



Nr. 3
April 2025

Gratis maandelijks online magazine



Wij zijn ook te vinden op sociale media:



De Spoor Gazet

de_spoor_gazet

De Spoor Gazet
WhatsApp-kanaal



Scan deze QR-code met de camera om dit kanaal te bekijken of te volgen op WhatsApp.
Of klik eenvoudig op onderstaande link:

<https://whatsapp.com/channel/0029VazpwktDTkzDguvwx2d>

De Spoor Gazet Maandelijks uitgave	Voorwoord
Hoofredacteur: Maarten Schoubben Redactie: Julien Casier Lars Laenen Met dank aan: Arno Verhagen Arthur Akkermans Bart van 'T Grunewold Benny Moelaert Daniel Thielemans Eric Aerts Eric Verstraeten Fabrice Henneghien Hans Scherpenhuizen Hugo Jonot Johny Brauns Lesly Volkaert Luc van Mölken Noach Taillieu Paul Van Baarle Peter Van Gestel Roel Van Dooren Steven De Haeck Thierry Heylen Tommy Ravache Train World Heritage Wessel Van Eck Wouter De Haeck Wouter Radstake	De maand maart is weer voorbijgevlogen en dat betekent dat het weer tijd is voor een nieuwe editie van De Spoor Gazet. Ons aantal abonnees is de voorbije maand opnieuw hard gestegen en wij willen jullie dan ook nogmaals van harte bedanken voor de reclame die velen hebben gemaakt. Wij krijgen ook regelmatig de vraag hoelang dit gratis zal blijven. Wel, daar kan ik kort op antwoorden. Voor altijd! Wij hebben geen commerciële doelen en De Spoor Gazet wordt gemaakt door enkel vrijwilligers. Niets is een verplichting en daardoor zal het ook eens kunnen dat een nummer wat later verschijnt, of dat er een maand wordt overgeslagen. Vorige maand ontvingen onze abonnees ook de allereerste De Spoor Gazet extra, die wij kunnen aanbieden dankzij Julien Casier. Wij willen hem ook nog eens langs deze weg danken voor zijn inzet voor De Spoor Gazet. Wij ontvingen ook vele foto's (waarvoor dank) die onze lezers konden maken, deze foto's worden allemaal in ons archief opgeslagen zodat ze ooit misschien kunnen dienen voor een toekomstig artikel. Wil je zelf een bijdrage leveren voor De Spoor Gazet? Stuur ons dan zeker een mailtje → spoorgazet@gmail.com Ik wens jullie allemaal veel leesplezier! Vele spoorse groeten Maarten Schoubben

Nog geen abonnee? Abonneer je dan nu gratis op → spoorgazet@gmail.com

Foto op de cover:

In deze editie van De Spoor Gazet besteden we aandacht aan de mooiste spoorlijn van Portugal, de Linha Do Douro. Langs de rivier die deze lijn zijn naam heeft geschonken, was op 5 september 2020 een trein onderweg naar het eindpunt Pocinho. Nabij de halte Freixo do Numao werd deze trein gefotografeerd op een van de bekendste fotostekken.

Foto: Lars Laenen

Inhoud

Actua Flash NMBS – Infrabel	3
Verkeer met het buitenland	3
Belgie <> Nederland	3
Belgie <> Duitsland.....	4
België <> Luxembourg.....	5
België <> Frankrijk	5
Reeks 17	7
Reeks 21	7
MS 30	9
M7-rijtuigen.....	9
Loopbaanfiches.....	10
ÖBB stopt met Nightjet-verbinding Brussel – Berlin	12
Een I2-rijtuig voor de Diner Express.....	13
Stoomlocomotief Type 1 (NMBS)	17
De Blauwe Engel in België	23
Portugal: op reis langs de <i>Linha do Douro</i>	31
Finn de carrière bij de baan- & werktreinen.....	38
Een 2 ^{de} leven	44
Uit de oude doos	45
Agenda	46

De Spoor Gazet Extra

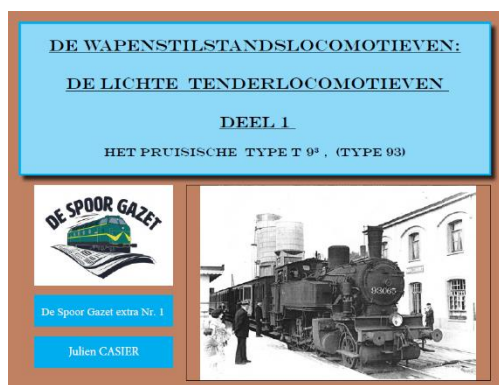
Naast de maandelijkse De Spoor Gazet verschijnt er op onregelmatige basis ook een extra editie. In deze extra edities wordt elke keer een bepaald onderwerp uitvoerig besproken.

Onze abonnees krijgen deze automatisch in hun mailbox en dat volledig gratis!

Ondertussen verschenen

Nr 1: Stoomlocomotieven type 93

Nr 2: Stoomlocomotieven type 96 & 99 (wordt verwacht)



Verkeer met het buitenland

Op het einde van 2024 kregen we een echte omwenteling in dit verkeer. Praktisch op alle verbindingen kregen we belangrijke wijzigingen. En dit verliep in geen geval van een leien dakje en men ondervindt zelfs nu nog de nodige problemen. Laten we deze veranderingen eens bekijken.

Belgie <> Nederland

Brussel – Rotterdam – Amsterdam

Een zeer grote verandering werd aangebracht op de verbinding Brussel - Amsterdam: hier werd het aanbod gewoon verdubbeld. In eerste instantie werd door de NS een directe, snelle Euro City Direct (ECD) in het leven geroepen met een beperkt aantal stopplaatsen, in België enkel Antwerpen. Breda in NL liet men links liggen. De NS zou deze nieuwe verbinding volledig zelf uitbaten met de gloednieuwe ICNG-motorstellen.

De NMBS wenste de “oude” Benelux te behouden en zou volledig zelf instaan voor deze verbinding. De “oude” stopplaatsen in de luchthaven, te Mechelen, Antwerpen – Berchem en Noorderkempem werden behouden en er werd nog steeds kop gemaakt te Breda. De dienst werd beperkt tot Rotterdam omdat de lijn verder via Schiphol naar Amsterdam totaal verzadigd is en er bovendien belangrijke werken te Amsterdam-Centraal uitgevoerd worden voor een totale modernisering van dit station.

Een eerste probleem situeerde zich bij de NS: de levering van de nieuwe treinstellen liep een belangrijke vertraging op en tal van technische problemen zorgde ervoor dat de binnenlandse dienst niet gehandhaafd kon worden, daarom werden hier twee-spanningsstellen gebruikt. Met gevolg een materieeltekort naar Brussel, zo erg dat de NS het leasecontract voor de blauw-gele Traxxen moest verlengen en dat een aantal ICR-rijtuigen langer in dienst moest worden gehouden. Begin maart werd slechts één trein op drie door de ICNG-motorstellen verzekerd.

Ook het Belgische luik kende belangrijke storingen: de I11-rijtuigen zorgden voor de nodige problemen, en door het wegvallen van Nederlands materieel moest de NMBS vier bijkomende Traxxen leasen, dit tot de levering van de nieuwe locomotieven reeks 17. Men hoopt deze midden 2026 geleidelijk in dienst te stellen op deze verbinding. Een trek-duwcombinatie van de I11 met de huidige Traxx-locomotieven was onmogelijk.

Liège – Maastricht

Ook hier diverse problemen. Treinstellen moesten voor de inzet in Duitsland aangepast worden en er was (en is er nog steeds) een tekort aan materieel en vooral aan personeel. Hierdoor werd het een Drielandentrein met schokken (overstappen te Maastricht en Heerlen of de bus nemen). Deze toestand werd eind februari nog verergerd door het regelmatig uitvallen van treinen tussen Liège en Maastricht. Ook hier was er een personeelstekort van Belgische bestuurders en ook de stakingen deden hier een duit in het zakje.



Verleden tijd?

De trein bleef (met beperkt traject), de locomotieven zijn (voorlopig) dezelfde.

Maar de naam ging van Benelux naar Eurocity en de rijtuigen op deze verbinding worden nu door de NMBS voorzien.

Zaventem 9.06.2023
Foto: Julien Casier

Belgie <> Duitsland

Liège – Aachen

Ook deze verbinding kende (en kent) de nodige problemen, dit door het uitvallen van de I11-rijtuigen. Door het gebruik van deze rijtuigen naar Nederland en Frankrijk ontstond er een tekort, dat niet kon worden opgevangen door het vrijkomen van deze rijtuigen op de verbinding naar Luxembourg. Daarom werd regelmatig een pendeltrein ingezet tussen Welkenraedt en Aachen en werd de trein tussen Liège en Welkenraedt vervangen door de MS 80 (breaks). Maar ook dat was niet altijd mogelijk.

Door de gedeeltelijke inzet van de Hasseltse breaks tussen Antwerpen - Hamont, en Mol - Hasselt, ontstond een tekort aan deze stellen in de Limburgse hoofdstad. Hierdoor werden regelmatig treinen Hasselt - Verviers ingekort tot Liège-Guillemins en moest Kinkempois ineens instaan voor de twee S-verbindingen tussen Liège en Verviers (- Welkenraedt). En dit leidde dan weer tot een materieeltekort.

ICNG-treinstel 3320 in het station van Brussel-Zuid.

04.03.2025

Foto: Julien Casier



De typische stam op de verbinding Liège <> Aachen. Lontzen 20.01.2024.

