



Nr. 2
Maart 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/0029VazpwktDTkIzDguvwx2d>

De Spoor Gazet Maandelijks uitgave	Voorwoord
Hoofdredacteur: Maarten Schoubben Redactie: Julien Casier Lars Laenen Met dank aan: Certus Rail Solutions Daniel Moens Dries Avonds Fabrice Henneghien Gwenaël Piérart Hugo Jonot Infrabel Johny Brauns Kobe De Bever Luc Van Mølken Michel Hanssens NMBS Peter Van Gestel Peter Vierboom Philippe Debry Rube Wynants Thierry Heylen Tommy Ravache Train World Heritage Valere Volders	Allereerst willen wij iedereen bedanken voor de vele fijne reacties die wij mochten ontvangen na de uitgave van ons allereerste nummer. Wij staan werkelijk perplex van het aantal mensen dat zich ondertussen als abonnee heeft ingeschreven om De Spoor Gazet digitaal via mail te ontvangen. Op 3 weken tijd kregen wij meer dan 1000 aanvragen. Niet enkel Belgen schreven zich in, maar wij kregen ook aanvragen uit Duitsland, Nederland, Oostenrijk, Het Verenigd Koninkrijk en zelfs uit Canada! Deze 2^{de} uitgave is al wat uitgebreider dan de eerste en dit dankzij de vele foto's en info die ons werden toegezonden. Wij willen iedereen hiervoor nogmaals van harte bedanken. Vanaf maart 2025 zullen wij ook starten met een 'De Spoor Gazet extra'. Dit zijn volledige naslagwerken die gratis op onregelmatige basis zullen verschijnen en dit dankzij de inzet van onze medewerker Julien Casier. Als eerste komt er een volledig naslagwerk van meer dan 200 pagina's over de stoomlocomotieven type 96. Deze zal verstuurd worden naar onze abonnees in de 2^{de} week van maart. 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 december 2024 hadden wij de mogelijkheid om een fotoshoot te doen met de 2 HLE 27 locomotieven van Certus Rail Solutions. De 2707 & 2731 werden langs elkaar opgesteld in de bundel van Antwerpen-Kiel en werden uitgelicht met speciale spots. Wij danken langs deze weg nogmaals Infrabel & Certus Rail Solutions voor de verleende toelatingen om dit mogelijk te maken.

Foto: Maarten Schoubben

Inhoud

NMBS lanceert dit jaar nieuw tarievensgamma	3
Actua Flash NMBS – Infrabel	4
MS 80 “Break”	4
MS type M7	4
MS 86 “Duikbrillen”	5
HLE reeks 21 & 27	5
HLE reeks 17	6
HLR reeks 77	6
Motorwagens ES 500	7
Loopbaanfiches	9
HLD 55 op bezoek in Blankenberge	11
Problemen met de Drielandentrein blijven aanhouden	11
Meetritten met het ES800-rijtuig	12
Eerste European Sleeper naar Venetië valt in het water	13
Voorlaatste reis voor de klassieke motorstellen	16
M4-rijtuigen naar de sloper	17
Uit de oude doos	17
Het nieuwe regeerakkoord en het spoor	18
Het “vernieuwde” Station van Liège-Saint-Lambert	19
De eerste echte bovenleidingswagen, de type ES 500	21
De stoomlocomotieven type per type	28
Stoomlocomotief Type 1 van 1864 > 1883	28
Een 2^{de} leven	33
Een bezoek aan de Henrichshütte in Hattingen (D)	34
Te verkrijgen in de boekhandel	39
Agenda	40

NMBS lanceert dit jaar nieuw tarievengeamma

De NMBS zal voor het einde van het jaar een nieuw tarievengeamma introduceren. Globaal wordt de trein goedkoper, vooral tijdens de daluren en het weekend en voor frequente treinreizigers. Voortaan zullen er voor alle afstanden procentuele kortingen gelden, met extra voordelige tarieven voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming. De hervorming geldt voor tickets en de huidige Multi's of tienrittenkaarten, niet voor de abonnementen.

De NMBS biedt momenteel een breed gamma van producten aan. Enerzijds zijn er tickets en abonnementen waarvan de prijs afhankelijk is van de afgelegde afstand en anderzijds producten met een vaste prijs ongeacht de afstand. Vaak moeten reizigers zelfs uitzoeken wat voor hen het voordeligst is. Forfaitaire tarieven zijn niet altijd voordelig, zeker niet voor korte afstanden. Aan sommige producten zijn ook voorwaarden verbonden, zoals het huidige Senior Ticket dat verplicht heen en terug op dezelfde dag moet worden gebruikt en pas na negen uur 's ochtends geldig is.

Dankzij het nieuwe gamma wordt voor elke treinreis automatisch de beste prijs gesuggereerd.

- Alle tarieven worden voortaan voor alle tickets berekend op basis van de afgelegde afstand. Voordeelproducten met forfaitaire prijzen (zoals Multi's, Youth Ticket en Senior Ticket) worden vervangen door procentuele kortingen, zodat reizigers ook voor kortere afstanden van prijsverlagingen kunnen genieten.
- De tariefvoorwaarden voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming worden vereenvoudigd en geharmoniseerd. Zij krijgen altijd een basiskorting van 40% op tickets, ongeacht het tijdstip van hun reis of het traject. De reistijdbeperkingen van het seniorenticket verdwijnen, waardoor zij altijd - en dus ook voor een enkele reis en voor 9 uur 's ochtends - genieten van deze korting.
- Voor volwassenen van 26 tot en met 64 jaar is er het vernieuwde Weekend Ticket met 30% korting. Nieuw is dat deze korting in tegenstelling tot het huidige Weekend Ticket ook geldt voor een enkele reis.
- Nog nieuw voor volwassenen is het kortingstarief wanneer ze samen reizen in een kleinere groep vanaf 4 personen. Tijdens het weekend en tijdens de daluren genieten ze in dat geval van een korting van 40%.
- De maximumprijs wordt voortaan berekend op basis van een reisafstand van 120 km in plaats van 150 km, wat neerkomt op een tariefverlaging van 20% voor de zeer lange afstanden. De maximumprijs daalt bijgevolg van 26 euro naar 20,90 euro. De tarieven van abonnementen zullen begin 2026 worden geplafonneerd op 120 km.

Om reizigers aan te moedigen vaker gebruik te maken van de trein en om te reizen tijdens de daluren en het weekend, introduceert NMBS een nominatieve voordeelkaart. Daarmee genieten alle reizigers van bijkomende kortingen tijdens de daluren en het weekend en van een voordelige maximumprijs, ongeacht het tijdstip. Een maandversie van de voordeelkaart is verkrijgbaar voor 4 euro (jongeren, senioren, verhoogde tegemoetkoming) of 6 euro (voor volwassenen van 26 tot en met 64 jaar). Een jaarversie van de kaart kost respectievelijk 32 euro en 48 euro. De kaart is verkrijgbaar via alle verkoopkanalen van NMBS, dus zowel online als aan de loketten of de automaten. Met de voordeelkaart hebben alle reizigers tijdens de daluren en het weekend recht op een bijkomende korting van 40%. Voor jongeren, senioren en rechthebbenden op verhoogde tegemoetkoming komt deze korting bovenop de korting waar ze standaard recht op hebben. Daardoor reizen zij dus met een korting van in totaal 64%. Ook voor reizigers met een Weekend Ticket is deze korting cumulatief, zodat zij reizen met een korting van in totaal 58%. Daarnaast genieten reizigers met een voordeelkaart van een voordelig maximumtarief, ongeacht de afgelegde afstand of het tijdstip van de reis, dus ook tijdens de spits. Voor volwassenen bedraagt dat tarief 14 euro voor een enkele treinreis. Jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming betalen met een voordeelkaart maximum 5,5 euro voor een enkele treinreis.

Met deze hervorming zullen de bestaande Multi's (Local, Standard en Youth Multi) verdwijnen. Alle reeds aangekochte producten blijven ook na de lancering van het nieuwe gamma geldig, en dat tot aan hun vervaldatum.

Het nieuwe tarievengeamma zal voor het einde van het jaar worden gelanceerd. NMBS zal de komende maanden alles in het werk stellen om hierover naar alle klanten uitgebreid te communiceren. (Bron: Persbericht NMBS)

Actua Flash NMBS – Infrabel

MS 80 “Break”

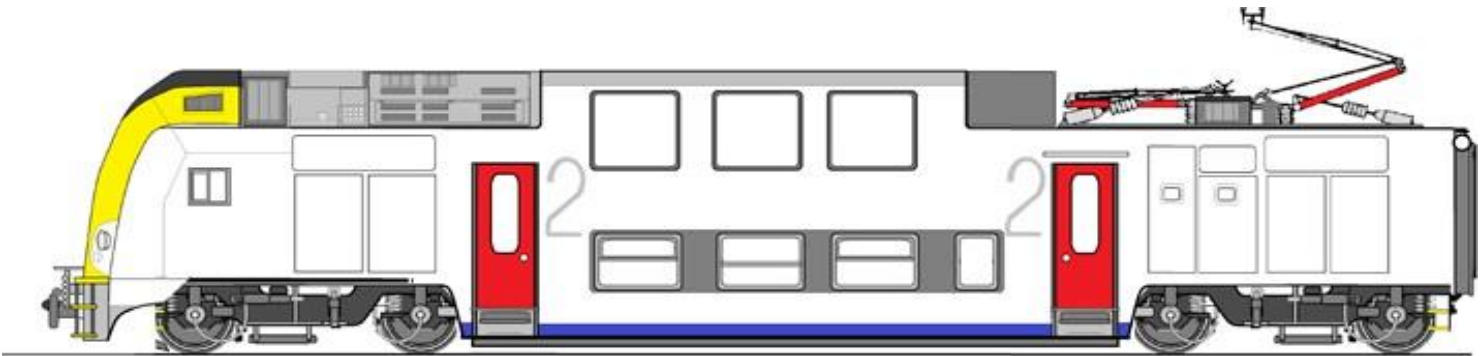
Vooral in de Kempen is er in december 2024 een grote verandering ingetreden: de treinen samengesteld uit een loc reeks 21/27 en M5-rijtuigen verdwenen volledig van de verbinding Antwerpen - Hamont. Op deze verbinding krijgen we opnieuw samengestelde treinen: één deel gaat naar Hamont, een tweede (vanaf Mol) naar Hasselt. Deze diensten worden nog steeds voor ongeveer de helft met dieselmotorwagens reeks 41 gereden, voor het andere deel komen voor het eerst Breaks tot inzet, dus ook tussen Mol en Hasselt. Hierdoor verdwijnen de Desiro's praktisch volledig uit Limburg.

