

VERJONGINGSKUUR VOOR DE STERREN VAN TRAIN WORLD

Christine Opdecam



© NMBS/MichelThiry

Kinkempois, Gentbrugge, Schaarbeek, Monceau: al deze werkplaatsen helpen rollend materieel klaar te stomen zodat het volop kan schitteren in Train World. Deze maand nemen we je mee naar de wagenwerkplaats van Monceau voor een ontmoeting met een aantal collega's die een gedeelte van het rollend materieel onder handen nemen.

Maak kennis met Patrick, Jean-Marie en Adriano. Zij werden gekozen om hun ervaring of specifieke vaardigheden. Uiteraard kunnen ze waar nodig ook rekenen op de hulp van collega's. Gelukkig, want om historisch rollend materieel te restaureren heb je heel wat knowhow nodig.

In totaal pakken ze drie rijkzeugen, drie locomotieven en een elektrisch motorrijtuig aan. Het materieel is niet meer rijvaardig en hoeft ook niet meer te kunnen rijden. De restauratie beperkt zich daarom tot een fikse opknabbeurt zodat het materieel er weer bijna net zo goed uitziet als weleer.

Het elektrisch motorrijtuig nr. 12 uit 1935 is al klaar. Enkel het koprijtuig moest worden hersteld. In het depot van Haine-Saint-Pierre wacht het koprijtuig op dit ogenblik samen met de locomotief type 12 die in Kinkempois werd gerestaureerd, op een enkele reis naar *Train World*.

De kleine stoommachine wordt een speeltuig voor kinderen en zal gedeeltelijk in zand worden ingegraven op de site van *Train World*. Om te vermijden dat de kinderen zich zouden bezeren, kreeg dit stukje geschiedenis een speciale behandeling. De kinderen zullen via een apenbrug tot in de stuurpost kunnen klauteren. Daarom werd de oven ontdaan van alle uitstekende gedeelten. Alle gaatjes en spleetjes, waarin hun vingers zouden kunnen komen vast te zitten, werden netjes afgedicht.

De hele ploeg poserend voor het pas geverfde rijtuig M1-B n° 42.087

Van links naar rechts: Jean-Marie Mouton, Medhi Merseman (jobstudent), Adriano Ferrucci, Enio Fragapane (jobstudent) en Patrick Wenselaer

Er werd een nieuw likje verf aangebracht en de stoomfluit en leidingen werden grondig gereinigd om het messing waaruit ze vervaardigd zijn weer te doen blinken zoals vroeger.

Deze kleine industriële stoommachine werd de 'MF33' genoemd en dateert uit 1928. Ze behoorde toe aan de 'Stoomtrein der drie valleien', een van de drie verenigingen waarmee *Train World* een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten. Oorspronkelijk werd de MF33 gebruikt om de koolsteenwagens naar de stortplaats van de mijn van 'Charbonnage de Monceau' te brengen.



Diesellocc 211.006 (6406) staat in de wachtrij ...

© NMBS/MichelThiry

Op dit ogenblik wordt er nog volop gewerkt aan de M1-, TEE- en postrijtuigen. Ook aan de elektrische locomotief 1503 en de diesellocomotief 6406 wordt nog gesleuteld. Het M1-rijtuig van het Rode Kruis werd ingericht om gewonden te vervoeren en later om zieken naar verschillende pelgrimsoorden te brengen. Het wordt lichtjes aangepast om zijn nieuwe rol als didactisch materiaal ten volle te kunnen vervullen. Het rijtuig zal worden opgedeeld in drie delen. Het centrale gedeelte wordt een derdeklasrijtuig met de typische houten banken. Aan een uiteinde komt een verpleegafdeling van het Rode Kruis met aan een kant brancards. Aan het andere uiteinde van het rijtuig komt een eersteklasrijtuig met ban-



© NMBS/Michel Thiry

De kleine stoommachine MF33 is klaar om haar toekomstige 'jonge' bezoekers te ontvangen.

ken in fluweel.