Foto: Maarten Schoubben

België <> Luxembourg

Brussel – Arlon – Luxembourg

Om voldoende I11-rijtuigen vrij te kunnen maken voor de verbinding naar Rotterdam en Paris (OuiGo) werd beslist om de dienst Brussel – Luxembourg te verzekeren met volledige stellen met M7 (inclusief motorwagen en stuurstandrijtuig). Maar hier kwamen de problemen: daar waar de (gewone) M7-rijtuigen gehomologeerd waren voor de dienst naar Luxembourg, is dit (nog) niet het geval voor het motorstel en het stuurstandrijtuig. Hierdoor moest een tussenoplossing gevonden worden. Deze bestond uit het behoud van de reeks 13, de introductie van M7- rijtuigen (2 B en 2 AB) en een M6-stuurstand. Dit is de maximaal mogelijke treinlengte door de korte perronlengte te Luxembourg.

De NMBS voorzag een koppeling van twee M7-stellen te Arlon (tot tien rijtuigen) om voldoende reizigerscapaciteit te hebben maar deze oplossing viel door de bovenstaande problemen in het water.

Maar er is ook ander nieuws op deze grensovergang: op 10 februari zette de CFL voor het eerst zijn nieuwe Coradia-stellen in naar Arlon, het is de eerste inzet van dit nieuwe materieel.

Ze vervangen geleidelijk aan de trek-duwtreinen met de CFL reeks 4000 en de Dosto dubbeldekkers. Maar ook hier speelde een te late levering van dit materieel door Alstom (we vallen in herhaling) parten. Hierdoor kon de geplande verlenging als stoptrein tot Libramont nog niet uitgevoerd worden.

We vermelden nog dat de CFL 22 driedelige stellen reeks 2400 (2401 > 2422) en 12 zesdelige stellen reeks 24.5 (2451 > 2462) bestelde. Bij de driedelige stellen, die 334 zitplaatsen aanbieden) zijn de beide koprijtuigen dubbeldekkers. Van de reeks 24.5 werd nog geen enkel stel afgeleverd.

België <> Frankrijk

Brussel – Paris

We moeten niet altijd met problemen afkomen: deze nieuwe Ouigo-verbinding die we eerder al aanhaalden in ons allereerste nummer verloopt zonder grote problemen en qua reizigers ligt het aantal zeker boven de verwachte cijfers. Er zijn wel enkele defecten aan de I11-rijtuigen en daarom komen zeer regelmatige (niet bestickerde) witte rijtuigen tot inzet.



ICNG 3311 passeert te hove op lijn 25 t.b.v. een opleidingsrit van Rotterdam-Centraal naar Brussel-Zuid.
10.07.2024

Foto: Maarten Schoubben



NMBS 2869 verzekerde op 23.02.2025 de 9228 Rotterdam-Centraal > Brussel-Zuid.

Foto: Steven De Haeck

Door problemen met de treinstellen van Arriva moeten er regelmatig AM80-treinstellen van de NMBS inspringen tussen Maastricht en Liège. Gronsveld 01.02.2025

Foto: Wessel Van Eck



Reeks 17

Na de eerste twee locomotieven werden ondertussen ook de 1703 en 1704 volledig afgewerkt. Om de nodige testen uit te voeren, werden twee I11-rijtuigen, waaronder een stuurstandrijtuig, naar Kassel overgebracht.

Ondertussen gaat de homologatie in België verder en werd de analoge testlocomotief 188 003 (als enige geschikt voor reizigersdiensten aan 200 km/h) naar ons land gebracht voor een tweede reeks testen. Deze machine onderging vorig jaar al een aantal proefritten vanuit o.a. Ath. We vermelden dat er 6 prototypes gebouwd werden (188.001 - 188.006).

Op zaterdag 8 maart 2025 werd de eerste locomotief (1701) overgebracht naar België.

Reeks 21

Via de biedingsite www.auctelia.com heeft de NMBS 10 locomotieven van reeks 21 te koop aangeboden. Het gaat om volgende locomotieven: 2108, 2133, 2136, 2138, 2144, 2145, 2150, 2156, 2157 & 2159. Bieden kan vanaf €70.000 per stuk.

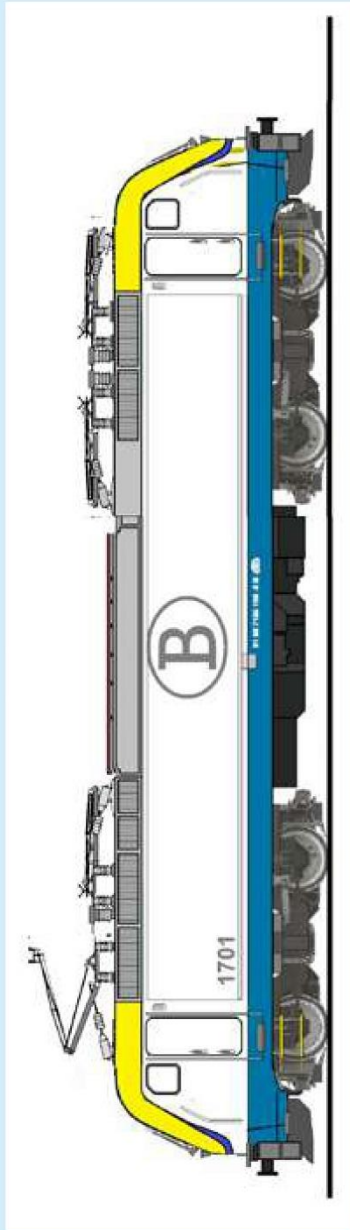
	REF:2138 - Elektrische locomotief BN, ACEC Serie 21 HL... België (9090 - Melle) Merk: BN, ACEC Model: Série 21 HLE Locomotief	70000 € 0 biedingen Aankomende verkopen (25-3-2025 om 18:30) #9730-002
	REF:2144 - Elektrische locomotief BN, ACEC Serie 21 HL... België (9090 - Melle) Merk: BN, ACEC Model: Série 21 HLE Jaar: 1981 Locomotief	70000 € 0 biedingen Aankomende verkopen (25-3-2025 om 18:30) #9730-003



Op 12 maart 2025 kon de 1701 genieten van haar eerste zonnestrallen in België. Er zal nu gestart worden met de traditionele statische testen in Schaarbeek, tijdens deze testen wordt er onder andere gekeken en getest hoe deze locomotief herspoord zou moeten worden tijdens een mogelijke ontsporing. Na deze testen kan er gestart worden met de homologatieritten op het Belgische spoornet.

Foto: Hugo Jonot

ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF REEKS 17



<u>Loopbaan :</u>		<u>Kenmerken :</u>		<u>Afmetingen :</u>	
Nummering - in optie Type	1701 - 1724 (1725 - 1750) Traxx 3 MS	Motor Bouwer tractiemotoren	Bombardier	Totale lengte	18 900 mm
Bouwer kast	Bombardier / Kassel	Ophanging	Neusophanging	Lengte kast	17 700 mm
Levering	2025 > 2027	Aantal	4 motoren	Breedte	3 080 mm
Ombouw	---	Overbrenging	MITRAC DR 3600 N	Hoogte dak	3 600 mm
Buiten dienst	---	Aandrijving sturing	Onafhankelijke bekrachtiging	Hoogte (totaal)	4 220 mm
Asindeling	B ⁰ B ⁰	Uurvermogen	Thyristoren / IGBT	Afstand tussen draaist.	10 320 mm
Snelheid	200 km/h	Doorlopend vermogen	Hakkers	Afstand binnen draaist.	2 900 mm
Bedrijfsspanningen	1 500 V / 3 000 V DC 15 kV / 25kV AC	Overbrenging	1 435 kW	Radstand (totaal)	13 220 mm
Remming :	2 x Wabco 243 VC	Tandwielverhouding	1 200kW	Oversteek voor / achter	2 240 mm
Compressor	1 800 l/min	Ventilatoren	rechte tandwielen type G	Diameter wielen	1 250 mm
Debiet	automatische luchtrem recuperatierem overbrugbare noodremming	voor tractiemotoren	2 x 2 helicoïdale	Massa (leeg)	86 000 kg
		voor thyristorblok	440 V / 120 m³/min	Massa (ritvaardig)	84 000 kg
			440 V / 120 m³/min	Aslast : 1ste as:	21 500 kg
			Alstom 5.6 m³/s	2de as	21 500 kg
				3de as	21 500 kg
				4de as	21 500 kg
				Trekkraft	300 kN
				Vermogen	5 600 kW

MS 30

Zoals bekend heeft de NMBS de budgetten gekregen voor de bestelling en aankoop van nieuwe motorstellen MS 30. Er zouden vier verschillende uitvoeringen gepland zijn, te weten:

- een driedelig treinstel voor stoptreinen;
- een driedelig treinstel voor IC-diensten;
- een vier- of zesdelig stel vooral voor IC-diensten;
- een driedelig stel met naast de elektrische aandrijving ook deze met batterijen voor de niet-geëlektrificeerde lijnen en het korte grensoverschrijdende verkeer.

In het totaal worden motorstellen aangekocht met 170 000 zitplaatsen. Een verdeling over de verschillende types is nog niet uitgewerkt. Het contract voor de levering is verdeeld over 12 jaar.

Al deze stellen zouden enkel geschikt zijn voor 3 000 V DC (en niet voor 25 kV AC). Maar dat is in tegenstrijd met de gegevens, daar de IC-stellen ook diensten via de hogesnelheidslijnen zouden verzekeren. De maximale snelheid is voorzien op 200 km/h voor de IC-stellen en 160 km/h voor de stoptreinen en batterijstellen.