MS type M7

De levering van het motorrijtuig type M7 werd eind 2024 afgesloten met een festiviteit in de fabriek te Valenciennes om de laatste levering aan de NMBS te vieren. Doch dit was (en is) enigszins verkeerd: nadien werd met de BMx 76 113 een bijkomende motorwagen geleverd. Deze vervangt de 76 017 die nog voor de levering beschadigd werd bij een val in “de put” van de rolbrug in Melle. Verder moeten ook nog de BMx 76 001 tot 76 006 afgeleverd worden. Deze werden in eerste instantie gebruikt voor testritten en verbeteringen en veranderingen die aangebracht werden aan het technische gedeelte. Met deze nieuwe configuratie werden de motorrijtuigen van de serielevering aangepast. De zes testtreinen moeten nu aangepast worden aan de latere versie. De werken zijn al enkele maanden aan de gang en men voorziet de definitieve levering tijdens de volgende maanden.

→ Tabel met de standplaatsen van Bmx M7

76001		76061	Melle
76002		76062	Melle
76003		76063	Hasselt
76004		76064	Melle
76005		76065	Hasselt
76006		76066	Melle
76007	Melle	76067	Melle
76008	Melle	76068	Kinkempois
76009	Kinkempois	76069	Melle
76010	Hasselt	76070	Kinkempois
76011	Hasselt	76071	Hasselt
76012	Hasselt	76072	Melle
76013	Hasselt	76073	Kinkempois
76014	Kinkempois	76074	Kinkempois
76015	Melle	76075	Kinkempois
76016	Hasselt	76076	Melle
76017	(>ongeval)	76077	Melle
76018	Hasselt	76078	Melle
76019	Kinkempois	76079	Hasselt
76020	Melle	76080	Hasselt
76021	Melle	76081	Melle
76022	Kinkempois	76082	Melle
76023	Melle	76083	Hasselt
76024	Melle	76084	Melle
76025	Melle	76085	Kinkempois
76026	Melle	76086	Kinkempois
76027	Melle	76087	Kinkempois
76028	Hasselt	76088	Kinkempois
76029	Melle	76089	Kinkempois
76030	Melle	76090	Kinkempois
76031	Hasselt	76091	Kinkempois
76032	Hasselt	76092	Melle
76033	Melle	76093	Melle
76034	Kinkempois	76094	Kinkempois
76035	Kinkempois	76095	Melle
76036	Melle	76096	Melle
76037	Melle	76097	Melle
76038	Kinkempois	76098	Melle
76039	Kinkempois	76099	Melle
76040	Kinkempois	76100	Melle
76041	Kinkempois	76101	Kinkempois
76042	Melle	76102	Kinkempois
76043	Kinkempois	76103	Kinkempois
76044	Kinkempois	76104	Kinkempois
76045	Kinkempois	76105	Kinkempois
76046	Kinkempois	76106	Kinkempois
76047	Melle	76107	Kinkempois
76048	Hasselt	76108	Kinkempois
76049	Hasselt	76109	Kinkempois
76050	Hasselt	76110	Kinkempois
76051	Melle	76 111	Kinkempois
76052	Kinkempois	76112	Kinkempois
76053	Kinkempois		
76054	Kinkempois	76113	Kinkempois
76055	Melle		
76056	Hasselt		
76057	Melle		
76058	Hasselt		
76059	Kinkempois		
76060	Melle		



Ook bij de M7: er zijn twee rijtuigen speciaal voor mensen met mobiele beperking geleverd: de 79001 en 79002. Dit tweede rijtuig wordt thans getest in een gewone trein maar volledig afgesloten. Men wil vooral kijken naar de afstanden (zowel in afstand maar ook in hoogte) tussen rijtuig en (verhoogde) perrons, vooral in de bochten. Bij het bedienen van de deur naar de polyvalente ruimte komt een tussenstuk naar buiten die de afstand tussen rijtuig en perronrand overbruggt. Dan kan de homologatie afgesloten worden. Men wacht met de levering van de volgende rijtuigen op de resultaten van deze tests.

Verder is er nog de invoering van de stiltezone. Dit gebeurt enkel bij de gemengde 1ste/2de klasse rijtuigen waar de benedenverdieping hiervoor gebruikt wordt. Ongeveer de helft van deze rijtuigen zal zo uitgerust worden. Enige aanpassing is het aanbrengen van een sticker aan de binnen- en buitenzijde.

Laatste punt is de nieuwe inzet van de M7-rijtuigen tussen Brussel en Luxemburg. Daar noch de motorwagen, noch het stuurstandrijtuig al over een homologatie beschikken voor het Luxemburgse spoor, wordt de trein nog steeds verzekerd door locomotieven reeks 13 en stuurstandrijtuigen M6. Het is de eerste keer dat deze locomotieven in combinatie met de M7 gebruikt worden.

MS 86 "Duikbrillen"

Zoals al in het eerste nummer van de Spoor Gazet gemeld werd, komen de "Duikbrillen" nu ook tot inzet op lijn 35 naar Hasselt. Ze verzekeren twee stoptreinenparen tussen Leuven en Hasselt, namelijk de treinparen 2460/2462 en 2482/2490.

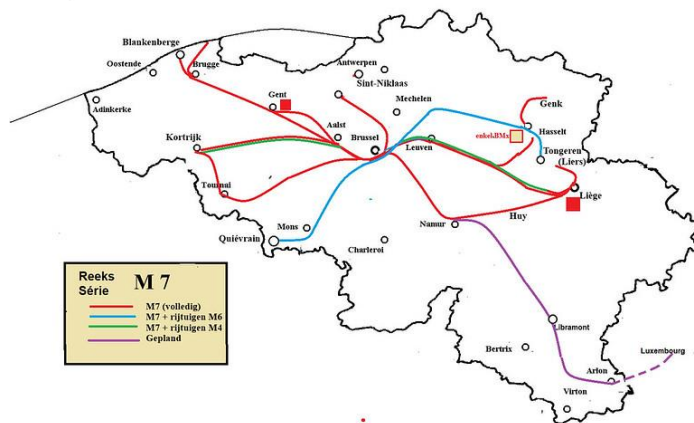
Maar dit is niet de eerste keer dat deze motorstellen doorstoten tot Hasselt, ook in de beginjaren negentig verzekerden ze al enkele stoptreinen op dezelfde verbinding (zie foto op volgende bladzijde).

HLE reeks 21 & 27

Na de eindejaarsperiode zetten de locomotieven reeksen 21 en 27 goed door. Er zijn slechts weinig definitieve buitendienststellingen. Midden februari waren de volgende locomotieven in dienst:

2105, 2114, 2124, 2132, 2134, 3135, 2143, 2148, 2153

2701, 2705, 2708, 2709, 2711, (2713), 2715, 2722, 2723, 2730, 2734, (2736), 2737, 2738, 2741, 2742, 2746, 2752, 2754, 2759



De 2713 en 2736 waren wel langere tijd afgesteld en waarschijnlijk al buiten dienst.

Maar fotografen op je post en laat het niet zover komen als bij de klassieke stellen. De beide reeksen zullen vrij snel verdwijnen, voor de zomer zouden vijf bijkomende machines reeks 27 definitief buitendienst gesteld worden. Daar ze niet beschikken over ETCS is het definitieve einde voorzien voor december 2025.

De reeks 21 rijdt officieel nog 10 treinen, allemaal piekurtreinen naar Moeskroen (7515 - 8515), Saint-Ghislain (7801 - 8800), Quévy (5703 - 8803) en Tongeren (7305 - 8305).

De reeks 27 is volledig verdwenen uit de IC-diensten tussen Charleroi - Brussel en Antwerpen (hier werden ze voornamelijk vervangen door de reeks 18/19). Ze rijden nochtans het grootste deel van hun inzet als IC-trein, vooral tussen Mons - Brussel- Luchthaven en verder terug naar Tournai, meestal met M4-rijtuigen. Verder ook enkele treinen Tournai - Liège-Saint-Lambert (en leeg verder naar Liers). Verdere inzet gebeurt als piekurtrein naar Gent-Sint-Pieters, De Panne, Geraardsbergen en Moeskroen.

De eerder definitief buiten dienst gestelde locomotieven van Kinkempois werden in verschillende transporten overgebracht naar Ronet. Het gaat hierbij (voorlopig?) om 17 locomotieven (in een lange rij), met name de:

- 2137 & 2151;
- 2702, 2706, 2714, 2727, 2729, 2744, 2745, 2848, 2750, 2753, 2755, 2757 & 2760.

De NMBS hoopt nog op een koper uit het buitenland (wat zeer onwaarschijnlijk is), anders gaat de laatste reis naar de sloper.

In Melle werd de 2160 voor sloop verkocht. Na protest heeft de NMBS deze verkoop geannuleerd en, na overleg met de overige museumverenigingen, de locomotief aan de CFV3V in bruikleen gegeven. Het gaat hier om de in 1988 laatste geleverde locomotief volgens volledig Belgisch ontwerp.



De vorige inzet van de "Duikbrillen" dateert van de beginjaren '90. Hier een foto van de 915, ook als stoptrein Leuven - Hasselt bij aankomst te Schulen op 19 januari 1993. Foto: Thierry Heylen

HLE reeks 17

Nadat de beide eerste locomotieven reeks 17 (1701 – 1702) op de testbaan te Velim in Tsjechië de nodige testen ondergingen samen met twee rijtuigen type I11, werden nu ook de twee volgende locomotieven, de 1703 en 1704 afgewerkt. Opnieuw werden twee rijtuigen naar het bedrijf in Kassel overgebracht voor de nodige testen en aanpassingen. De locomotieven komen binnen enkele maanden naar België voor de klassieke testritten voor de homologatie. Deze worden gevolgd door een homologatieprocedure in Nederland en Duitsland. In principe zullen ze niet ingezet worden in Frankrijk.

HLR reeks 77

Het "verblauwen" van deze reeks 77 van Infrabel gaat verder. Op dit ogenblik zijn er drie machines in deze kleur, de 7793, 7794 & 7795, weldra krijgen ze gezelschap van de 7796 en 7799.

Bij Lineas is er een groot overschot aan 77'ers: ondanks het feit dat ze verkocht zijn aan Beacon Rail, moet Lineas ze nog een aantal jaar terug leasen. Daarom zoekt men maatschappijen om ze verder aan te verhuren. De voornaamste is Infrabel met een wisselend aantal machines.





Binnenkort kunnen we de 2160 bezichtigen in het spoorwegmuseum van Treignes! Op 2 augustus 1995 sleepte zij een internationale trein richting Nederland door het station van Antwerpen-Berchem. Foto: Peter Van Gestel

Motorwagens ES 500

De motorwagens voor de bovenleiding reeks ES 500 werden voor het grootste gedeelte afgesteld en vervangen door de modernere ES 900. Ze worden sporadisch nog gebruikt in de onmiddellijke omgeving van hun afstelplaats of bij grotere gevallen van schade aan de bovenleiding. Ook hier zoekt Infrabel naar een buitenlandse koper voor deze toch nog moderne motorwagens. Daar ze geen ETCS meer ingebouwd krijgen, verdwijnen ze definitief eind 2025.

Door de nakende verdwijning wordt deze motorwagen verderop in dit nummer uitgebreid beschreven.



→ Aanduiding van de stiltezone op een M7-rijtuig.

