase is het in zekere zin nog werken op een prototype, want elk moderniseringsproject is een unieke ervaring. Alles is nieuw, alles moet bestudeerd worden". Het personeel van de werkplaats zal vervolgens samenwerken met de vertegen-

woordigers van Bombardier voor de volgende vier rijtuigen. "En de personeelsleden van Cuesmes zullen daarna de overige 124 rijtuigen aanpakken."

Een rijtuig per week

Heel binnenkort zal de werkplaats op kruissnelheid zijn. De rijtuigen zullen dan omgebouwd worden tegen de snelheid van één wagen per week.

De eerste fase bestaat erin het volledige rijtuig te ontmantelen. Daarbij wordt alles weggenomen: de bankstellen, de ramen, de tussenwanden, de toiletten, de buitendeuren enz. Ook de trappen naar binnen worden gedemonteerd: ze worden opnieuw geprofileerd, bekleed en later in de ketting teruggeplaatst.

Sorteren, recupereren, hergebruiken

In de mate van het mogelijke wordt alles hergebruikt of gerecupereerd. Zo worden de deuren en de trapleuning geschilderd en opnieuw gebruikt. De oude ramen van aluminium en ruiten zelf worden aan interessante prijzen verkocht. "Dit moderniseringsproject toont duidelijk aan dat een

ecologische houding ook winstgevend kan zijn", zegt Claire El Fouly, de ingenieur die verantwoordelijk is voor de documentatie van de M5m.

Schoonmaak en corrosiebehandeling

Na de ontmanteling worden de draaistellen ontdaan van de wielstellen om te worden gereviseerd. Ook de onderkant en de uiteinden van de rijtuigen worden schoongemaakt. De remmen worden gedemonteerd en gaan voor onderhoud naar de CW Mechelen.

De volgende stap is de behandeling van de kast. Daarbij worden de sporen van corrosie en de eventuele gaten hersteld. Als dit afgewerkt is, worden de onderstellen van de zetels en de bagagerekken gelast. Ook de buitenkant van het rijtuig wordt verder aangepakt: ze schuren de kast volledig af vooraleer die geschilderd wordt.

Schilderen van de buitenkant

Het rijtuig heeft nu al zijn nieuwe uitzicht. Maar het werk is nog lang niet klaar. Eerst worden de draaistellen en de geschilderde deuren opnieuw geplaatst.

Daarna pakken de personeelsleden de



Foto's: © Martial Host



Marc Descheemaeker, minister Inge Vervotte en Ansgar Brockmeyer van Siemens.

Aankoop materieel NMBS en Siemens ondertekenen contract GEN-treinen

materieel

binnenkant aan: ze plaatsen de vensters, de onderste vloerlaag met isolatie, de trappen, de vloerbekleding, de afdekplaten, de verlichting, het sanitair enz.

“De werkplaats test daarna de waterdichtheid door water tegen hoge druk op het rijtuig te spuiten. Op die manier kunnen eventuele lekken opgespoord worden”, zegt Alain Mouton, chef van de afdeling rijtuigen in Cuesmes.

Nieuwe inrichting

Vervolgens wordt de binneninrichting verder afgewerkt: plaatsen van de tussenwanden, tussendeuren, plafonds, bagagerekken, zetels, tafeltjes enz.

De modernisering loopt nu op zijn einde: de technici plaatsen de remmen terug en de elektrische bekabeling wordt gecontroleerd via een computergestuurde testbank. Ook de verwarming, de toiletten en de binnendeuren worden getest. De tapijten komen terug op de platformen en het rijtuig wordt nog eens grondig schoongemaakt.

Momenteel ondergaan al 10 rijtuigen de facelift. Het eerste rijtuig moet in juli klaar zijn. Maar we komen hier zeker op terug in het volgende nummer van Connect.

Op 15 mei hebben NMBS en Siemens het contract ondertekend voor de aankoop van 305 drieledige motorstellen type Desiro ML. Dit gebeurde in aanwezigheid van minister van Overheidsbedrijven Inge Vervotte. Aan deze bestelling hangt een prijskaartje van 1,425 miljard euro.

Het volledige park van de 305 motorstellen is goed voor een totale capaciteit van 85.400 zitplaatsen: 280 zitplaatsen per motorstel, waarvan 32 in 1ste klas, 232 in 2de klas en 16 klapzetels in het multifunctionele rijtuig.

NMBS heeft ervoor gekozen om geen dubbeldeksrijtuigen te kopen. Aan die keuze zijn verschillende voordelen verbonden. Zo is er de eenvoudige toegang voor de minder mobiele reizigers en de grotere sociale controle in de treinen. Ook niet onbelangrijk: het maakt het mogelijk de tunnels in de Brusselse regio (bijvoorbeeld de tunnel van Schuman-Josaphat) te gebruiken.

Waar en wanneer?

Een derde van deze treinen zal specifiek ingezet worden voor het GEN rond Brussel.



De andere aangekochte stellen zullen op het hele Belgische net worden gebruikt. Een aantal kan ook over de hogesnelheidslijnen sporen.

De eerste motorstellen worden geleverd in het voorjaar van 2011, de laatste tegen einde 2016.