Het lastenboek werd opgesteld en er werd een offerte aangevraagd aan de voornaamste (Europese) fabrikanten. Inmiddels zijn deze binnengekomen en in totaal hebben 3 fabrikanten een offerte ingediend.

Volgens een persmededeling van de NMBS is er niet gekozen voor de goedkoopste optie, maar wel voor de beste prijskwaliteitverhouding. Daaruit is de Spaanse fabrikant CAF als winnaar gekomen.

CAF heeft al jarenlang ervaring met de bouw van treinstellen, steeds aangeduid Civity, zo werden al treinstellen geleverd aan onder meer Italië (8), Duitsland (Rhein Ruhr en DB Regio), Zweden en diverse privé-operatoren in Groot-Brittannië. De grootste levering gebeurde tussen 2018 en 2023 voor de NS met niet minder dan 113 SNG sprinter. Thans loopt er nog (naast enkele kleinere) een bestelling van 25 eenheden voor Zweden en (voorlopig) 60 dubbeldekstellen Civity Duo voor Nederland (NS).



Persfoto van de toekomstige Civity Duo voor de NS
Foto: CAF

M7-rijtuigen

De eerste BD-rijtuigen zijn begin maart ingezet in de reguliere dienst (zie onderstaande foto's).



Inzet van M7 BD-rijtuig 79002 op de verbinding Oostende-Eupen.
Oostende, 15.03.2025. Foto's: Benny Moelaert

Loopbaanfiches



Franchimont 02.12.2023 Foto: Maarten Schoubben

Nummer	662	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	Ragheno	Oostende	17.03.1980
Levering	03.06.1971	Stockem	03.06.1984
Modernisering	27.05.2002	Merelbeke	05.01.1986
In Park	27.11.2024	Kortrijk	01.01.1994
Uit inventaris		Oostende	31.01.1994
PV		Schaarbeek	06.09.2000
		Kinkempois	27.11.2024



Saint-Ghislain 31.08.2024 Foto: Julien Casier

Nummer	671 > 971	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	Brugoise & Nivelles	Schaarbeek	05.05.1980
Levering	17.04.1973	Oostende	01.06.1986
Modernisering	26.01.2009	Kinkempois	10.12.2006
In Park	06.12.2024	Charleroi-Sud	06.12.2024
Uit inventaris			
PV			
Sloop			



Mortsel 05.03.1987 Foto: Thierry Heylen

Nummer	719 > 988	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	CFC	Schaarbeek	17.03.1980
Levering	02.10.1974	Oostende	24.05.1982
Modernisering	15.10.2009	Kinkempois	01.05.1985
In Park	15.12.2024	Schaarbeek	30.05.1988
Uit inventaris		Hasselt	30.09.1991
PV		Kinkempois	27.05.1995
Sloop		Hasselt	30.05.1999
		Oostende	30.05.1999
		Kinkempois	10.12.2006
		Charleroi-Sud	15.12.2024



Huy 23.08.1984 Foto: Thierry Heylen

Nummer	720 > 989	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	CFC	Schaarbeek	17.03.1980
Levering	16.10.1974	Oostende	24.05.1982
Modernisering	20.07.2007	Kinkempois	01.05.1985
In Park	11.12.2023	Schaarbeek	30.05.1988
Uit inventaris	01.02.2024	Hasselt	30.09.1991
PV	23.012	Kinkempois	27.05.1995
Sloop	13.01.2024	Hasselt	30.05.1999
		Oostende	30.05.1999
		Kinkempois	10.12.2006
		Charleroi-Sud	11.12.2023



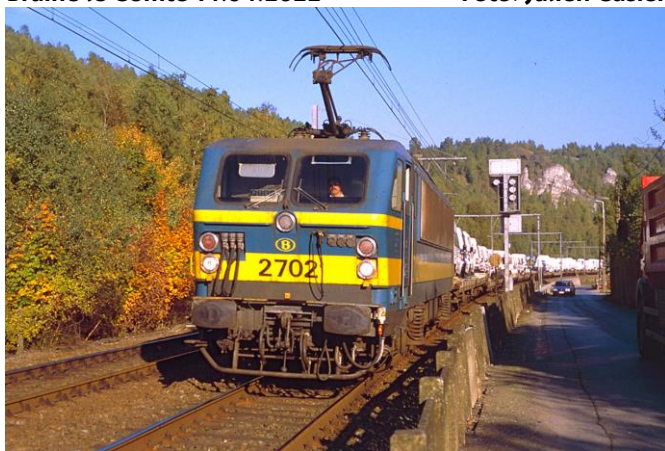
Liège-Vivegnis 28.06.2018

Foto: Julien Casier



Braine le Comte 14.04.2022

Foto: Julien Casier



Sclaigneaux 19.10.1999

Foto: Peter Van Gestel



Sint-Anna-Pede 06.05.2008

Foto: Wouter Radstake

Nummer	722 > 991	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	CFC	Schaarbeek	17.03.1980
		Oostende	24.05.1982
Levering	08.11.1974	Kinkempois	01.05.1985
		Schaarbeek	30.05.1988
Ombouw CR	30.11.2009	Hasselt	30.09.1991
		Kinkempois	27.05.1995
In Park	15.12.2024	Hasselt	
Uit inventaris		Oostende	30.05.1999
PV		Kinkempois	10.12.2006
		Charleroi-Sud	15.12.2024

Nummer	728 > 997	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	CFC	Schaarbeek	17.03.1980
		Oostende	24.05.1982
Levering	03.02.1975	Kinkempois	23.06.1994
		Schaarbeek	01.06.1986
Ombouw CR	29.06.2007	Hasselt	27.09.1993
		Schaarbeek	31.01.1994
In Park	15.12.2024	Hasselt	15.12.2002
Uit inventaris		Kinkempois	10.12.2006
PV		Charleroi-Sud	15.12.2024
Sloop			

Nummer	2702	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Brussel-Zuid	10.01.1983
		Kinkempois	01.06.1986
Levering	04.12.1981	Oostende	30.05.1999
		Kinkempois	16.06.2024
In Park	16.06.2024		
Uit inventaris			
PV	24.006		
Sloop			

Nummer	2703	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Brussel-Zuid	10.01.1983
		Kinkempois	01.06.1986
Levering	18.12.1981	Oostende	30.05.1999
		Kinkempois	16.06.2024
In Park	16.06.2024		
Uit inventaris			
PV	24.006		
Sloop			

ÖBB stopt met Nightjet-verbinding Brussel – Berlin

De Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB is op 27 maart 2025 gestopt met het aanbod van de verbinding Brussel <> Berlin. ÖBB lanceerde de 'Nightjet' tussen Brussel en Berlin in december 2023 met telkens drie heen- en terugritten per week. De Oostenrijkers gingen daarmee de concurrentie aan met de Nederlands-Belgische maatschappij European Sleeper, die al sinds mei dat jaar nachttreinen inlegde tussen beide hoofdsteden.

Aanvankelijk was het de bedoeling om de frequentie van de Nightjet vanaf de herfst van 2024 op te voeren tot een dagelijkse verbinding. In oktober (nadat de verbinding 11 weken lang opgeschort werd door spoorwerken in Duitsland) bleek echter dat het zover niet zou komen: het bleef bij drie verbindingen per week. En dat op net dezelfde dagen als ook de European Sleeper reed.

De Nightjet tussen Brussel en de Oostenrijkse hoofdstad Wenen, een verbinding die al sinds begin 2020 bestaat, blijft voor alle duidelijk wel nog rijden.



Op 6 augustus 2024 is de Nightjet vanuit Berlijn & Wenen naar Brussel-Zuid omgeleid via de lijnen 39, 24 & 40 wegens werkzaamheden op lijn 37. De trein wordt getrokken door een Vectron die door de ÖBB bij ELL (European Locomotive Leasing) geleased wordt. Vanaf Aachen-Hbf tot Brussel rijdt deze trein onder licentie van NMBS en ook met een treinbestuurder van de NMBS.



BRUXELLES MIDI -

Liège G. - Köln Hbf -
Frankfurt (Main) Süd -

BERLIN HBF (TIEF)

ÖBB-NJ 425 s. M&M

Een I2-rijtuig voor de Diner Express

Op 27 februari 2025 verliet het I2-rijtuig 11908 de collectie van TSP en werd overgenomen door de Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) en een investeerder. Diezelfde dag vond de overbrenging plaats van Ciney naar Dendermonde, uitgevoerd door Certus Rail Solutions met HLE 2731. Om het vereiste remgewicht te garanderen, werden drie goederenwagens aan het konvooi toegevoegd.

Het rijtuig zal in Baasrode een volledige restauratie ondergaan, een proces dat plaatsvindt in nauwe samenwerking met de lokale horecazaken Hof Ter Velden en Kokarde. Na de restauratie krijgt het rijtuig een nieuwe functie als restaurantrijtuig met een open keuken, speciaal ingericht voor het culinaire "Diner Express"-concept. Dit exclusieve concept biedt reizigers een unieke gastronomische ervaring aan boord van een historische trein, waarbij het I2-rijtuig deel zal uitmaken van een unieke combinatie met de Tubize 2069 "Helena" stoomlocomotief en het authentieke K1-rijtuig van SDP. Samen vormen ze een rijdend restaurant dat doorheen het prachtige Scheldeland zal reizen, waar gasten kunnen genieten van verfijnde gerechten en een nostalgische sfeer.



Passage van het transport in Sint-Genesius-Rode op lijn 124.