Foto: Julien Casier



**De 7759 sleept een nieuwe M7 BMx (76108) van Criquelion naar Brugge.
Rebaix lijn 90, 19.09.2024**

Foto: Fabrice Henneghien



Op pagina 6 hadden we het over I11-rijtuigen die naar Duitsland getransporteerd werden i.v.m. ombouw + testen met de nieuwe HLE 17. Enkele van deze rijtuigen kwamen op 6.02.2025 terug naar België. Vanaf Aachen-Hbf werd dit transport verzekerd door de 2711. We zien het transport hier kort na vertrek uit Aachen. Foto: Rube Wynants

Loopbaanfiches



Tongeren 31.05.2019

Foto: Julien Casier

Nummer	228.642 > 642	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	ABR Familleureux	Oostende	17.03.1980
Levering	18.09.1970	Stockem	03.06.1984
Modernisering	08.07.2002	Merelbeke	05.01.1986
In Park		Kortrijk	01.01.1994
Uit inventaris		Oostende	31.01.1994
PV	03.12.2024	Schaarbeek	21.12.1998
Patrimonium	27.01.2025	Saint-Ghislain	28.05.2000
		Schaarbeek	06.09.2010
		Merelbeke	10.06.2013
		Kinkempois	03.12.2024



Kinkempois 24.09.2017

Foto: Julien Casier

Nummer	228.648 > 648	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	ABR Familleureux	Oostende	17.03.1980
Levering	20.11.1970	Stockem	03.06.1984
Modernisering	08.06.2002	Merelbeke	05.01.1986
In Park		Kortrijk	01.01.1994
Uit inventaris		Oostende	31.01.1994
PV	15.12.2024	Schaarbeek	23.09.2012
Sloop		Merelbeke	10.06.2013
		Kinkempois	15.12.2024



Aachen-Hbf 12.12.2023

Foto: Maarten Schoubben

Nummer	655	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	ABR Familleureux	Oostende	17.03.1980
Levering	04.02.1971	Stockem	03.06.1984
Modernisering	29.04.2002	Merelbeke	05.01.1986
In Park		Kortrijk	31.01.1994
Uit inventaris		Oostende	27.05.1995
PV	03.12.2024	Schaarbeek	12.12.2012
Sloop		Kinkempois	03.12.2024



Duffel 11.09.1989

Foto: Peter Vierboom

Nummer	657	Stelplaatsen	Tot
Bouwer	ABR Familleureux	Oostende	17.03.1980
Levering	17.02.1971	Stockem	03.06.1984
Modernisering	01.07.2002	Merelbeke	05.01.1986
In Park		Kortrijk	31.01.1994
Uit inventaris		Oostende	27.05.1995
PV	XX.11.2024	Schaarbeek	12.12.2012
Sloop		Kinkempois	03.12.2024



Hasselt 21.06.2019

Foto: Julien Casier

Nummer	660	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	ABR Familleureux	Oostende Stockem	17.03.1980 03.06.1984
Levering	18.03.1972	Merelbeke Kortrijk	05.01.1986 31.01.1994
Modernisering	25.07.2002	Oostende Schaarbeek	27.05.1995 12.12.2012
In Park Uit inventaris PV	15.12.2024	Kinkempois	03.12.2024
Patrimonium	27.01.2025		



Gentbrugge 27.10.1979

Foto: Thierry Heylen

Nummer	665 > 960	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	CW Mechelen	Schaarbeek Kinkempois	01.06.1986 08.12.2007
Levering	19.07.1971	Charleroi	15.12.2024
Ombouw CR	19.12.2008		
In Park Uit inventaris PV	15.12.2024		
Sloop			



Brussel-Noord 1981

Foto: Thierry Heylen

Nummer	670 > 965	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	CW Mechelen	Schaarbeek Kinkempois	01.06.1986 08.12.2007
Levering	14.12.1971	Charleroi	15.12.2024
Ombouw CR	08.03.2009		
In Park Uit inventaris PV	15.12.2024		
Sloop			



Maria Aalter 18.07.1982

Foto: Thierry Heylen

Nummer	678 > 972	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	CW Mechelen	Schaarbeek Oostende	05.05.1980 01.06.1986
Levering	20.04.1973	Kinkempois Charleroi	10.12.2006 15.12.2024
Ombouw CR	28.05.2008		
In Park Uit inventaris PV	XX.11.2024		
Sloop			

HLD 55 op bezoek in Blankenberge



Een zeldzame verschijning op 27.01.2025 in het station van Blankenberge! De 5506 van TUC RAIL mocht op deze dag een onderstopper overbrengen vanuit Blankenberge naar Schaarbeek groep R.

Foto: Daniel Moens

Problemen met de Drielandentrein blijven aanhouden



Op 12.02.25 ging er opnieuw een Arriva treinstel van de 'Drielandentrein' defect in België. Het treinstel moest vanuit Liège-Guillemins met behulp van de 2737 terug naar Maastricht gesleept worden. Hier zien we de doortocht in Oost-Maerland (NL).

Foto: Luc Van Mölken

Meetritten met het ES800-rijtuig

Tijdens de week van 10 tem 14 februari werden er meetritten gereden met het meetrijtuig ES800 op de lijnen 75 & 86. Het meetrijtuig was ingesloten tussen de 6249 & 6278.



Doorrit in Oudenaarde op lijn 86. 13.02.2025

Foto: Kobe De Bever



In het station van Kortrijk trok de meettrein ook de aandacht van het stationspersoneel.
13.02.2025

Foto: Kobe De Bever

Eerste European Sleeper naar Venetië valt in het water

Op 5 februari 2025 vertrok de eerste ES (European Sleeper) vanuit Brussel-Zuid naar Venetië. Nu ja, dat was de bedoeling... Wegens problemen met de Italiaanse partner van TCS (Train Charter Services) moesten alle reizigers overstappen op reguliere treinen in het Oostenrijkse Innsbruck.

Een dag eerder, op 4 februari, werden de rijtuigen voor deze nieuwe verbinding al door TCS vanuit het Duitse Crailsheim naar Denderleeuw overgebracht. In Duitsland zorgde een BR 101 van TCS voor de tractie en in Aachen-Hbf nam de 2731, die van Certus Rail Solutions gehuurd werd, de rijtuigen over. Dries Avonds kon deze overbrenging fotograferen in Kortenberg op lijn 36.



Zoals in “De Spoor Gazet Nr. 1” te lezen was, was het ook voorzien dat deze 2731 van CERTUS een dag later de ES zou verzekeren tot Roosendaal, maar helaas raakte de locomotief dezelfde avond nog defect in Denderleeuw waardoor er geen inzet meer mogelijk was. TCS moest dus last minute op zoek gaan naar een vervanglocomotief en deze werd gevonden bij Lineas. De 186 182-2 van Lineas werd een dag later op 5.2.2025 in allerijl naar Denderleeuw gereden zodat hij die avond de ES zou kunnen verzekeren tot Roosendaal. Eens in Denderleeuw aangekomen, moest de loc nog alle rijtuigen in de juiste positie rangeren en daarna werd nog naar Schaarbeek gereden om de rijtuigen te wassen in de ‘Carwash’. Alsof de extra overstap in Innsbruck voor de reizigers nog niet erg genoeg was, vertrok de trein vanuit Brussel ook nog met een vertraging van 36 minuten. Er is dus nog werk aan de winkel voor deze nieuwe verbinding.



De 186 121-2 tijdens de rangeringen in Denderleeuw om de rijtuigen in de juiste positie te plaatsen.

5.2.2025

Foto: Gwenaël Piérart



De 186 182-2 komt aan te Brussel-Zuid om de eerste ES naar Venetië Innsbruck te verzekeren.

5.2.2025

Foto: Gwenaël Piérart



Voor de terugrit op 10.02.2025 was er nog steeds geen HLE 27 van CERTUS beschikbaar, TCS kon deze keer echter de 2705 van NMBS Technics huren. We zien de trein hier bij aankomst in Brussel-Zuid. Foto: Gwenaël Piérart



Voor de terugrit op 23.02.2025 was de 2731 van Certus Rail Solutions hersteld en kon zij de European Sleeper uit Venetië verzekeren tussen Roosendaal en Brussel-Zuid. Onder het toezicht van 21 fotografen kon deze trein gefotografeerd worden in Deurne op lijn 27a.

Foto:
Tommy Ravache

Voorlaatste reis voor de klassieke motorstellen



Sinds hun buitendienststelling in december 2024 vertoefden de klassieke stellingen 662 & 965 nog in Charleroi, op zondag 2.2.2025 werden de stellingen met behulp van de 7740 van NMBS Technics naar Schaarbeek overgebracht. Vanuit Schaarbeek zullen de klassieke stellingen op een later tijdstip overgebracht worden naar de Centrale Werkplaats in Mechelen, hier zullen onderdelen gerecupereerd worden voor de AM 75. Marchienne-au-pont

Foto: Hugo Jonot



In Schaarbeek werden de klassieke treinstellen op 4.02.2025 verplaatst met behulp van "De Mol" 9708

Foto's: Hugo Jonot

M4-rijtuigen naar de sloper



Begin februari waren er nog 137 van de ooit 580 M4-rijtuigen in dienst. Bijna wekelijks zijn er slooptransporten en zo ook op zondag 2.2.2025. De 7740 van NMBS Technics bracht rijtuigen 52353, 59933, 58026, 52218 & 58020 van Schaarbeek naar Monceau, waar zij gesloopt zullen worden.

Forchies
Foto: Hugo Jonot

Uit de oude doos



Op 7.10.1981 is de inspectiedraisine VB205 zojuist vertrokken uit Hasselt voor een rit naar Tongeren. We zien de Draisine hier op lijn 34 t.h.v. de voormalige overweg aan de Luikersteenweg. Anno 2025 is deze overweg verdwenen en loopt het tracé van Lijn 34 hier over een brug. Deze in aanbouw zijnde brug is trouwens links in de achtergrond op de foto te zien.

Foto: Valere Volders

Het nieuwe regeerakkoord en het spoor

In het nieuwe regeerakkoord lezen we dat de NMBS klaargestoomd moet worden voor toegenomen concurrentie, binnen een geliberaliseerde markt, na het einde van het lopende beheerscontract. De regering wil daarom hervormingen doorvoeren. Onderstaande maatregelen vonden we alvast terug in het nieuwe regeerakkoord.

