

# ACHTER DE SCHERMEN VAN TRAIN WORLD ... ONZE 'AMBACHTSLUI' AAN HET WERK

Christine Opdecam

*Deze maand nemen we jullie mee naar de centrale werkplaats van Gentbrugge voor een ontmoeting met Jacques, Marc, Luc en Geert. Ze doen alle vier herstellingswerken aan een deel van het rollend materieel en aan bepaalde voorwerpen die in Train World tentoongesteld zullen worden.*



Van links naar rechts Geert Oosterlinck, Marc Vanderstock, Jacques Willaert, Luc Degruyter en Stefan Creve met op de achtergrond het gerestaureerde GCI-rijtuig

18

Twee locomotieven die ze gerestaureerd hebben staan al op de site van *Train World*. Het gaat over de stoomlocomotieven type 51 (met nummer 1152, gebouwd in 1879) en de 18.051 (uit 1905). Je hebt in een vorig nummer van ons blad al kunnen lezen over hun aankomst in *Train World*<sup>1</sup>.

Zo wachten een houten GCI-rijtuig, een motorwagen en een draisine in de werkplaats nog op hun tocht naar Schaarbeek.

De houten GCI-rijtuigen (dit betekent 'Grande Capacité et Intercirculation') werden gebouwd in 1889 door de Belgische Staatsspoorwegen. Ze bestaan uit acht derdeklasafdelingen en boden de reizigers 80 zitplaatsen, vandaar de aanduiding 'grote capaciteit'. In het begin kon je in de trein niet van het ene compartiment naar het andere lopen. Ook de treinbegeleider moest van het ene compartiment naar het andere via de trede aan de buitenkant. Dit werd uiteindelijk als te gevaarlijk beschouwd. De rijtuigen



IJzeren kan van de verpleegdienst

werden in 1901 aangepast en kregen een gang aan de binnenkant en een overgangsbrug om naar het volgende rijtuig te gaan. In 1960 werden deze rijtuigen uit dienst genomen.

De motorwagen is een eenvoudig model. NMBS bewaarde het in de museum-bewaarplaats in Haine-Saint-Pierre. De motorwagen draagt het nummer 551.48. Dit type krachtvoertuigen werd gebouwd in 1939 om ingezet te worden op de secundaire lijnen. Ze waren voorzien van een stuurpost aan elk uiteinde. Dit beperkte de manoeuvreerbewegingen in het station. Ze kregen de naam 'kleine Brossel' om ze te onderscheiden van de 'grote Brossel' (type 552 en 553) en meer bepaald omdat hun motor die van een dieselvrachtwagen van het merk *Brossel* was. Hun oorspronkelijke kleuren waren blauw en beige met een zwarte band. Ze werden in 1962 uit reguliere dienst genomen.

<sup>1</sup> Spektakellente in locomotievenland, in *Het Spoor* 5/2014 p.24



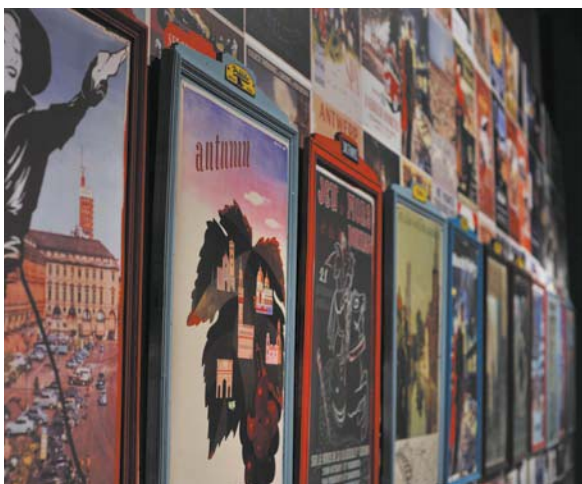
Motorwagen 551.48 terug in zijn oorspronkelijke staat

De draisine die gebruikt werd bij controle van het spoor behoorde tot de dienst E.S. (Elektriciteit en seininrichting). Ze werd gebouwd in 1949 en zal gebruikt worden om de bezoeker van *Train World* de kans te geven om een spoorlijn te zien vanaf de plaats van de treinbestuurder. Hij zal bovendien zien hoe het landschap en de seininrichting evolueerden door twee beelden die gefilmd zijn in verschillende tijdperken: het onze en dat van de jaren zeventig.

Naast deze krachtoertuigen zijn onze vier collega's nog steeds bezig met de restauratie van een hele rist voorwerpen: kaders van *Publifer*, verschillende modellen van klokken en andere meters, tenen manden, rolwagens, een balans, kachels enz. Het gamma aan voorwerpen is groot. Het restauratiewerk is afhankelijk van de staat van het stuk, van zijn intrinsieke of symbolische waarde en zijn bestemming in *Train World*.

Een voorbeeld: de poten van een houten bank uit de wachtzaal van Binche zijn verstevigd zodat de bezoekers van *Train World* ze zullen kunnen gebruiken. Het is ondenkbaar dat de bank het onder hun gewicht zou begeven! Hetzelfde geldt voor een pendule op een voet die stabiel moet blijven.

Of het nu dienst doet als 'vedette' of 'figurant', elk stuk wordt met de grootste zorg behandeld om het zijn vroegere luister terug te geven, zonder af te wijken van



Ingekaderde affiches van *Publifer*

de authenticiteit die François Schuiten, de ontwerper van *Train World*, aan het museum wil geven. Je mag er niet aan denken dat ze het 'gevoel van toen' niet respecteren: de borden uit de stations moeten tonen uit welk tijdperk ze stammen. Hetzelfde geldt voor de banken en machines.

Hier zie je pas echt de knowhow van onze collega's in Gentbrugge, die een jarenlange ervaring en expertise hebben opgebouwd. Ze werken onder de leiding van een vertegenwoordiger van het team van *Train World*, zoals in Monceau en onder leiding van Stefan Creve, industrieel ingenieur in de CW Gentbrugge.



Aankondigingsbord

Voor elk onderdeel krijgen ze instructies, maar ze kunnen ook hun eigen mening geven. De moeilijkheid zit 'm meer in het behouden van het oorspronkelijke karakter van het voorwerp dan in het werk zelf. Als het niet mogelijk is om een origineel onderdeel van een ander model te hergebruiken, dan doen onze collega's een beroep op hun creativiteit om een stuk te vinden dat er zo goed mogelijk op lijkt.

Onze collega's verdelen de taken naargelang hun respectieve competenties: decaperen, voegwerk, verwijdering van roest, bijwerken van de verf of volledig herschilderen, vernissen of een eenvoudige of grondige reiniging. En dit is slechts een greep uit wat ze allemaal doen ...

Voor Jacques is deze restauratie zijn laatste opdracht: hij gaat binnenkort met pensioen na een mooie loopbaan in de werkplaats. En hij is zeer trots dat hij zijn carrière mag beëindigen door een steentje bij te dragen aan *Train World*.

Platen met namen van stations op, Schustermachines, houten keten, mechanisch sein met twee standen, overwegslagbomen, tenen manden voor het transport van pakjes, een gevleugeld wiel en een kroon ... Op dit moment werkt men in Gentbrugge aan het spoorwegpatrimonium, in afwachting van de grote dag!