Foto: Wouter De Haeck



Na een frontwisseling in Schaarbeek hangt het I2-rijtuig nu achteraan. Passage in Heizijde.

Foto: Roel Van Dooren



Na aankomst in Dendermonde moet het rijtuig nog op het juiste spoor gerangeerd worden, net op dat moment komt ook de zon even tevoorschijn.

Foto: Luc Van Mølken



Op 1 maart werd het rijtuig met behulp van de 7713 van het station van Dendermonde richting de spoorlijn van de SDP geduwd. Eens aangekomen op de lijn werd het rijtuig overgenomen door de 8509 die het rijtuig naar Baasrode-Noord bracht.

Foto's: Eric Verstraeten



Het rijtuig werd op 31 maart 1952 door de Ragheno-fabriek in Mechelen in dienst gesteld bij de NMBS als 10154 I2 A2B6. In 1956 volgde een herklassering naar 11134 I2 A8, waarna het in 1963 werd omgebouwd tot buffetrijtuig en het nummer 11908 I2 A4R kreeg (UIC: 51 88 84-80 208-4). Het rijtuig bleef tot 1989 in dienst bij de NMBS, waarna het in 1996 werd overgenomen door TSP. Daar werd het gerestaureerd en ingezet als begeleidingsrijtuig voor stoomlocomotief 26.101, onder het nummer 9015.

De afgelopen jaren stond het rijtuig helaas te verkommeren op lijn 128. Gelukkig krijgt het nu een derde leven dankzij SDP en zijn nieuwe eigenaars. Vanaf 1 september 2025 zal de I2 11908 in volle glorie pronken naast de andere rijtuigen en locomotieven in de collectie van SDP te Baasrode-Noord. Zoals we gewend zijn van SDP, zal dit rijtuig na de restauratie een echte blikvanger worden. Wij kijken alvast uit naar de eerste culinaire ritten aan boord van de Diner Express!

Meer info over de Diner Express → www.dinerexpress.be



↑ We zien het Buffet-rijtuig hier nog in dienst bij de NMBS ergens eind jaren '70 in Liège-Guillemins.

↓ Op het einde van haar loopbaan bij de NMBS kreeg het rijtuig een oranje kleurstelling. De oranje kleur verdween echter terug bij de restauratie door het TSP. Vlak voor de overgave aan TSP zien we het rijtuig hier in Mariembourg op 22.09.1996

Foto's: Fernand Maes (Collectie Peter Van Gestel)





↑ De hoogdagen van het TSP! De 26.101 is met een extra trein voor schoolkinderen onderweg vanuit Liège naar Coö. Vlak achter de 26.101 zien het betreffende I2-rijtuig. Tilff 20.05.1996

↓ Een dag later keren de 6106 & 26.101 samen met het I2-rijtuig terug vanuit Liers naar Schaarbeek als Z16231. Wezemaal 21.05.1996

Foto's: Arno Verhagen



Stoomlocomotief Type 1 (NMBS)

Na een zeer moeilijke naoorlogse periode en dan de economische crash van eind jaren twintig, had de inmiddels opgerichte NMBS geen financiële mogelijkheden om haar locomotiefpark te vernieuwen of te moderniseren. Daar kwam in de jaren dertig noodgedwongen verandering in. In eerste instantie werd ingezet op elektrificatie, maar vooral ook het gebruik van dieselmotorwagens.

Maar vooral bij de zwaarste locomotieven waren er problemen: door de introductie van de zwaardere metalen rijtuigen in de beginjaren dertig, waren deze oudere locomotieven niet krachtig genoeg meer.

Daarom besliste men tot de bouw van een nieuwe, moderne en vooral krachtige Pacific locomotief. Deze zou het type 1 vormen.

Er werd een eerste bouwschijf met 15 locomotieven besteld: de nummers 101 > 115. Hiervoor hadden de voornaamste Belgische bouwers zich verenigd in een consortium om de prijs aanvaardbaar te houden. Elk bedrijf was gespecialiseerd in één (of enkele) onderdelen, om zo de locomotief gemeenschappelijk samen te stellen. We vermelden nog dat de eerste machines windleiplaten hadden geïntegreerd in de rookkastbeplating (tekening 1).

Maar dit voldeed niet: de machinist kreeg de stoom voor de vensters en had geen zichtbaarheid. Al zeer snel werden vrijstaande windleiplaten gemonteerd (tekening 2).

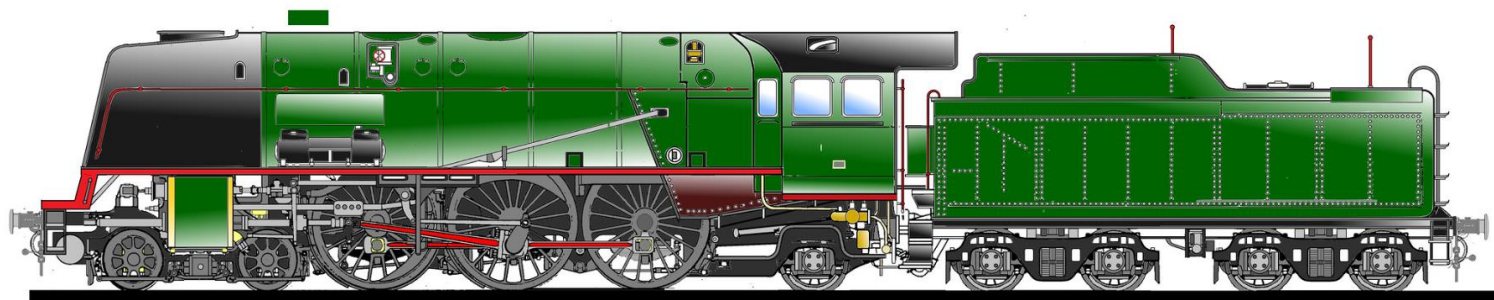
In eerste instantie werden de machines in de Brusselse stelplaatsen gestationeerd voor de diensten naar de Duitse grens, Liège, Namur, Arlon en verder Luxemburg. En hier kwam al de eerste ontgoocheling: de locomotieven waren wel goed, maar voldeden niet echt op de belangrijke lijnen. Het type 10 bood daar betere prestaties. Het type 1 was met 114 ton de zwaarste Pacific uit deze periode, het grote nadeel was dat de stoomopbrengst niet in verhouding was met de cilinderinhoud, zeker bij 100% admissie.

Daarom werden ze al zeer snel naar de vlakke sterlijnen rond Brussel verdrongen, met name naar Mons, Tournai, Lille en Kortrijk. Hier voldeden ze wel. Daarom werd nog een tweede bouwschijf van twintig locomotieven besteld. Hier waren enkele beperkte verbeteringen aangebracht. Deze werden in 1939 geleverd, de nummers 116 > 135.

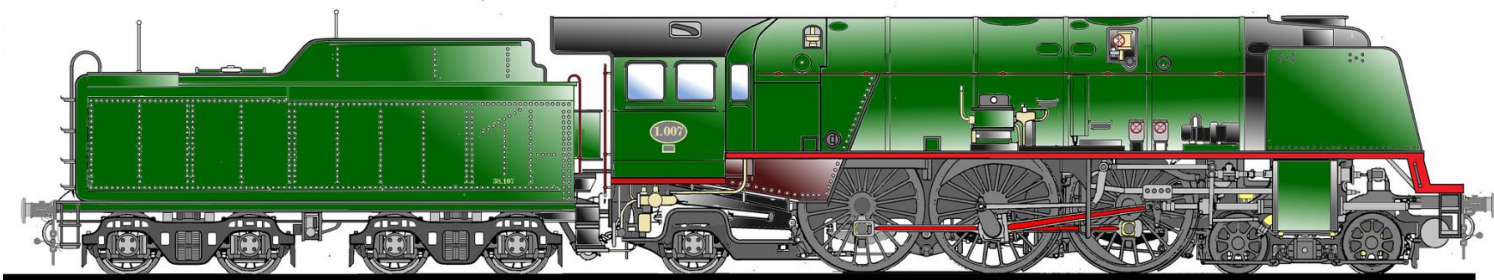
Locomotief 104 in zijn oorspronkelijke uitvoering zonder vrijstaande windleiplaten, hier gefotografeerd te Brussel-Noord op 1 juni 1935, kort na zijn levering. Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage



Tekening 1



Tekening 2



En dan kwam de tweede wereldoorlog: de machines bleven trouw in dienst. Maar de controle-instanties van de Duitsers eisten dat de modernste machines gebruikt zouden worden richting Duitsland, via Liège en Arlon / Luxembourg. Hierdoor kwamen de machines in de stelplaatsen Liège en Stockem terecht. En daar speelde de Belgische directie gretig op in: op deze verbindingen was sabotage gemakkelijk te regelen zodat het transport naar Duitsland regelmatig ernstig verstoord werd.

Tijdens de oorlog ging één machine - de 129 - verloren, ze was naar Polen afgevoerd en kwam niet meer terug. Na de bevrijding bleef de inzet praktisch ongewijzigd: de lijn naar Arlon was taboe, op de verbinding naar Liège en Herbesthal sleepten ze de lichtere treinen. Ze kwamen ook naar de kust, met name Oostende. Hoofdonderdeel vormden echter de verbindingen Brussel - Mons en Brussel - Tournai - Lille.

Hun inzet zou echter regelmatig veranderen, dit door de elektrificatie van de hoofdlijnen in de jaren vijftig. Niet alleen verdwenen hierdoor verschillende verbindingen, ook kwamen de typen 10 vrij die op dezelfde verbindingen ingezet werden.