- Lijnen met hogere passagiersaantallen worden prioritair versterkt.
- Stops op stations met een laag aantal reizigers worden beperkt.
- Nieuwe haltes zullen openen op plaatsen waar zich grote concentraties woningen hebben ontwikkeld.
- Oude haltes met een zeer laag aantal reizigers worden gesloten.
- Er zullen geen lijnen sluiten.
- Er komt extra aandacht voor een voorstadsnet in de stedelijke gebieden.
- De regering versterkt de financiële en bestuurlijke transparantie van NMBS & Infrabel. Om het belang van investeringen te benadrukken, wordt een financiële rapportering op touw gezet die kosten en opbrengsten alloceert per spoorlijn met een duidelijk onderscheid tussen goederen- en personenvervoer. Het reizigers- en goederenpotentieel per spoorverbinding wordt een leidraad bij het bepalen van prioritaire investeringen.
- Voor de delen van het spoornet die uitsluitend voor het goederenverkeer worden gebruikt, onderzoekt de regering de mogelijkheid voor deelname van de betrokken bedrijven in het onderhoud en verdere ontwikkeling van het net.
- Op korte termijn komt er een combi-ticket of abonnement waarmee het mogelijk is zowel trein, tram of bus te nemen.
- De regering onderzoekt de haalbaarheid van het inzetten van autonome treinen.
- Dieseltreinen worden uitgedoofd.
- De NMBS moet duidelijker communiceren, zeker bij incidenten, ook in realtime.
- De regering verplicht een onmiddellijke aanwervingsstop bij HR-Rail (een gezamenlijke dochtervennootschap van NMBS en Infrabel met betrekking tot personeelsbeleid).
- De strijd tegen zwartrijden wordt opgedreven.
- De regering zal samen met Infrabel en NMBS maatregelen nemen ter voorkoming van zelfdoding op het spoor, dit n.a.v. stijgende cijfers.
- Er wordt ingezet op meer veiligheid in en rond de stations, o.a. door ticketcontroles binnen de stations, en er wordt ook gekeken naar de mogelijkheid voor het plaatsen van toegangspoortjes op grote stations.
- Er wordt bekeken of er een mogelijkheid is dat treinbegeleiders een bodycam kunnen dragen indien zij dit wensen op lijnen met veel incidenten.
- De luchthaven van Zaventem zal aangedaan worden door rechtstreekse HST-verbindingen tussen de HST-knooppunten van al onze buurlanden.
- De regering zet in op nachttreinen door privémaatschappijen.
- De regering onderzoekt de mogelijkheid om de toegang tot het beroep (zoals treinbestuurder) te vereenvoudigen.
- De NMBS krijgt de opdracht om hun gronden in de havengebieden die zij zelf niet nodig hebben voor hun eigen activiteiten tegen de marktprijs te verkopen aan de havenbedrijven.
- De onderhandelingen over de realisatie van de IJzeren Rijn worden zowel op politiek niveau binnen België en met de betrokken buurlanden en -regio's terug opgestart, evenals op ambtelijk niveau.

Het “vernieuwde” Station van Liège-Saint-Lambert

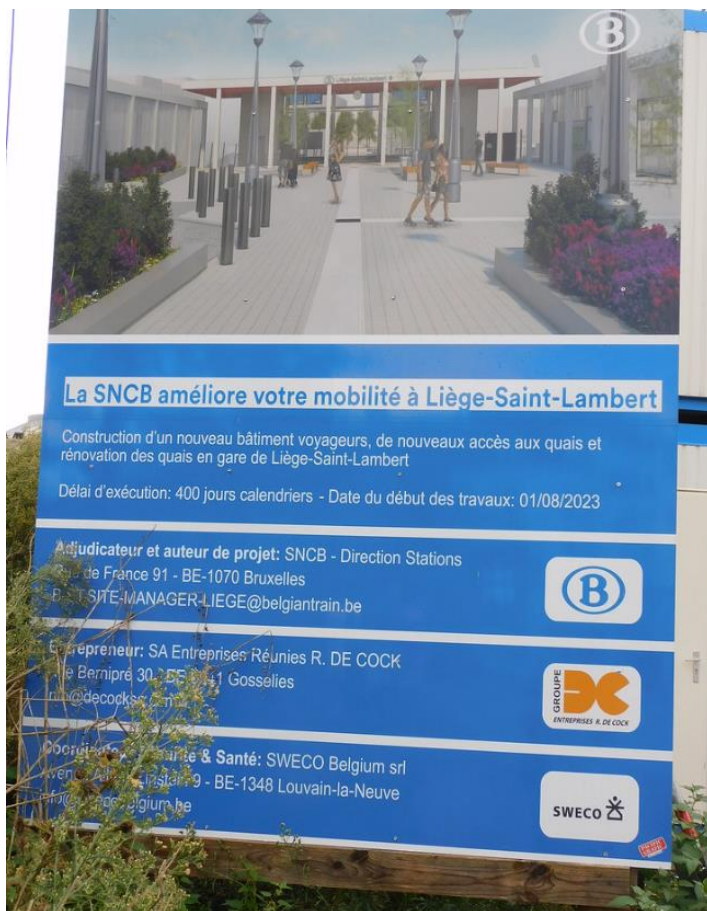
Het station Liège-Saint-Lambert (voorheen Liège-Palais) bedient het centrum van Liège maar vooral het commerciële gedeelte van de binnenstad. Het is gelegen tussen twee tunnels en omvat vier doorgaande sporen. Al minstens vijf jaar is dit station een bouwwerf waarin geen vooruitgang te bespeuren was. Midden 2024 kwamen de werken in een stroomversnelling: er werd begonnen aan het (prefab) stationsgebouw dat boven de tunnel gebouwd wordt.

Het station bevindt zich op wandelafstand van één van de belangrijkste bushaltes voor het stedelijk en regionaal busnet van ‘Le TEC’ maar ook voor de verbinding van ‘De Lijn’ naar Tongeren.

Anderzijds werden ook de perrons aangekleed. De verhoogde perrons werden enkele jaren geleden aangelegd maar boden niet de minste beschutting. Midden 2024 werden er op de perrons luifels aangebracht en werd begonnen met de afwerking.

Bij de indienstneming heeft het station twee toegangen: een eerste via het nieuwe stationsgebouw, een tweede aan de andere zijde richting Place-Saint-Lambert en het centrum. Op dit ogenblik is enkel deze toegang in bedrijf. Het is een smalle hoge (vaste) trap. Gelijktijdig met het in dienst nemen van deze toegang, werd ook het (oude) ondergrondse station afgesloten.

Het station is vooral een doorgangstation en de meeste treinen rijden verder naar de afstelbundel van Liers. Enkel de verbinding tussen Liège en Aachen-Hbf heeft hier zijn begin-/eindpunt.



De ondertussen gesloten “oude” ondergrondse loketten- en wachtzaal.

Foto's: Julien Casier



↑ Opmerkelijk feit is ook dat het station niet de gewone bovenleiding heeft maar een stroomrail. Dit systeem werd in de tunnels toegepast en dus via Liège-Saint-Lambert met elkaar verbonden. Links staat de 1878 klaar om de 5010 Liège-Saint-Lambert > Aachen-Hbf te verzekeren, rechts zien we de 08550 onderweg als 5580 Marloie > Liers. 14.10.2024 Foto: Philippe Debry

↓ De nog niet afgewerkte luifels en de ruwbouw van het stationsgebouw. We kijken hier met de rug richting Liers en kijken richting Liège-Guillemins. 11.10.2024 Foto's Julien Casier



De eerste echte bovenleidingswagen, de type ES 500

Gedurende decennia moesten de ploegen voor het onderhoud en herstelling van de bovenleidingen het doen met onaangepaste, omgebouwde oude motorwagens. De eerste, de ES 100, was wel een origineel ontwerp op basis van de tweeassige Brossel, maar nog niet uitgerust voor dit werk. Maar het ging van kwaad naar erger: gedurende de volgende periode werden niet minder dan vier types oude motorwagens aangepast: de beide types Brossel, de mislukte ombouw van een motorwagen reeks 46 en een min of meer geslaagde aanpassing van de reeks 43. Daartussen kwam - in de vorm van de ES 200 - een echte, speciaal ontworpen motorwagen voor dit onderhoud, maar ze waren weinig talrijk en ook weinig betrouwbaar. Dus zocht de NMBS naar een oplossing en ging ten rade bij verschillende gespecialiseerde firma's.

In 1997 werden de beide eerste motorwagens geleverd door de Zwitserse firma MATISA, vooral gekend voor alle mogelijke werktuigen voor spooronderhoud. Het betrof twee voertuigen die de ES 501 en ES 502 zouden worden en die afweken in lengte: de ES 501 was 20 540 mm lang, terwijl de ES 502 de kortere versie was van 16 040 mm. Voor de volgende 12 motorwagens werd gekozen voor de lange versie. Ook had de (korte) ES 502 een afwijkende schildering, daar de schrikstrepen op de koppen oranje waren, en ook de koplampen vertoonden een afwijking. Opmerkelijk is wel dat de motorwagens uitgerust zijn met twee dieselmotoren geleverd door Deutz. De eerste - van het type BF 8M 1015 C - zorgde voor de verplaatsing in volle baan en hiermee kon de motorwagen een maximale snelheid van 120 km/h behalen. Men had een vermogen van 340 kW bij een toerental van 2 100 tr/min. Men had hier acht cilinders in V geplaatst. Deze dreef via een automatische, hydraulische transmissie van Voith (type T 211 rzz) de beide assen van één draaistel aan. Een tweede motor van Deutz - type 6M 1012 met zes cilinders in lijn - zorgde voor de verplaatsingen op lage snelheid op de werf zelf. Deze motor had een vermogen van slechts 93 kW bij 2 500 tr/min.



De beide prototypes - de ES 501 links en de korte ES 502 rechts - kort na de levering voor de loods van Schaarbeek. Foto: Collectie NMBS - Train World Heritage

De motorwagens werden over de verschillende stelplaatsen over het ganse land verspreid en bleven meestal gedurende hun ganse loopbaan op dezelfde plaats gestationeerd. Binnen de groep waren er echter regelmatig wijzigingen, ingegeven door de te verrichten werken of herstellingen. Bij sommige werken waren er immers twee motorwagens nodig. Ze vervingen hier vooral de oude motorwagens ES 400. Oorspronkelijk waren ze gekenmerkt door het B-monogram, maar dit werd na de splitsing vervangen door het Infrabel-logo, dit in verschillende vormen. Enkele motorwagens kregen ook de twee schuine zwarte strepen op de zijwanden en de grote tekst 'Infrabel'.



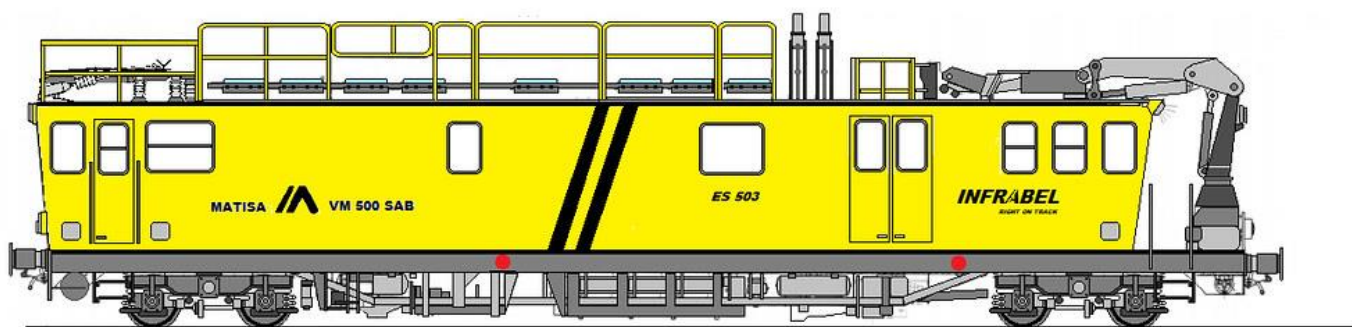
De ES 504 in volle actie bij herstellingswerkzaamheden in Schelle. 17.08.2010
Foto:
Lars Laenen

Een unieke foto van 3 generaties ES voertuigen langs elkaar in Kinkempois, V.l.n.r. ES 105, ES 209 & ES 509. 16.05.1988
Foto:
Valere Volders



De loopbaan is echter beperkt: door hun ouderdom is de techniek voorbijgestreefd en worden ze vervangen door de nieuwe motorwagens reeks ES 900. Door deze vervanging hoeven ze niet meer uitgerust te worden met ETCS. Na december 2025 zullen de meeste definitief afgevoerd worden. Sommige kunnen nadien nog gebruikt worden binnen een korte straal in de installaties van de werkplaatsen en kunnen naar een werf gesleept worden door ander materieel van Infrabel dat wel uitgerust is met ETCS.