Onze collega's uit de werkplaats wendden hier al hun kennis aan om de carrosserie, de voettredes, de plankenvloer en de verflaag weer helemaal te herstellen. Dit type rijtuigen dat dateert uit de jaren 1935-1937 werd uit dienst genomen in 1986.

De renovatie van het postrijtuig met het nummer 70.803 zal wellicht het meeste tijd kosten, want het verkeert in zeer slechte staat. Zo moet het dak bijvoorbeeld volledig gedecapeerd worden. De zijkanten werden al behandeld op de plaatsen waar er roestschade was. De draaistellen en wielen werden ontvet door ze onder hoge druk af te spuiten met warm water. Daarna werden ze behandeld met donkerzwarte zuurvaste verf. Ook de bak en het interieur werden opnieuw geschilderd.

Dit rijtuig met Duitse roots dat uit het begin van de jaren dertig dateert, draagt nog de posthoorn. Drie keer raden wie de eigenaar van het rijtuig was ... En ook die posthoorn zelf moest danig worden opgefrist.

De elektrische locomotief reeks 15 (ex-150) met nummertje 1503 is eigendom van NMBS. Het mechanische gedeelte werd vervaardigd door *la Brugeoise et Nivelles* en het elektrische gedeelte door ACEC. Bijzonder is dat hij zowel op het Belgische, Franse als het Nederlandse net kon rijden. Hij tufte net geen vijftig jaar rond (1962-2009).

De diesellocc 6406, die oorspronkelijk het nummer 211006 droeg maakte deel uit van 6 prototypes die in 1962 in Familleureux gebouwd werden door *les Ateliers belges réunis*. Ze hadden een hydraulische transmissie en waren bestemd voor de secundaire lijnen waar ze de stoomlocomotieven moesten vervangen. In 1983 werden ze uit dienst genomen. NMBS bewaarde een exemplaar, de 6406, die ze in augustus 1992 in oorspronkelijke staat liet herstellen. Tussen 1972 en 1975 kregen ze tijdens hun grote revisie een nieuwe, groene livrei om volledig mee te zijn met de nieuwe 'groene' decoratienorm van 1970.

Bij deze twee locomotieven wordt het plaatwerk hersteld, ze krijgen een goede reinigingsbeurt en de verflaag wordt opgefrist.

Voor het roestvrijstalen TEE-rijtuig, dat eigendom is van NMBS en in relatief goede staat verkeert, zou een grondige schoonmaak van de binnen- en buitenkant en een nieuw laagje grijze verf op de draaistellen moeten volstaan.

Het risico bij dit soort restauraties is dat er achteraf beschadigingen kunnen worden ontdekt die niet werden opgemerkt tijdens een eerste analyse. Er wordt ook steeds geprobeerd om de originele staat zo goed mogelijk te benaderen. Patrick, de staalspecialist van de drie, vindt het geweldig dat hij de stoomfluit en het leidingwerk van de MF33 terug heeft doen schitteren als weleer. Zijn vele jaren dienst hebben zijn liefde voor het vak niet getemperd. Hij beet zich dan ook volledig vast in dit unieke project. Je krijgt natuurlijk ook niet iedere dag de kans om je werk vereeuwigd te zien in een museum. Adriano ging vier jaar geleden aan de slag bij de spoorwegen. Ook hij is gebeten door het Train World-virus. Zijn opleiding en ervaring als carrossier komen hem nu weer goed van pas. Jean-Marie is dan weer gespecialiseerd in hout en staal. Ook hij is trots dat hij kan meewerken aan dit geweldige avontuur dat de dagelijkse routine doorbreekt en zijn creativiteit op de proef stelt. Een mooie uitdaging dus, die het trio elke dag tot een goed einde probeert te brengen onder het toezien van de verantwoordelijken van de werkplaats, Paolo Codutti en Alain Godfrin, en voor het historische aspect van een vertegenwoordiger van het team van *Train World*, Michel Thiry.



Binnenzijde van het Rode Kruis-rijtuig

© NMBS