In 1946 werden de locomotieven vernummerd in 1.001 tot 1.035. In 1954 was de 1.001 betrokken in een zware ontsporing met een supporterstrein waardoor de locomotief onherstelbaar vernield werd.

Door de voornoemde elektrificatie veranderde het inzetgebied drastisch: ze werden nu voor het overgrote deel ingezet op de verbinding Brussel - Tournai - Lille en hiervoor werden ze te Tournai gehuisvest. Verder namen ze ook het grootste gedeelte van de zware doorgaande treinen naar Kortrijk voor hun rekening. Mons bleef ook nog voor korte tijd in het inzetpakket aanwezig.

De verschuiving was nog niet ten einde en zo doken de typen 1 ook op tussen Tournai, Mons en verder Charleroi en Namur. De machines van Schaarbeek werden ingezet naar Aarschot en Hasselt via Mechelen, dit met een gemengde inzetreeks met het type 10.

De eerste (beperkte reeks) machines type 1 gingen in de loop van 1959 richting sloper.

De elektrificatie van de verbinding naar Mons in 1963 en de levering van de zware diesellocomotieven type 200 (latere reeks 51) vanaf 1961 gaf de doodsteek. De diesellocomotieven namen op korte termijn alle diensten over. Bijna alle locomotieven werden in 1962 definitief afgevoerd.

Eén locomotief ontsprong de dans: de 1.002 werd aangeduid om bewaard te blijven. De machine werd trouwens nog terug rijvaardig gemaakt, dit echter zonder restauratie of grote herstelling. Diverse mankementen (vooral een

belangrijk stoomlek aan één van de cilinders en een loszittende wielband) zouden ervoor zorgen dat de actieve periode vrij kort was. Nadien werd de locomotief aan de CFV3V in bruikleen gegeven, hij wordt tentoongesteld in het museum van Treignes.



Locomotief 1.031 op 21 april 1959 ter hoogte van het kandelaarsein op lijn 37 voor de uitrit van Liège-Guillemins met een trein met bestemming Köln.

Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage



In 1961 zien we de 1.007 met 2 M1-rijtuigen in het station van Tournai.

Foto: Collectie Eric Aerts



De 1.028 te Brussel-Zuid klaar om te vertrekken naar Lille. 5.6.1960 Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage



↑ In 1939 komt de 130 (later 1.030) aan in het station van Oostende.

Foto: Collectie Eric Aerts

↓ De 1.014 bij doorrit in het station van Ghlin op lijn 96 met een stam M2-rijtuig. Augustus 1960.

Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage





**We zien de 1.032 en de elektrificatie van het spoornet is duidelijk gestart! Datum en locatie onbekend.
Foto: Collectie Eric Aerts**



Locomotief 1.002 is bewaard en eigendom van Train World Heritage, anno 2025 staat deze Pacific in het spoorwegmuseum van Treignes.

Info over dit museum → <https://site.cfv3v.eu/site/museum/>

Johny Brauns kon deze museumlocomotief fotograferen tijdens een testrit op 2 juni 1999 in het station van Leopoldsburg

De Blauwe Engel in België

De voorloper van de Drielandentrein

Net zoals bij de NMBS, zocht men in Nederland in de beginjaren vijftig ijverig naar motorwagens om de dure stoomtractie te vervangen. Maar men had een bijkomend probleem, men had geen bouwers bij onze noorderburen en daarom ging men te rade in Groot-Brittannië.

Enige en grootste verschil was dat men wel een grote constructeur van elektrische installaties had en daarom koos men hier voor diezelelektrische motorwagens. Er werd een standaardtype ontworpen, dit zowel eendelig als tweedelig. Ze werden elk uitgerust met dieselmotoren van Britse origine (A.E.D.) met horizontale cilinders (zoals ook het type 603 / reeks 43 van de NMBS). Deze werden geassembleerd bij de Nederlandse vestiging van de Britse firma Allan in Rotterdam. Vanaf 1951 werden 30 eendelige en 45 tweedelige eenheden gebouwd. De eendelige stellen - die de nummers 21 tot 50 kregen - werden in 1953 en 1954 geleverd en werden aan de noordelijke stelplaatsen Groningen en Zwolle toegewezen, ze reden ook in het oosten van Nederland vanuit Arnhem.

Ondanks het zeer klassieke en robuuste uiterlijk waren de motorwagens zeer comfortabel. Ze hadden ook een kleine eerste-klasse-afdeling, hierdoor kregen ze in de reisgids van de NMBS de aanduiding M (de TT - en TA - was voorbehouden voor motorwagens met enkel tweede klasse). Ze waren extreem zwaar en duur in aanschaf, maar de elektrische installatie zorgde voor een goedkoper onderhoud. Per draaistel was er één tractiemotor maar deze bevond zich buiten het draaistelraam en dreef de (binnenliggende) as aan via cardanassen. Grootste nadeel was de plaatsing van de radiatoren (zijdelings). Hierdoor waren de motoren zeer gevoelig voor oververhitting.

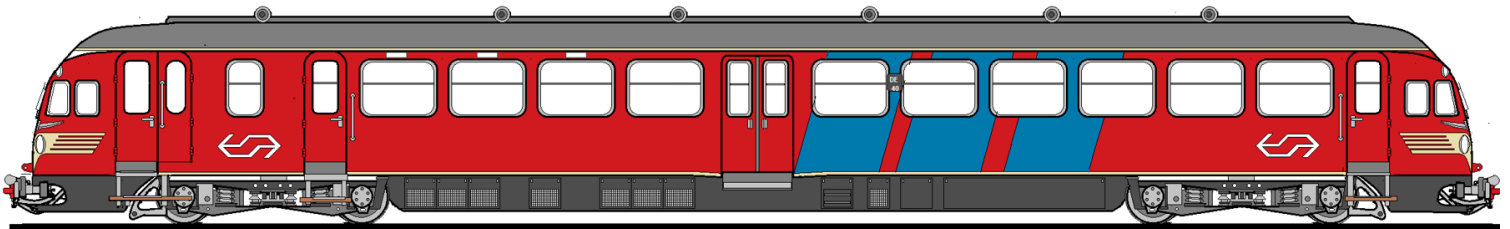
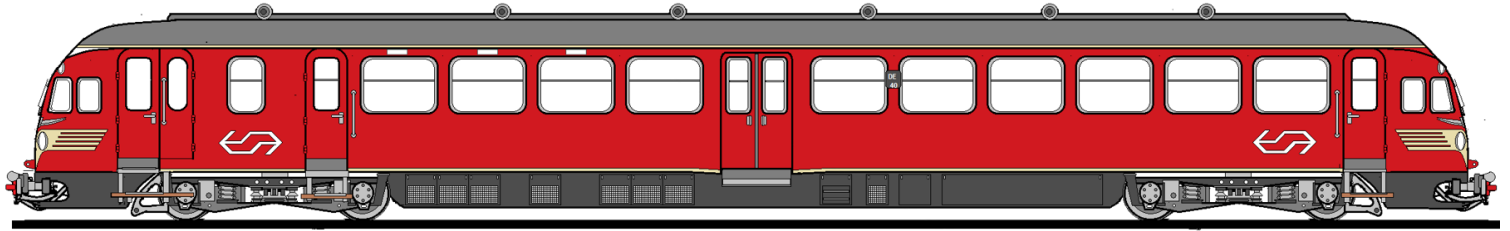
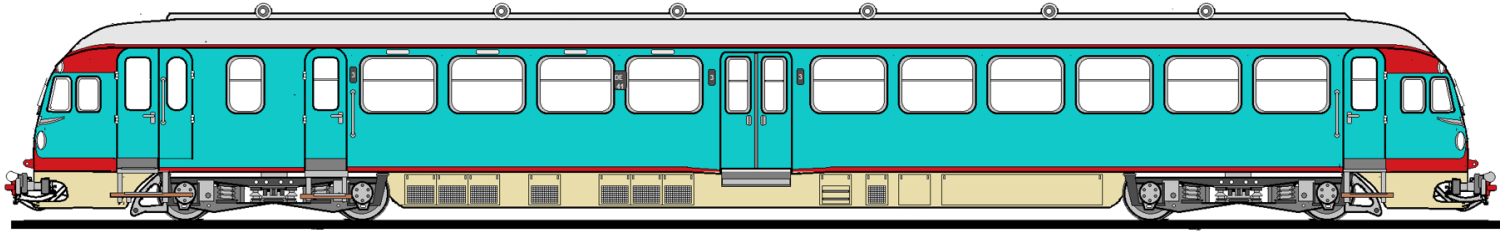
Toen het stel zijn naam "Blauwe Engel" nog eer aandeed. Eén van de eerste jaren dat de verbinding naar Liège-Guillemins gereden werd. Aankomst in het nog niet verbouwde station van Liège-Guillemins ergens midden jaren zestig.

Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage



Door de elektrificatie van de lijnen rond Zwolle kwamen vijf stellen vrij en deze kwamen al omstreeks 1954 naar Maastricht. Hier werden ze voorzien voor de binnenlandse dienst Maastricht - Heerlen - Kerkrade, maar ook twee internationale diensten: naar Aachen-Hbf via Simpelveld en naar Liège. Korte tijd later verloren ze hun oorspronkelijk blauwe kleur en werden ze volledig rood (met gele sierbanden op de fronten) geschilderd. Dit was de standaardschildering voor de dieselmotorwagens geworden.

Hieronder tonen we u de verschillende schilderingen van de DE I motorwagens.