De ES 513 (Met Mercedeslogo op het front, aangebracht door een personeelslid van de dienst ES van Hasselt) tijdens herstellingswerkzaamheden in Hoeselt op lijn 34. 02.09.2019 Foto: Julien Casier





↑ ES 512 tijdens een opendeurdag op de LCI van Hasselt. 7.10.2012 Foto: Johny Brauns

↓ ES 502 (De enige korte variant) te Antwerpen-Oost. 14.06.2004 Foto Thierry Heylen





↑ ES 507 in Schaarbeek. 25.05.2018

Foto's: Julien Casier

↓ ES 513 met 1 draaistel op lorries wegens een defect, samen met de ES512 in Tongeren. 16.08.2017



ES 501	HST Ath
ES 502	Antwerpen > Charleroi
ES 503	Gent
ES 504	Antwerpen
ES 505	Namur
ES 506	Charleroi
ES 507	Brussel
ES 508	Kinkempois
ES 509	Brugge
ES 510	Mons/Tournai
ES 511	Jemelle / Arlon
ES 512	Leuven
ES 513	Hasselt
ES 514	HST Ans

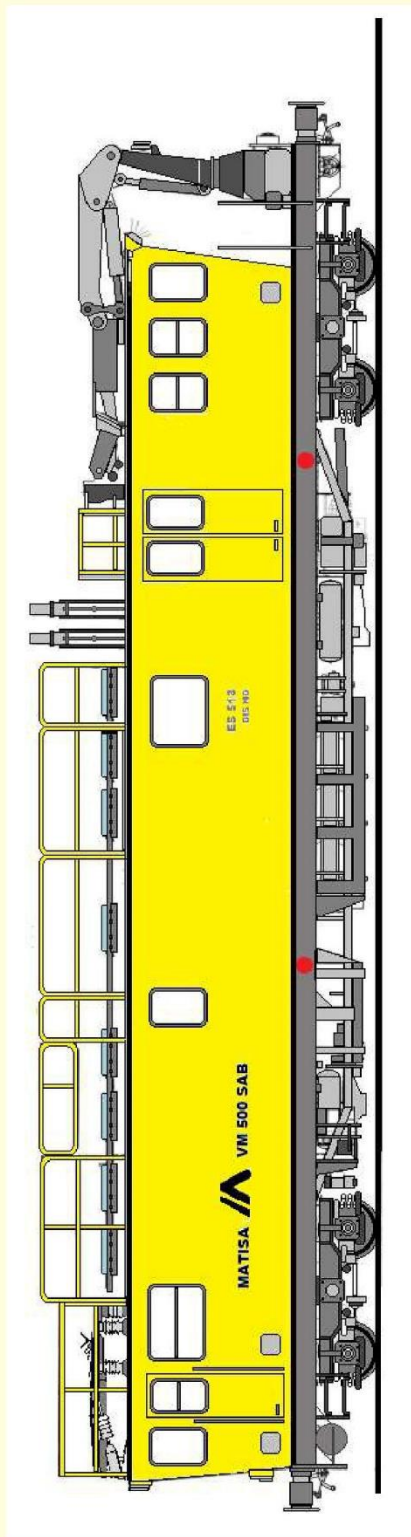


↑ ES 511 onderweg op lijn 43 richting Liège. Hamoir 8.02.2015
Foto: Michel Hanssens

↓ ES 508 samen met 5515 onderweg op lijn 42 in de buurt van Bovigny. 6.06.2001. Foto: Michel Hanssens



MOTORWAGEN ES 500

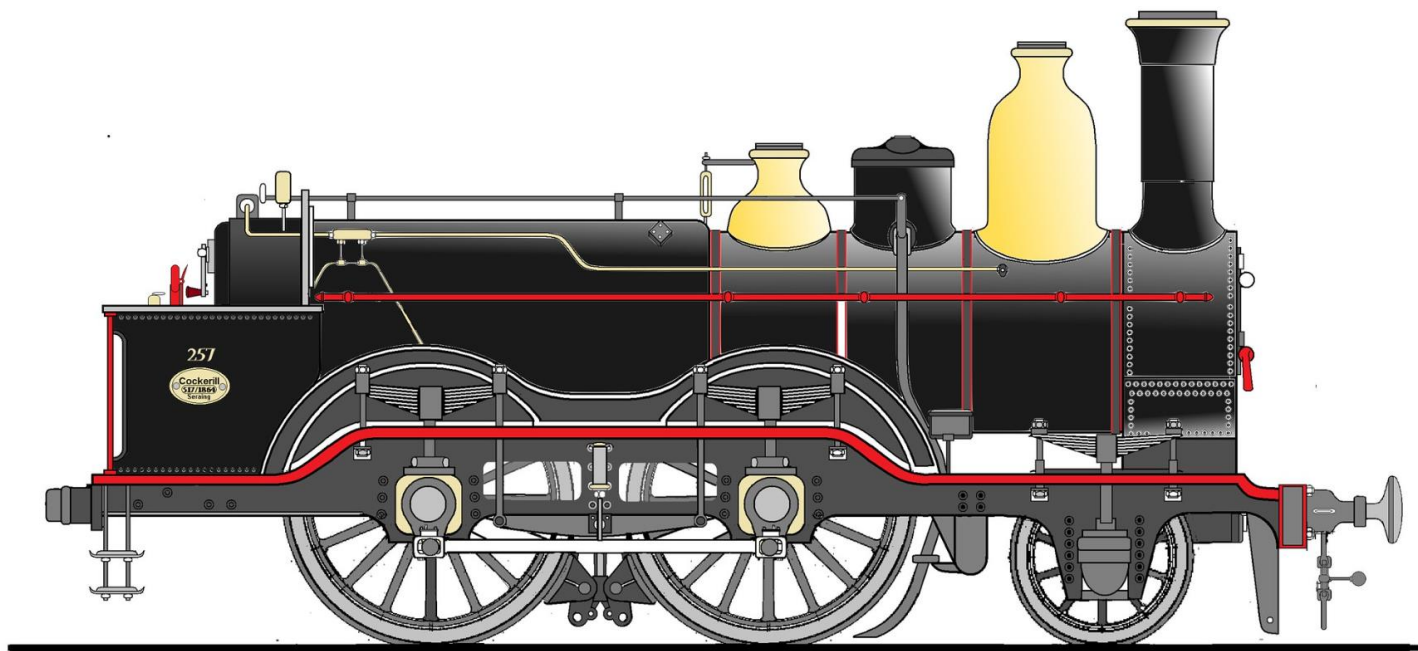


<u>Loopbaan :</u>					
Nummering :	ES 501 > ES 514	Hoofdmotor :	Deutz	Totale lengte :	20 540 mm (16 040 mm)
Effektief (bij bouw)	14	Bouwer :	BF 8 M 1015 C	Lengte chassis :	19 300 mm (14 000 mm)
Bouwer kast :	Matisa (CH)	Type :	viertakt	Breedte :	3 000 mm
Levering :	1997 - 1998	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	Hoogte vloer :	1 200 mm
Buiten dienst :		Wijze van insputing :	2 100 omw/min	Hoogte dak :	3 600 mm
Asindeling :		Omwentelingssnelheid :	8 in V	Hoogte totaal :	4 300 mm
Snelheid lijn		Cilinders :	132 mm / 145 mm	Radstand (totaal) :	16 000 mm (10 700 mm)
werfstand		Boring / Zuigerslag	1 060 kg	Afstand tussen draaistel	14 200 mm (8 900 mm)
		Massa motor :	Hydraulisch	Afstand binnen draaistel	1 800 mm
		Overbrenging :	Voith type 211 rzz	Oversteek voor :	2 500 mm
		Bouwer :	een koppelaar	Oversteek achter :	2 500 mm
		Werking :	een koppelvormer	Diameter drijfwielen :	1 010 mm
		Aandrijving :	tandwielen met conische tanden, in oliebad	Massa (rijvaardig)	64 600 kg (55 000 kg)
		Motor op werkplek		Massa (leeg)	60 600 kg (50 000 kg)
		Bouwer		Aslast :	18 150 kg (13 250 kg)
		Type		Massa /lopende meter	3 145 kg/m (3 437 kg/m)
		Werkingsprincipe :		Uurvermogen :	400 kW
		Wijze van insputing :		Beschikbaar vermogen	340 kW
		Omwentelingssnelheid :		(tussen haakjes : ES 502)	
		Cilinders :			