Op 22 juli 1980 staat de NS 48 klaar voor vertrek op het voormalige spoor 3 te Liège-Guillemins
Foto: Bart Van 'T Grunewold

We zien hier op 2 april 1978 de NS 42 op het kopspoor in het station van Herstal. Foto: Hans Scherpenhuizen



40		Maastricht - Visé - Liège																40
		(Autobus zie - Autobus voir tabl. 40a)																
		M 3751	M 1050	M 3755	M 1052	M 1054	M 1058	M 3769	M 135	M 3775	M 1064	M 3777	M 1068	M 3783				
Maastricht		6.25	7.03	7.46	8.12	9.15	11.14	12.45	13.18	13.45	14.15	15.48	16.14	17.15				
Eysden		6.34	7.16	7.54	8.23	9.28	11.27	12.54	13.53	14.28	15.56	16.27	17.23					
Visé	A	6.39	7.21	8.28	8.28	9.34	11.33	12.59	13.31	14.32	15.32	16.32	17.23					
Bressoux	A		7.26		8.28	9.34	11.33		13.34		14.33		16.33					
Liège (G.)	A		7.50		8.50	9.57	11.55		13.55		14.55		16.55					
Bruxelles (N)	A		9.13		11.12		13.12		15.12		16.11		18.12					
		M 3785	M 1072	M 3787	M 1076	M 3797												
Maastricht		17.41	17.57	18.20	20.14	22.45												
Eysden		18.10	18.10	18.28	20.27	22.58												
Visé	A	17.56	18.15	20.32	22.58													
Bressoux	A		18.16		20.33													
Liège (G.)	A		18.33		20.55													
Bruxelles (N)	A		19.50		22.12													
		M 3750	M 3752	M 3754	M 1053	M 1055	M 1057	M 1061	M 3776	M 3778	M 134	M 1069	M 1071					
Bruxelles (N)					6.47		9.21	10.53			14.20	15.20	15.53					
Liège (G.)	A				8.16	9.44	10.34	12.43			15.40	16.27	17.13					
Bressoux	A																	
Visé	A				8.38	10.06	10.56	13.05			16.03	16.49	17.35					
Eysden	A	6.43	7.26	8.39	10.07	10.58	13.09				16.05	16.50	17.37					
Maastricht	A	6.50	7.33	8.45	10.13	11.04	13.15	14.02	15.59		16.56	17.43						
		M 3784	M 3786	M 1075	M 1079	M 3798												
Bruxelles (N)				18.20	20.20													
Liège (G.)	A			19.32	21.42													
Bressoux	A																	
Visé	A			19.54	22.04													
Eysden	A	17.26	18.07	18.44	20.01	22.11	23.07											
Maastricht	A	17.35	18.16	18.53	20.10	22.20	23.16											

□ Débarquement interdit à Eysden aux voyageurs
 porteurs de marchandises soumises au paiement de droits ou dont l'entrée aux Pays-Bas n'est autorisée que sous le couvert d'un document douanier; les opérations de douane nécessitées par le contrôle de ces marchandises

★ Contrôles fiscal et de police entre Maastricht et Liège (G.) et vice versa.
 ♦ M 3750 - M 3751 - M 3752 - M 3777 - M 3778 - M 3785 - M 3786 Circulent aussi les 21.7, 1.11 et 11.11.65.

★ Fiskale- en politiecontrole tussen Maastricht en Liège (G.) en omgekeerd.
 ♦ M 3750 - M 3751 - M 3752 - M 3777 - M 3778 - M 3785 - M 3786 Rijden ook op 21.7, 1.11 en 11.11.65

De verbinding naar de Cité Ardente werd in mei 1965 opgenomen en bleef gedurende decennia praktisch ongewijzigd. Ze wordt door het uittreksel (hier links) uit de reisgids belicht. Het was praktisch een sneltrein, hij stopte enkel te Eysden, Visé en Bressoux. Hierdoor verdwenen tal van stopplaatsen in de Luikse regio.

Er waren slechts enkele wijzigingen gedurende deze inzetperiode: zo werd er een pendeldienst op de Luikse voorstadslijn (doorheen de tunnels) georganiseerd tussen Liège-Guillemins en Liège-Palais. Omdat er te weinig uitwijkmogelijkheid was te Liège-Guillemins werd deze dienst vanaf 1973 doorgetrokken tot in Maastricht en verdween de DE I even uit het beeld te Liège. De trein was samengesteld uit een locomotief reeks 60 en M1-rijtuigen in een trek/duwcombinatie. In de loop van 1975 kwam de DE I terug naar ons land en een jaar later verzekerden de motorwagens zelfs de dienst verder tot in Herstal.

Maar ondertussen had de NS beslist om de eendelige motorstellen niet te moderniseren. Zodoende gingen steeds meer motorwagens richting sloper. Dit was echter niet het geval voor de tweedelige zusters en deze namen vanaf de regeling van 1982 de dienst tussen Maastricht en Liège over.



In 1964 verlaat de NS 50 op tegenspoor Visé richting Liège. Links zien we nog de voormalige blok 10 en wie goed kijkt, ziet rechts ook de "Pont des Allemands" van lijn 24.

Foto: Daniel Thielemans



↑ Eind jaren '70 reden de DE I motorwagens door tot Herstal. We zien de NS 40 hier in het station van Liège-Palais.
Foto: Thierry Heylen

↓ Ontmoeting van twee motorwagens DE I in de buurt van de Belgisch - Nederlandse grens te Gronsveld in juni 1974.
Foto: Julien Casier





Beide foto's tonen DE 1 42 in het station van Liège-Guillemins op 2 april 1978.

Foto's: Hans Scherpenhuizen





↑ Een onbekende DE 1 motorwagen verlaat Visé richting Maastricht op 23 maart 1982.

Foto: Johny Brauns

↓ Motorwagen 45 in het station van Liège-Guillemins naast de 125 015 op 8 februari 1967

Foto: Daniel Thielemans





↑ De motorwagens kregen (net zoals al het andere reizigersmaterieel in NL) schuine blauwe balken aangemeten. Het was de bedoeling dat hier reclame ingezet kon worden. DE 139 te Liège-Guillemins in juni 1979. Foto: Hans Scherpenhuizen

↓ De DE 147 (ook met de blauwe balken) in het station van Liège-Guillemins in september 1981. Foto: Julien Casier



Portugal: op reis langs de *Linha do Douro*

Alle foto's: Lars Laenen



In dit artikel nemen we jullie mee op reis door de vallei van de Douro, in het noorden van Portugal. Deze regio staat bekend voor zijn wijnbouw en prachtige omgeving, en bij treinfanaten natuurlijk ook voor de spoorlijn die deze rivier van bij de Spaanse grens tot de monding in Porto volgt.



Tunnels, viaducten en de onmiddellijke nabijheid van de Douro kenmerken de lijn ten oosten van Tua. Nabij het dorpje Arnozelo zien we een trein op weg naar Porto. 20 april 2024

Beschrijving van de spoorlijn

Een bezoek aan deze spoorlijn begint doorgaans in Porto, een geliefde reisbestemming voor zijn zuiderse klimaat, heerlijke keuken en architectuur. Typisch voor die Portugese architectuur is de azulejo: keramieken, doorgaans blauwe siertegels die menige gevel sieren. Een van de bekendste voorbeelden vind je in de ontvangsthall van het station van Porto São Bento, het vertrekpunt van onze reis.

São Bento is een kopstation. Dat betekent dat treinen samengesteld uit een loc met rijtuigen, vooraf door een tweede loc overgebracht moeten worden vanuit de stelplaats van Porto Contumil. Een klusje voor de elektrische *nez cassé* locs van de reeks 2600. Nederlanders gaan uit hun dak wanneer ze die het station zien binnenrijden.



Vanuit de stelplaats van Contumil komt loc 2612 aan in Porto São Bento met de rijtuigen voor de trein naar Pocinho. Achteraan (niet zichtbaar) hangt een diesellocomotief van de reeks 1400. 29 maart 2023

Vanuit het vertrekstation baant de trein zich een weg doorheen een tunnel onder de historische stadskern door. Al meteen bij het verlaten van deze tunnel ziet de reiziger de Douro naast zich verschijnen. Weinige tellen later komt de trein aan in het station van Porto Campanhã, het belangrijkste station van de stad van waaruit ook de spoorlijn naar de hoofdstad Lissabon vertrekt.

De spoorlijn verlaat nu de Dourovallei. We maken een sprong naar Marco de Canaveses, waar de bovenleiding eindigt. Nog wat verder, bij Ribadouro, komt de rivier weer in zicht en de spoorlijn zal nu tot het eindstation de Douro blijven volgen. De trein zet koers naar Peso da Régua, een regionaal centrum waar de meeste treinen hun eindhalte hebben. In de wijk Godim bevindt zich ook een aansluiting die twee goederentreinen per week ontvangt. Daar besteden we verder in dit artikel aandacht aan.



De laatste trein van de dag uit Pocinho rijdt in de laatste zonnestralen over het boogviaduct van Ribadouro. De maan komt al piepen. 21 april 2024

Een vijftal treinen rijdt verder dan Régua door naar de eindhalte Pocinho. Het mooiste deel van het traject komt nu. Het eerste noemenswaardige station is dat van Pinhão, een drukbezochte toeristische bestemming. Na Pinhão baant de trein zich een weg doorheen een landschap dat steeds wilder en leger wordt. Het volgende station is Tua. Vanuit dit station vertrok vroeger een smalspoorlijn verder de bergen in. Enkele overblijfselen in het station houden de herinnering levend.