De stoomlocomotieven type per type

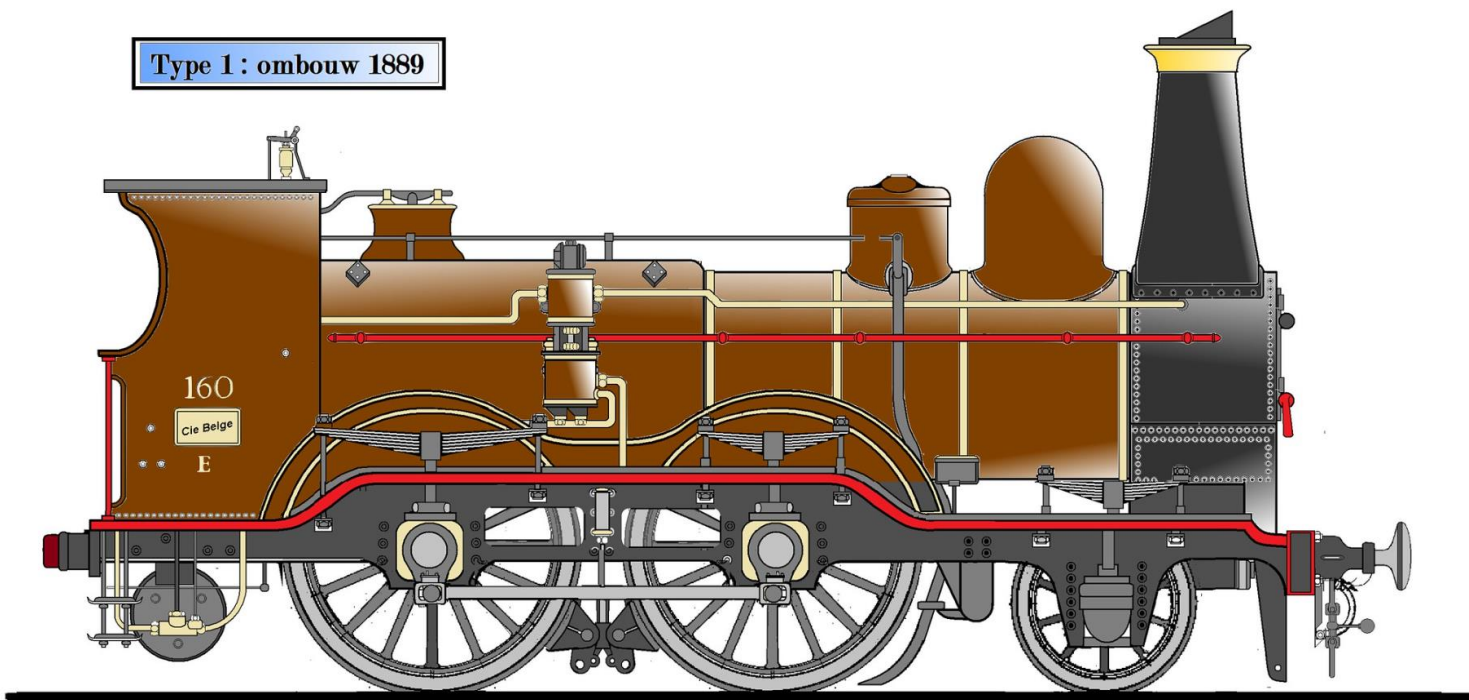
Stoomlocomotief Type 1 van 1864 > 1883

Voor de sneltrein uit de negentiende eeuw had men lange tijd geen aangepaste locomotieven. Ingenieur Belpaire ontwikkelde dan een locomotief met grote drijfwielen met asindeling 1B. De machine werd voorzien van de nieuwste ontwikkelingen, waaronder ook de ketel die Belpaire recent ontworpen had. Met de aandrijfwielen van 2 000 mm kon een snelheid van 100 km/h behaald worden, extreem hoog voor deze periode. Slechts enkele verbindingen waren (deels) aangepast voor deze snelheid.



Ze waren oorspronkelijk zwart geschilderd en hadden geen machinistenhuis, nadien werden ze bruin. Maar wat in het meest in het oog springt, zijn de verschillende vormen van de schouwen: rechthoekig, massief rond en een sierlijke smalle schouw, dit naargelang de mode in die (om)bouwperiode.

Type 1 : ombouw 1889



De locomotieven werden in verschillende bouwschijven geleverd: de eerste omvatte 20 machines gebouwd door Cockerill (5), Franco-Belge (10) en Couillet (5). De levering gebeurde vanaf 1864. De tweede bestelling omvatte 47 locomotieven, alle gebouwd door Cockerill.

<i>Bouwer</i>	1864	1865	1866	1867	1868	1871	1872	1873	1876	1880	1882	1883	<i>Totaal</i>
<i>Franco Belge</i>	2	8				4	3	6		1	9	5	38
<i>Carels</i>						4	5	7		1	10		27
<i>Cockerill</i>	5	15	11	11		3	4	10					59
<i>Couillet</i>	5				4								9
<i>Haine-St-Pierre</i>						4	1	2	5				12
<i>Schneider</i>				9									9
<i>Totaal</i>	12	23	11	20	4	16	12	25	5	2	19	5	153

Door het grote succes van de nieuwe sneltreinen moesten constant bijkomende locomotieven besteld en geleverd worden. Deze leveringen liepen door tot in 1883, in het totaal werden 153 machines in dienst genomen. De tabel hierboven geeft de verdeling over de bouwers en bouwjaren.

Ze werden verdeeld over alle grotere stelplaatsen van de Belgische Staat en verzekerden in de eerste periode bijna alle doorgaande reizigerstreinen op de hoofdlijnen en meerdere zijlijnen. De overname van de privéconcessies bracht de stomers op steeds nieuwe verbindingen. Er was immers geen enkele andere locomotief aanwezig voor deze diensten.

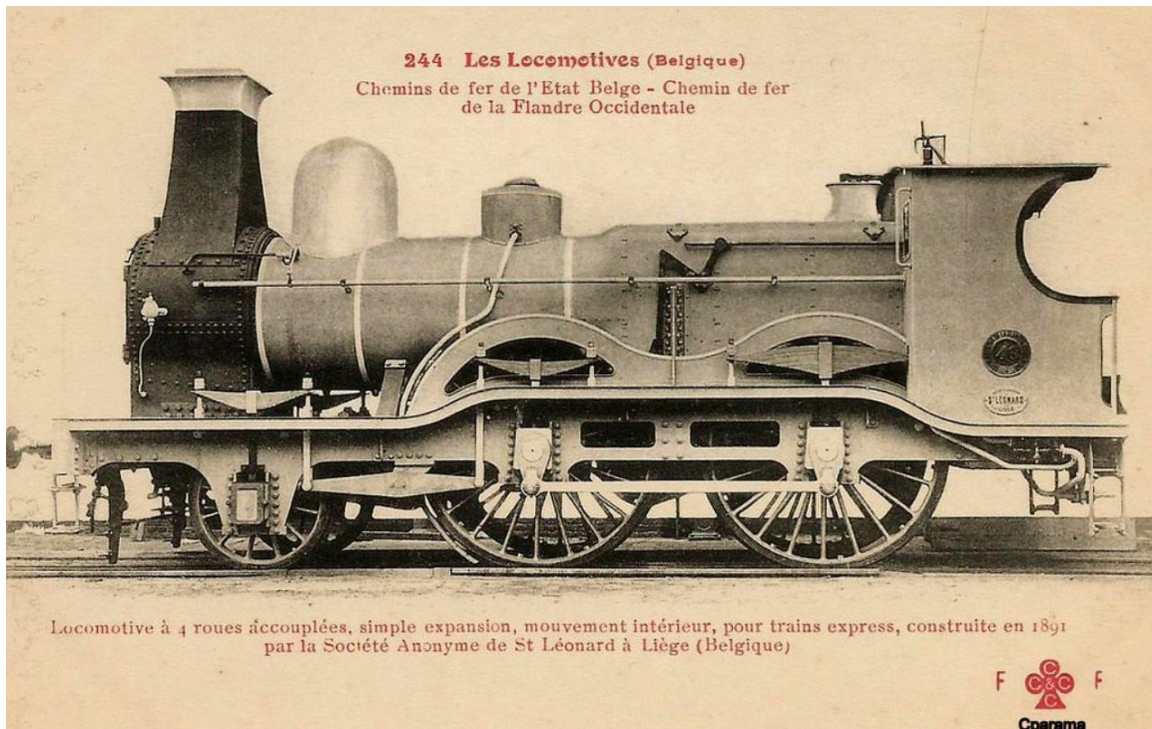
Gedurende hun loopbaan ondergingen ze ook diverse aanpassingen, zo kregen de meeste machines vanaf 1880 een nieuwe ketel met grotere afmetingen. Ook kregen ze ter bescherming van het personeel machinistenhuizen, die steeds verder verbeterd werden. Ook de doorgaande Westinghouse rem werd aangebracht.

Vanaf 1887 werd een nieuwe, zwaardere sneltreinlocomotief, het type 12, geleverd met asindeling 1B1. Ze waren vooral voorzien voor de zwaardere lijnen, zoals deze vanuit Brussel naar Namur en Arlon en naar Liège en de Duitse grens. Ook de treinlasten werden steeds groter. Zodoende werden de typen 1 ook in sterkere mate gebruikt op langere zijlijnen, ook voor lokale diensten.

Nog tot de eerste wereldoorlog kon men niet zonder deze locomotieven, ondanks de massieve leveringen van een groot aantal locomotieven omstreeks 1900. In deze categorie denken we vooral aan de machines type 8 en 9 die voor deze diensten bestemd waren en het iets latere type 10 voor de extra zware lijnen, ter vervanging van de oude types 12.

Het type 1 werd wel meer en meer gedeclasseerd tot het slepen van stoptreinen, maar wel nog op de hoofdlijnen van het net. De hoge snelheid was een pluspunt voor deze diensten. Maar tussen 1900 en 1905 verlieten toch 30 (nog niet omgebouwde) machines de sporen. De locomotieven werden nu vooral in stelplaatsen in Oost- en West-Vlaanderen gestationeerd, dus voor de meer vlakke lijnen. In deze context kunnen we Oostende, Brugge, Gent-Ledeberg, maar ook de kleine depots Eeklo en Ieper aanhalen. Verder was er een inzet vanuit Berchem, Aarschot, Tienen en Hasselt en aan Waalse kant enkel te Tournai en Ath en verwonderlijk ook te Berzée.

Met deze toestand werd de eerste wereldoorlog ingezet. Bij het begin van de oorlog waren er nog 97 types 1 aanwezig. Hiervan bleven er 49 machines in België achter. Ze werden ingedeeld als type S 02. Maar opmerkelijk is wel dat er slechts 2 van deze machines de oorlog overleefden. Reden hiervoor was dat de meeste locomotieven afgesteld stonden bij gebrek aan werk en hier ontmanteld werden voor het koper en het brons. De resterende 48 locomotieven werden naar Frankrijk afgevoerd en werden daar meestal afgesteld. Slechts enkele locomotieven werden gebruikt voor lokale diensten. Praktisch al deze machines kwamen meestal ongehavend naar ons land terug.

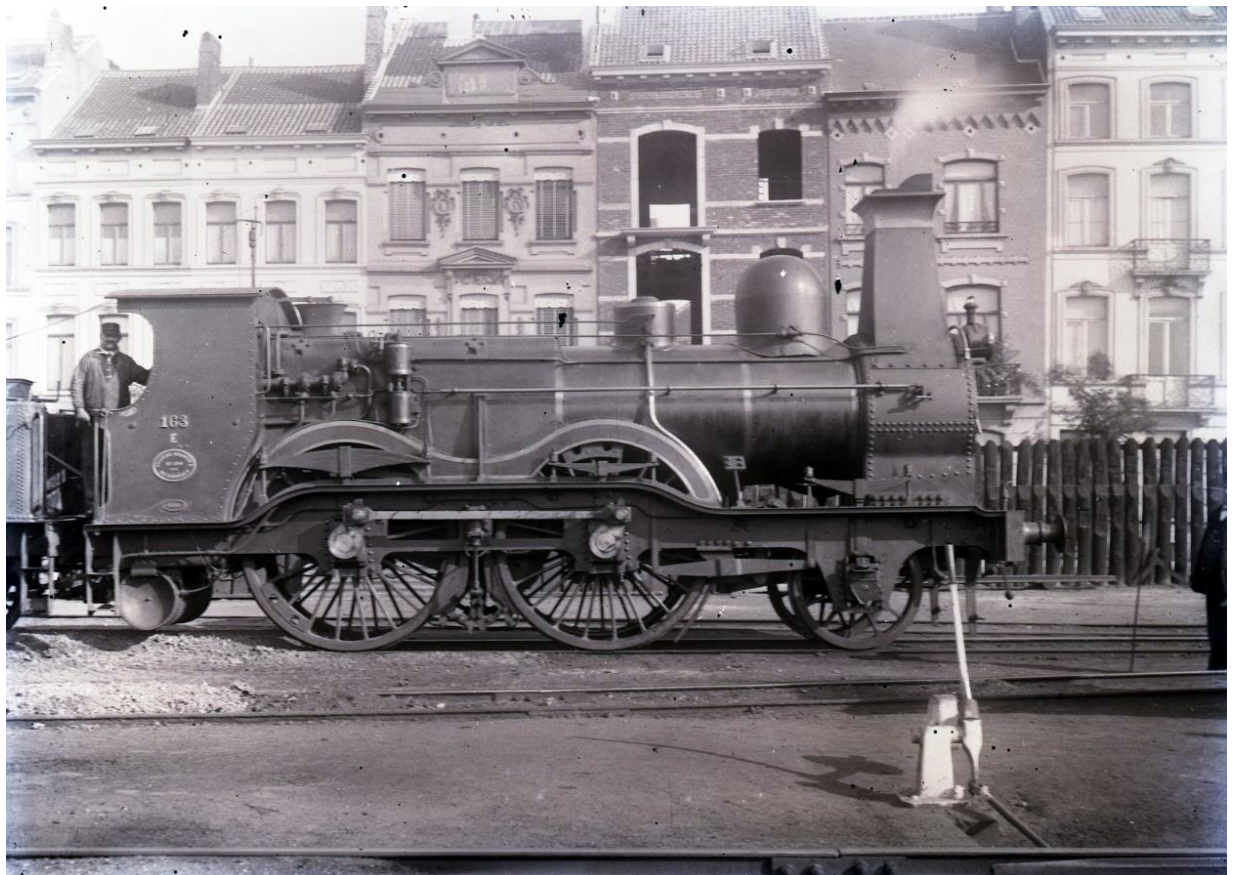


De Franse firma CPRAMA was gespecialiseerd in de uitgave van prentkaarten met verschillende onderwerpen, ook de spoorwegen. Naast het Franse materieel werden ook heel wat Belgische machines uitgebracht, waaronder het type 1

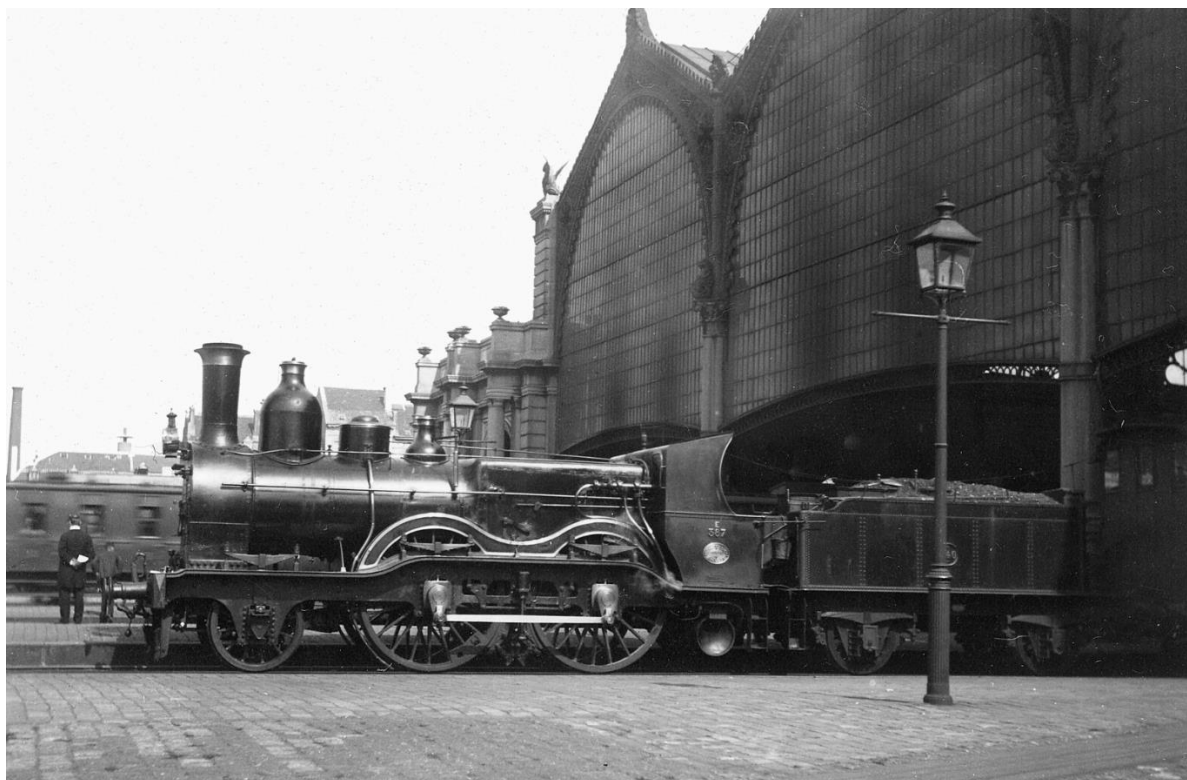
Verzameling: Julien Casier

De 163 – met massieve vierkante schouw - wacht zijn volgende trein af bij de inrit van Brussel-Zuid.

Foto:
R Pittoors /
Verzameling:
Julien Casier



In 1919 waren er nog 49 ritvaardige (of nauwelijks beschadigde) locomotieven in het bestand van de 'Etat Belge', hetzelfde jaar kwamen nog vier bijkomende machines vanuit Frankrijk terug naar België. Ze waren verdeeld over de grotere stelplaatsen op de vlakke lijnen, namelijk in eerste instantie Gent-Ledeberg en Brugge voor de verbindingen in de beide provincies, vooral de lijn Brugge - Eeklo - Gent. Verdere stelplaats was Ath, ook hier werden de lokale verbindingen gereden. Nieuw was de inzet vanuit Tienen, vooral naar St-Truiden en Tongeren en naar Ramillies. Deze betrekkelijk lichte inzet bleef nog enkele jaren behouden, maar meer en meer werden ze vervangen door de aankomst van de ROD- locomotieven, vooral het type 40. Vanaf 1922 ging het snel achteruit, de machines gingen wel nog naar Tournai en deze stelplaats was samen met Ath de uitloopstelplaats voor het type 1. Eind 1924 waren alle locomotieven definitief afgevoerd.

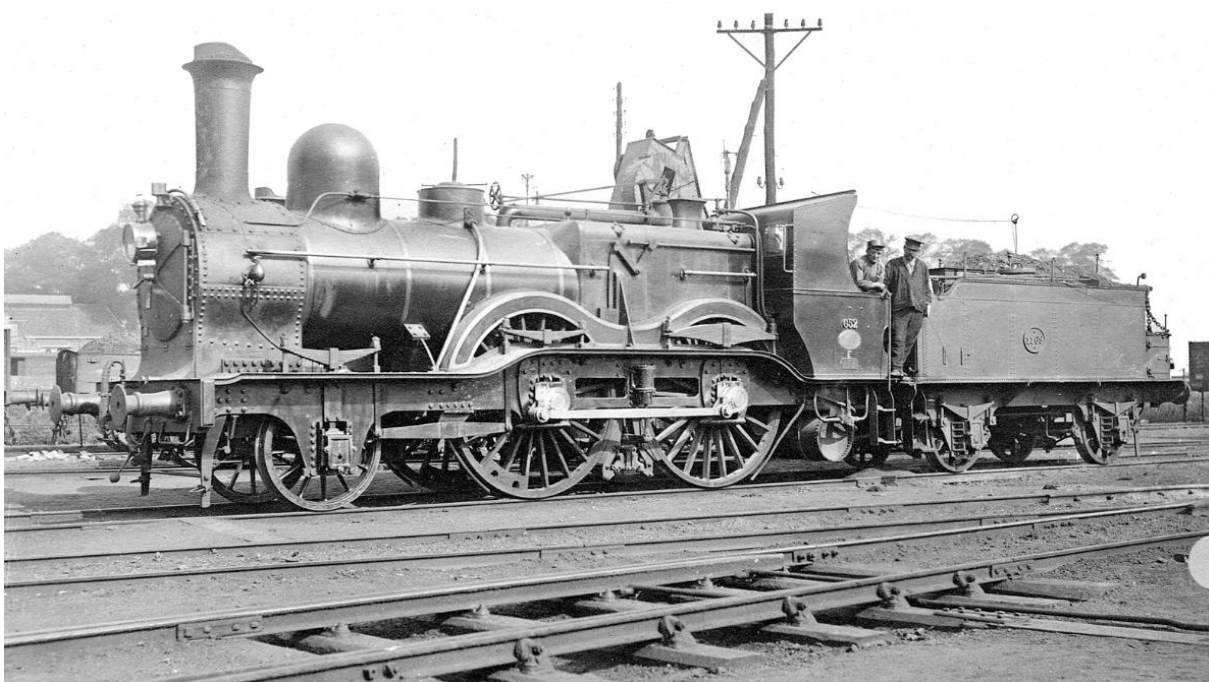


Locomotief 387 staat te Brussel-Zuid klaar voor vertrek, de locomotief met rechte schouw had nog zijn oorspronkelijke ketel met zijn stoomdom boven de veiligheidskleppen.

**Foto: R Pittoors
Verzameling: Julien Casier**

Een mooie close-up van de 652 waarschijnlijk te Brussel-Noord. De locomotief was van de bouwschijf 18xx met een sierlijke smalle schouw.

**Foto: René Desclee
Verzameling: Julien Casier**





↑ Deze foto toont de passage van een korte reizigerstrein gesleept door een stoomlocomotief type 1 van de Belgische staat. De locomotief is uitgerust met vierkante schouw. Op de voorgrond poseert een spoorbediende met in zijn linkerhand twee vlaggen die als handsein gebruikt werden en in zijn rechterhand een hoorn. Circa 1900. Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage

↓ Stoomlocomotief 174 gekoppeld met tender 1180 staat afgesteld in een sporenbundel te Antwerpen. Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage



Een 2^{de} leven

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



Sinds 4 maart 2024 staat de 7351 opgesteld als monument in Ougrée. De locomotief staat t.h.v. het kruispunt met de Rue Champs du Mont & Rue Henri Dunant.

Locatie > <https://maps.app.goo.gl/sW4Ypzo6prSX1eBv7>



De 7351 kwam in dienst bij de NMBS op 14.11.1973, in 2005 ging de loc dan naar Infrabel en daar deed zij nog dienst tot eind 2022.

Foto's:
Maarten Schoubben

Een bezoek aan de Henrichshütte in Hattingen (D)

Op zondag 23.02.2025 brachten we een bezoek aan de Henrichshütte in het Duitse Hattingen. De Henrichshütte is een voormalige staalfabriek die gesticht werd in 1854 en nu als industriemuseum wordt gebruikt.

(Alle foto's in dit artikel zijn genomen door Maarten Schoubben)



Zicht op de indrukwekkende Henrichshütte, rechts zien we hoogoven nr 3.