Overblijfselen van het smalspoor in het station van Tua.
31 maart 2023



Slingerend langs het water, door tunnels en over viaducten baant de spoorlijn zich nu een weg naar de eindhalte Pocinho. Veel stations onderweg vind je niet meer. Opmerkelijk zijn de haltes van Vargelas en Vesúvio. De eerste is gelegen binnen de omheining van een wijndomein en lijkt enkel nut te hebben als kruisingsstation, de tweede ligt in niemandsland aan het einde van 9 km lange, doodlopende straat. De perfecte bestemming voor wie op zoek is naar absolute stilte. Als je er te lang blijft, kan je er ook gek worden van diezelfde stilte.

Uiteindelijk bereikt de trein het station van Pocinho. Niet de oorspronkelijke eindhalte. Tot 1988 kon je nog verder met de trein naar Barca d'Alva, bij de Spaanse grens.



In de zomermaanden rijdt er een extra slag die na 15u uit Pocinho weer naar Porto vertrekt. Deze trein rijdt hier na een korte stop doorheen de wijngaarden van Vesúvio. 20 april 2024



Een trein naar Pocinho baant zich een weg doorheen het nauwe dal kort voor Vesúvio. De foto werd gemaakt vanaf de rand van een wijngaard. 30 maart 2023

Treinverkeer

Het hoeft niet te verbazen dat de *Linha do Douro* vooral treinverkeer ziet tussen Porto, Marco de Canaveses en Peso da Régua. Hoe verder stroomopwaarts, hoe minder bewoning, hoe minder treinen. Tot Pocinho rijden maar 5 tot 6 treinen per dag, naargelang het seizoen.

Voor het reizigersverkeer beschikken de Portugese spoorwegen (CP - *Comboios de Portugal*) behalve over dieselstellen ook over diesellocs van de reeks 1400. Deze locs werden gebouwd tussen 1967 en 1969 op basis van een Brits ontwerp en is erg gelijkaardig aan de Britse class 20. Kenmerkend is hun zware dieselgebrom dat zeker in het nauwe dal ten oosten van Tua al van ver hoorbaar is. De reeks 1400 wordt ingezet in combinatie met rijtuigen type BUDD gebouwd tussen 1963 en 1975 onder licentie door Sorefame, en rijtuigen gebouwd eind jaren 1940 door het Zwitserse Schindler Waggon AG. Deze locs en rijtuigen werden vanaf 2020 opgeknapt nadat ze vaak langere tijd buiten dienst hadden gestaan. Dit gebeurde in de werkplaats van Guifões, die hiervoor op 15 januari van dat jaar na 9 jaren sluiting terug in gebruik kwam om te verhelpen aan het gebrek aan rollend materieel.



Nog enkele honderden meters en de trein naar Porto komt aan in het station van Tua. 29 maart 2023

Daarnaast ziet de *Linha do Douro* ook goederenverkeer. Op woensdag en zondag rijdt Medway vanuit Gaia, een goederenstation in Porto, naar een cementfabriek in Godim, bij Régua. Het hoeft niet te verbazen dat deze goederentrein zeer gegeerd is door de liefhebbers. Voor de tractie zorgt ofwel een Euro 4000 ofwel een *nez cassé* van de reeks 1900. Wie erg veel geluk heeft, treft loc 1964, het laatste rijvaardige exemplaar van zijn reeks.



De goederentrein uit Godim buldert door het station van Ermida. De fotograaf had geluk want met loc 1963 hing er een oude diesel voor de trein. Deze loc is ondertussen buiten dienst, enkel de 1964 is nog in gebruik.
9 september 2020

Een bijzondere vermelding verdient de *Comboio Histórico do Douro*, een toeristische trein die de CP in het zomerseizoen inlegt tussen Régua, Pinhão en Tua. Deze trein bestaat uit 5 historische rijtuigen en wordt in de regel getrokken door stoomloc 0186 uit 1925 en gebouwd door Henschel & Sohn. Bij brandgevaar neemt een diesellocomotief het over. Opmerkelijk is dat 2 rijtuigen van deze trein in België gebouwd werden door Nicaise & Delcuve: rijtuig ACDt 484 in 1908 en rijtuig ACDt 484 in 1912.

In het station van Pinhão staat de *Comboio Histórico do Douro* klaar voor vertrek naar Régua.
6 september 2020



Dienstregeling

We beperken ons in het overzicht hieronder tot de goederentrein naar Godim en de reizigerstreinen die met loc en rijtuigen gereden worden. Uiteraard zijn er meer treinen, die vind je in een [handig PDF-overzicht](#) op de site van de Portugese spoorwegen. De vermelde dienstregeling geldt bij publicatie van deze editie van De Spoor Gazet.

Noteer ook dat er in het toeristische seizoen doorgaans een extra slag met loc en rijtuigen onderweg is tussen Porto en Pocinho. Die vertrekt dan rond 8.25 uit Porto Campanhã en vertrekt weer rond 15.12 uit Pocinho.

De *Comboio Histórico do Douro* rijdt enkel in het toeristische seizoen en enkel in het weekend. Deze vertrekt in de namiddag uit Régua naar Pinhão en Tua en rijdt aansluitend weer terug naar Régua.

Van Porto naar Pocinho

	IR 861	HKM 50321 R3	HKM 50323 R7	IR 865	IR 869	IR 875
Porto Sao Bento				9.20	13.20	
Gaia		7.02	8.08			
Porto Campanhã	7.25	I	I	9.24	13.25	17.25
Godim	I	9.48	10.53	I	I	I
Régua	9.22			11.17	15.16	19.23
Pocinho	10.48			12.41	16.42	20.51

Van Pocinho naar Porto

	IR 862	HKM 50232 R3	HKM 50323 R7	IR 866	IR 868	IR 876
Pocinho	7.08			11.10	13.10	17.12
Régua	8.32			12.37	14.34	18.38
Godim	I	11.26	12.06	I	I	I
Porto Campanhã	10.30	I	I	14.30	16.30	20.25
Gaia		13.37	13.50			
Porto Sao Bento						20.30

Real time info vind je op de app van de CP. Zeer interessant voor treinfanaten is ook de app *Train Status PT* die de samenstelling van treinen vermeldt op basis van spots. Dat geldt ook voor goederentreinen, waarvan je dan de loc kan opzoeken als die al door een andere spotter gemeld is.



In het station van Ermida is zonet een trein aangekomen op het buitenste spoor. Afgestapte reizigers willen oversteken maar moeten wachten want op het andere spoor komt een tweede trein aan. De stationschef zorgt ervoor dat niemand de spoorovergang gebruikt. Op datzelfde moment legt de seingever de handbediende wissel naar het enkelspoor weer in de andere stand zodat de eerste trein zijn reis kan verderzetten. 21 april 2024

Wat brengt de toekomst?

Op vakantie in deze prachtige regio lijkt de tijd even stil te staan maar schijn bedriegt. Ter vervanging van het oude materieel hebben de Portugese spoorwegen bij Stadler 22 treinstellen van het type FLIRT 3 besteld. Tien stellen zullen enkel elektrisch kunnen rijden maar er zijn ook 12 hybride stellen met dieselmotor voorzien. Die zouden in 2026 in gebruik moeten komen en dienst doen langs de Douro. De stellen zullen ongetwijfeld modern comfort bieden maar de charme van treinreizen die het oude materieel biedt – raampje open, tocht in je gezicht, en onbelemmerd genieten van het geluid van de trein en van het mooie uitzicht – zullen we missen.

Op vlak van infrastructuur is de heropening van het traject tussen Pocinho en Barca d'Alva aan de Spaanse grens gepland. De elektrificatie van de hele lijn is daarbij een optie. Of en wanneer het zo ver komt, valt af te wachten: over de elektrificatie voorbij Marco de Canaveses tot Régua wordt ook al jaren gepraat zonder dat er op het terrein iets gebeurt.

Het is duidelijk dat de revival van klassieke treinen op een ouderwetse spoorlijn stilaan ten einde loopt. Wie het zelf een keertje wil beleven, wacht best niet te lang meer.



Ten oosten van Tua wordt het landschap steeds ruiger. De laatste van de trein van de dag uit Pocinho baant zich een weg doorheen het nauwe dal. 1 april 2023

Finn de carrière bij de baan- & werktreinen

Finn De Vos, of misschien beter gekend als één van de meest enthousiaste machinisten van ons land, gaat een volgende stap maken in zijn carrière. Na enkele jaren doorheen heel België te hebben rondgetoerd met zijn geliefde locomotieven van de reeksen 55 & 62, kiest hij nu voor een nieuwe uitdaging in de goederensector. Met deze fotoreportage willen wij (en ik denk dat wij in naam van veel van onze lezers mogen spreken) Finn danken voor de vele mooie passages met het nodige diesেলgeweld! Een passage van een ballasttrein met een HLD 55 zal nooit meer hetzelfde zijn zonder deze fantastische machinist aan boord! Bedankt Finn voor al deze mooie momenten !!!



Tijdens zijn carrière bij Tuc Rail had Finn o.a. de eer om de allerlaatste rit te verzekeren met de 5508 voor haar buitendienststelling. Schaarbeek. 15.12.2022

Foto: Fabrice Henneghien

Een filmpje over deze laatste rit is ook te vinden via deze link: <https://www.youtube.com/watch?v=KHgS9bZCWF0>



† Ontelbare keren was Finn te vinden op de dagelijkse ritten tussen Schaarbeek en Quenast. Zo ook op 22 maart 2022 als hij Tubize verlaat richting Quenast met de 5509 + 5511. Foto: Noach Taillieu

↓ Ook de bekende “Weedfree” onkruidverdelgingstrein mocht Finn meerdere keren verzekeren. Op 4 september 2024 was hij zo heel de dag druk aan het werk in het Gentse. Wiedauwkaaibrug Lijn 58. Foto: Tommy Ravache





↑ Een zeldzaamheid is een HLD 55 in treinschakeling met een HLD 62, maar ook dit was geen probleem voor Finn. 5506+6246 met de leeftrein van Infrabel onderweg van Ans naar Ronet. 15.02.2023 Lillois. Foto: Maarten Schoubben

↓ Ook met het meetrijtuig ES800 toerde Finn door heel het land! Op 18 februari 2023 is hij onderweg vanuit Turnhout naar Herentals als hij in Poederlee op lijn 29 passeert. Foto: Lars Laenen





↑ De 5501 met een sleep lege wagons komende van Berendrecht passeert in Ripain richting Quenast. 2.11.2022

↓ Een vertrek met full power uit Quenast met een dubbele 55 en zo een enthousiaste machinist. Puur genieten voor zowel machinist als fotograaf! 6.05.2024

Foto's : Corentin Cauwelier





↑ Met een ballasttrein onderweg van Quenast naar Gent-Zeehaven getrokken door de 7800 & 7790 passeert Finn in Wetteren. De groep fietsers zwaait enthousiast terug! Foto: Fabrice Henneghien

↓ Een trotse machinist poseert maar al te graag met zijn locomotieven. Foto: Maarten Schoubben

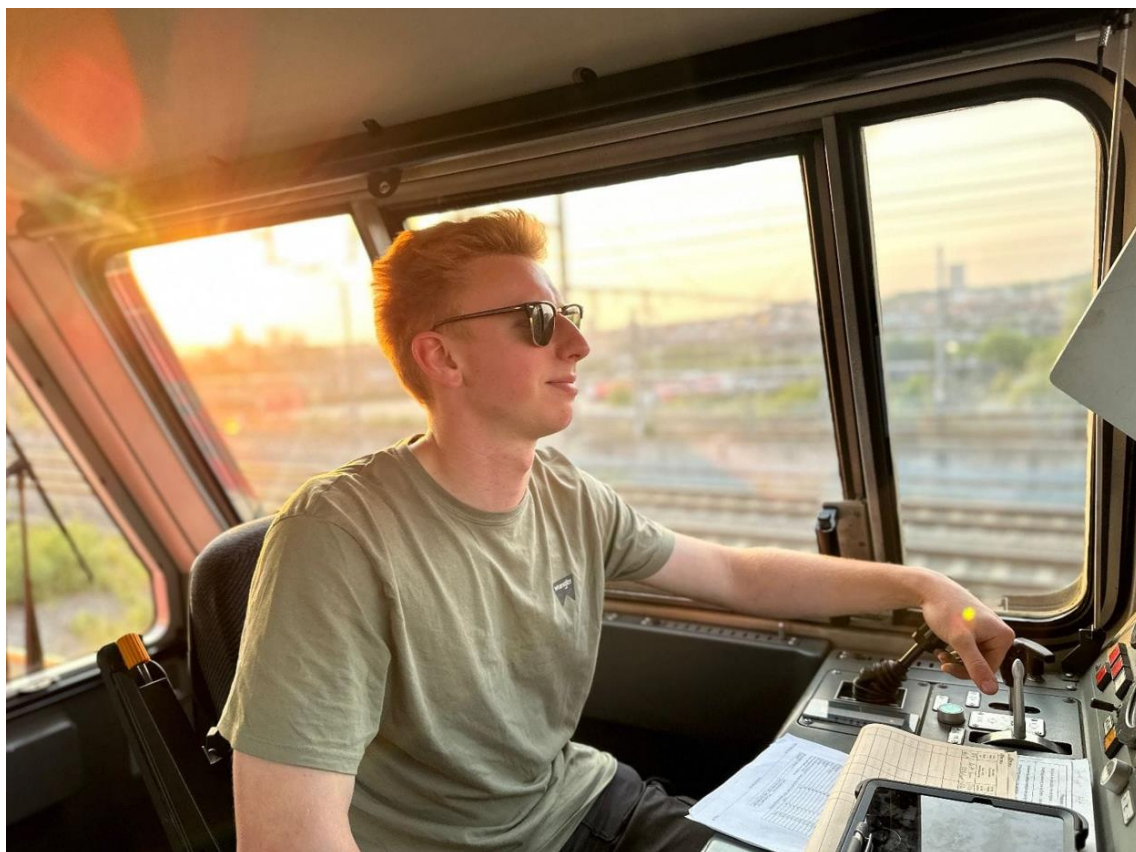


Finn zijn enthousiasme werd niet enkel opgemerkt door de vele liefhebbers langs het spoor, zo mocht hij o.a. pronken op affiches van een reclamecampagne van Tuc Rail die te zien was in alle grote stations van ons land.



Zelfs een promofilmje voor de job van treinbestuurder werd gemaakt met Finn in de hoofdrol:

<https://www.youtube.com/watch?v=1umWIXbeUPw>



Genietend elke dag van zijn leven, zo kennen wij Finn. Succes met je nieuwe uitdaging!

Een 2^{de} leven

Op veel locaties krijgen oude wagons, rijtuigen of locomotieven een 2^{de} leven. Elke maand tonen wij zo een locatie.



Op de parking van het nieuwe Märklineum (museum van Märklin) in Göppingen (D) staat stoomlocomotief 44 1315. De locomotief is onder een afdak geplaatst dat zou moeten doen denken aan een verpakking van een modeltrein.

Locatie > <https://maps.app.goo.gl/1PxTvPogRm5xq1ca7>



De 44 1315 werd gebouwd in 1942 met fabrieksnummer 2737 door de Lokomotivfabrik Krupp in het Duitse Essen. De loc deed dienst tot 1977. De locomotief is eigendom van de stad Kornwestheim en stond al op diverse locaties als monument. Sinds 2015 is zij in bruikleen aan de firma Märklin gegeven die haar nu tentoonstelt op de parking van het Märklineum.

Foto's:
Maarten Schoubben

Uit de oude doos



Op 13 december 1997 passeert de 1601 in haar fraaie Memling outfit het Waalse plaatsje Voroux op lijn 36 met trein 417 van Oostende naar Köln-Hbf.
Foto: Wouter Radstake

MOBOV 40
VLATAM 25
3 - 4 mei 2025

65



Locatie: VLATAM - Diksmuidelaan 42, 2600 Antwerpen
van 10 tot 17 uur **Inkom:** €8 kinderen -12 j gratis

Gemakkelijk te bereiken met trein/tram/bus, op wandelafstand van Berchem station.



**Miniatuurtreinen
en toebehoren**

Ferivan
Modelbouw

T	S	D
train	service	danckaert

V.O. Maats van Christinastraat 18, 2018 Antwerpen - Niet op de openbare weg wijzen

LIERSE MODELSPoorWEGEN
LMS DE GEIT vzw.

organiseert

**Treinbeurs, opendeurdag,
LITERATUUR en MODELBOUW.**

Open LGB dag.

ZONDAG 11 mei 2025

EIKENBOSLAAN 19 KONINGSHOOIKT

Opendeur van 9 tot 16 u

BEURS van 9 tot 15 u

INKOM 5 € - 12 j. gratis

INFO : www.liersemodelspoorwegen.be
beurslms@liersemodelspoorwegen.be

VU: Eddy Willems.

Info 0474 674543

Agenda

April

19/04: TSP-rit met HLE 27 van Certus Rail Solutions. <https://www.cfbocq.be/>

21/04 : Tulpentrein naar Berendrecht. <https://event.portofantwerpbruges.com/tulpentrein-2025>

Mei

3 & 4/05: Stoomfestival Maldegem. Info > www.stoomtreinmaldegem.be

3 & 4/05: 25 jaar VlaTam + 40 jaar Mobov. Info > <https://mobovvzw.wixsite.com/mobov>

Juli

5 & 6/07: Scheldeland in stoom. Info > <https://www.stoomtrein.be>

18/07: Fotodag bij de CFV3V. Info > www.cfv3v.eu

Augustus

15, 16 & 17/8: Festival L128 (Thema CFL). Info > www.cfbocq.be

September

27 & 28/9: Stoomfestival bij de CFV3V. Info > www.cfv3v.eu

Doorlopende expo's

Nog tem 11/05/2025: Van schets tot trein. Info > www.trainworld.be



STOOMTREINFESTIVAL

MALDEGEM - 3 & 4 MEI 2025

- 100 jaar openbaar vervoer met de bus in België -



© Kevin Hoggett



Willy Peyskens

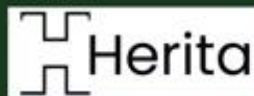
7 stoomlocomotieven in werking!

bezoek van 2 stoomlocomotieven uit Nederland • diesellocc reeks 62 in kader van 20 jaar Infrabel
ritten met historische stoom- en dieseltreinen naar Eeklo • ritten met de smalspoorstoomtrein
expositie en ritten met retrobussen • spoorwegbeurs, LEGO-treinen, miniatuurtreinen • diverse cateringmogelijkheden

adres:
Stationsplein 8, 9990 Maldegem
T: 050 71 68 52

openingsuren:
telkens van 10h00 tot 18h00

info & tickets:
www.stoomtreinmaldegem.be
info@stoomtreinmaldegem.be



v.u. Koen Goossens, Stationsplein 8 B-9990 Maldegem