De eerste hoogoven werd in 1855 aangestoken, een tweede in 1856. Met een dagelijkse productie van 25 ton ruwijzer golden deze eerste hoogovens destijds als de krachtigste in het Ruhrgebied. In 1904 veranderde de Henrichshütte van eigenaar en behoorde voortaan tot het locomotiefbouwimperium van de firma Henschel & Sohn uit Kassel. De nieuwe eigenaar begon de productiefaciliteiten van de staalfabriek van de grond af aan te moderniseren. Daartoe behoorde ook de bouw van twee nieuwe hoogovens, die in 1906 en 1913 in gebruik werden genomen en tot de modernste in hun soort behoorden. De productie bedroeg toen 250 tot 350 ton ruwijzer per dag.

In 1930 werd de staalfabriek overgenomen door Ruhrstahl AG. Omdat de vraag naar ruwijzer voor de wapenproductie in de Henrichshütte met de bestaande ovens niet meer kon worden gedekt, werd in 1939 nog een extra hoogoven gebouwd. In 1940 was deze oven klaar voor gebruik en met een dagelijkse productie van 800 ton ruwijzer was hij twee keer zo efficiënt als de andere twee ovens. Het is deze hoogoven die tot op de dag van vandaag bewaard is gebleven als "Hoogoven 3" in het industriemuseum.

Na de oorlog, die de fabriek zwaar beschadigde, en na de ontmantelingsperiode werd Ruhrstahl AG in november 1951 opnieuw opgericht. In september 1956 verwierf Rheinstahl echter de meerderheid van de aandelen. Met de bouw van nog een hoogoven, die het nummer 2 kreeg in 1963, werd de capaciteit van de hoogoveninstallatie nogmaals verhoogd. In totaal werd de productie van beide ovens (2 & 3) verhoogd tot 2400 ton per dag.

Op 1 oktober 1974 werd de Henrichshütte verkocht aan de Thyssen Groep en opereerde sindsdien als "Thyssen Henrichshütte AG", een 100% dochteronderneming van August-Thyssen-Hütte (ATH), die de onderneming vanaf 1984 geleidelijk sloot. Nadat begin 1987 de jongste van de twee hoogovens was uitgeblazen en op 18 december ook de oudste, stopte de productie van ruwijzer in Hattingen na ruim 130 jaar. Tot aan de definitieve sluiting werd het ruwijzer voor de Henrichshütte geleverd door de Thyssen-staalfabriek in Duisburg.

Tijdens haar bestaan werd de Henrichshütte geconfronteerd met twee fundamentele problemen: ten eerste was er de beperkte ruimte die beschikbaar was tussen de Ruhr en de Hattinger Ruhrhelling; Hierdoor waren grote uitbreidingen van de fabriek niet mogelijk. Pas eind jaren vijftig werd het fabrieksterrein met een groter oppervlak uitgebreid door het verleggen van de rivierbedding van de Ruhr. Aan de andere kant was er de slechte transportverbinding, met name het ontbreken van een bevaarbare waterweg, waardoor de grondstoffen Hattingen alleen per spoor konden bereiken.

Op 19 februari 1987, de "Zwarte Donderdag" in de geschiedenis van de Ruhrstad Hattingen, kondigde de raad van bestuur van Thyssen Stahl AG het einde van de Henrichshütte aan. Er zouden 2.904 banen worden geschrapt en de opleidingswerkplaats met 400 opleidingsplaatsen zou worden gesloten. Voor het eerst werden werknemers in de Duitse staalindustrie bedreigd met massaontslagen.

Hoogoven 2 werd in 1990 verkocht aan China en werd door een Chinees bouwteam ontmanteld.

Tegenwoordig is het 70.000m² grote Henrichshütte-terrein een onderdeel van één van de 8 museums die deel uitmaken van het LWL-industriemuseum.

De inkom bedraagt €5,00 per persoon en het is een echte aanrader! Op het terrein staat ook een grote verzameling wagons en locomotieven, enkele daarvan worden hieronder nog getoond bij de fotoreportage.



Op het terrein staan meerdere stoomlocomotieven zoals deze die in 1952 gebouwd werd door Krupp in Essen onder fabrieksnummer 3077. Zij heeft een vermogen van 1000 pk, een bedrijfsgewicht van 80 ton en een maximumsnelheid van 50 km/u. In januari 1953 werd de locomotief geleverd aan de Gewerkschaft Auguste Victoria met bedrijfsnummer IX. In 1968 werd zij overgedragen aan de Eschweiler Bergwerksverein (EBV) in de mijnstreek van Aachen. Van daaruit ging het eerst naar de Anna-mijn in Alsdorf (bedrijfsnummer Anna 7) en uiteindelijk naar de Emil Mayrisch-mijn te Siersdorf (bedrijfsnummer EM 5) in 1983. Daar was zij in bedrijf tot 1992.

Deze stoomlocomotief werd in 1961 gebouwd door Krupp en kreeg het fabrieksnummer 4248, zij heeft tot 1992 dienst gedaan bij verschillende Duitse steenkoolmijnen (Alsdorf, Siersdorf, Ahlen,...)

De letters EBV die we op de zijkant kunnen zien, staan voor Eschweiler Bergwerks-Verein.





Meerdere goederenwagens staan verspreid over het terrein, op de rechtse foto zien we een zogenaamde 'slakkenwagen'. Deze wagons werden intern op het terrein gebruikt om de hete slakken te vervoeren uit de hoogoven naar een stortplaats. 'Slakken' zijn het restant van de reactie tussen steenkool en erts in een hoogoven, als bijproduct van vloeibaar ruwijzer: door de hoge temperaturen in de hoogoven smelt alles en worden ijzer en andere metalen gereduceerd. Het zwaardere metaal zinkt naar de bodem terwijl de resterende oxiden, 'de slakken', erbovenop blijven drijven. Het is dan ook een bijproduct in de productie van staal.



Deze hybride locomotief van het type EL 07 werd in 1955 gebouwd door Krauss-Maffei met het fabrieksnummer 18163. De locomotief, die zowel elektrisch via de bovenleiding als met een dieselmotor kan worden gebruikt, werd op 31 augustus 1955 aan 'Eisenbahn und Häfen' in Oberhausen geleverd met het bedrijfsnummer EH 104. Later kreeg het het nummer EH 389. Eind jaren '90 werd de locomotief buiten dienst gesteld en overgenomen door het Industriemuseum, dat hem tentoonstelt op het terrein van de voormalige Henrichshütte in Hattingen. Van dit type werden slechts 3 locomotieven gebouwd.



Ook de firma Jung leverde ooit hybride locomotieven, in totaal werden 65 locomotieven van dit type (ED 80 t) gebouwd. Deze EH 387 heeft bouwjaar 1970 en werd geleverd aan 'Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen' in Duisburg-Hamborn. Daar deed ze dienst tot 2012, daarna verhuisde zij ook naar het industriemuseum in Hattingen.



We zien ook deze 'Schienenbus' staan op het terrein, het is de ex VT 50 van de HKB (Hersfelder Kreisbahn). De motorwagen werd in 1955 onder fabrieksnummer 60229 gebouwd door de Waggonfabrik Uerdingen. In 1993 ging de motorwagen buiten dienst en sinds 1998 staat ze in Hattingen.



Deze type DH 500 Ca werd in 1962 door Henschel gebouwd onder fabrieksnummer 30326 en geleverd als locomotief 34 voor Ruhrstahl AG, Henrichshütte in Hattingen. De locomotief behoort tot de zogenaamde 3e generatie Henschel locomotieven. De DH 500 Ca werd gebouwd in 89 eenheden tussen 1959 en 1971. De meerderheid ging naar bedrijven in de Duitse kolen- en staalindustrie. Er werden acht locomotieven geleverd aan Spanje, zeven aan Zwitserland en vier aan Noorwegen. De Sudan Railway Corporation bestelde in totaal 21 locomotieven en negen gingen naar de Ghana Railway Corporation.



Met deze toch wel unieke locomotief sluiten we dit artikel af. Deze 2-assige Henschel EA 500 is een elektrische locomotief waarvan er slechts 2 stuks van gebouwd zijn. Ze is uitgerust voor bovenleiding- en batterijbedrijf. De twee in 1966 gebouwde locomotieven werden door Rheinstahl-Bergbau AG aangeschaft voor het pas geëlektrificeerde netwerk van de Prosper kolenmijnen en kregen de nummers E9 & E10. De EA 500 werd gebouwd als onderdeel van een soort modulair programma. De andere locomotieven in dit programma zijn de drieassige EA 800 en de vierassige draaistellocomotief EA 1000.

Toen Ruhrkohle AG in 1970 werd opgericht, gingen de locomotieven naar RAG (Ruhrkohle AG, Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte). Ze werden omgedoopt tot E 489 en E 490. De E 489 kreeg een ongeluk in 1972 en werd in 1977 gesloopt. De enige overgebleven locomotief kreeg in 1983 het nummer 290 en werd in 1997 buiten dienst gesteld. De locomotief ging in 1999 naar het Industriemuseum.

Te verkrijgen in de boekhandel



De nieuwste Spoorweg Journaal is sinds 15 februari verkrijgbaar in de boekhandel.

<https://www.modelspoormagazine.be/ons-aanbod/spoorwegjournaal/>



De volgende uitgave van Op de Baan zal weldra beschikbaar zijn.

<https://www.pfttsp.be/nl>

Agenda

April

19/04: TSP rit met HLE 27 van Certus Rail Solutions. Meer info weldra op www.cfbocq.be

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



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.



HSTVerhaegen@telenet.be
 www.HSTVerhaegen.be
 0474 / 73.19.93
 Diksmuidelaan 316, B-2600 Berchem
 BTW: BE 0841 805 392

Miniatuurtreinen en toebehoren

T	S	D
train	service	danckaert

Ferivan

Modelbouw

VU: Mobov vzw Clementinastraat 60, 2018 Antwerpen - Niet op de openbare weg werpen



Reis over geëlektrificeerde industriële spoorlijnen

PFT-TSP-REIS

DE EERSTE TSP-REIS VAN 2025 ZAL HELAAS ZONDER ONZE 5519 ZIJN; DEZE MOET EEN REPARATIE VAN DE HOOFDGENERATOR ONDERGAAN. OM DEZE UITERST KOSTELIJKE OPERATIE DEELS TE FINANCIEREN, ORGANISEREN WE OP ZATERDAG 19 APRIL EEN BENEFIETTRIT.



Mis deze unieke treinreis niet, getrokken door een HLE 27!

Geniet van het uitzonderlijke comfort van I6- of I10-rijtuigen en de ambiance verzorgd door SR3, inclusief catering aan boord.

Een unieke route!

Reis over zelden bereden geëlektrificeerde industriële spoorlijnen, waaronder in de haven van Antwerpen en enkele bijzondere trajecten in Henegouwen.

Noteer de datum!

De ticketverkoop start binnenkort. Mis deze unieke kans niet!

Informatie op: www.cfbocq.be



**ZATERDAG
19 | APRIL
2025**

**Reservaties
binnenkort
geopend**

