



OPENDEURDAGEN TE HASSELT

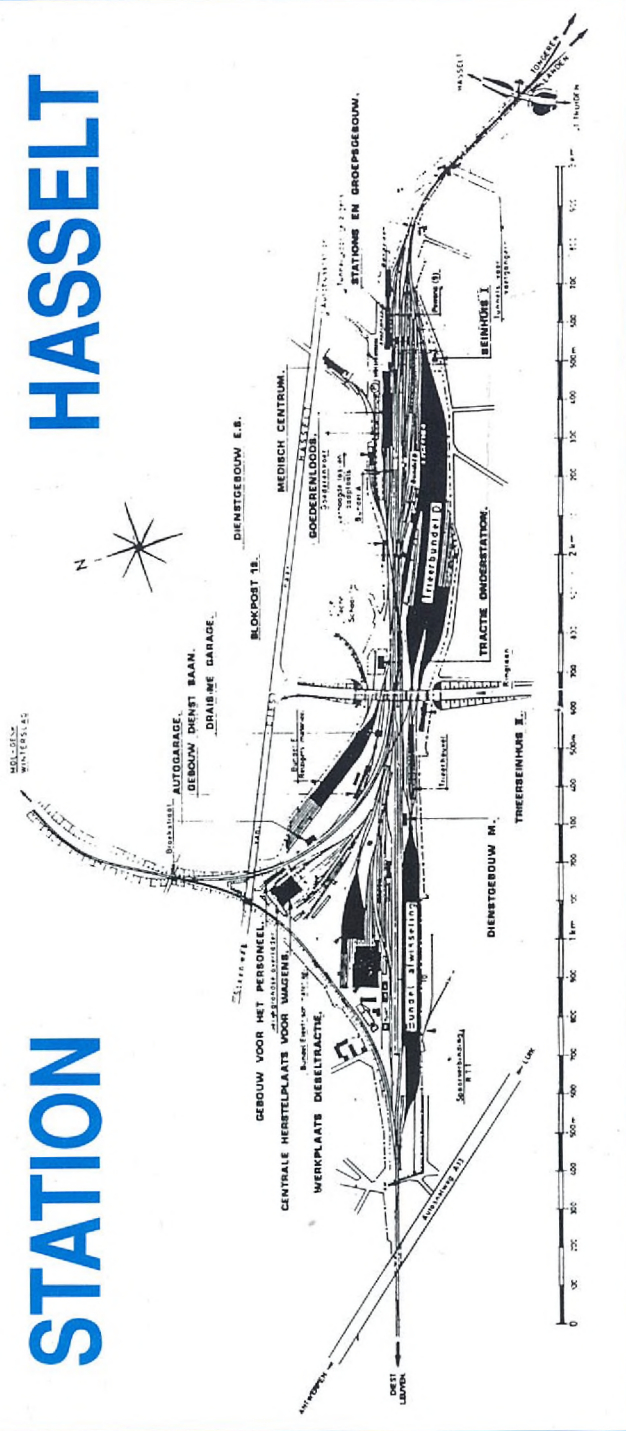
in het station en de tractiewerkplaats



De trein is altijd een beetje reizen.

STATION

HASSELT



150 JAAR SPOORWEGEN IN LIMBURG



B

Opendeurdagen te Hasselt in het station en de tractiewerkplaats

Op 6 oktober 1989 zal het precies 150 jaar geleden zijn dat in Limburg de eerste trein reed tussen Landen en St.-Truiden.

Deze verjaardag wordt met tentoonstellingen en opendeurdagen gevierd op het Limburgs spoorweginet van 16 tot en met 22 september, met nadruk op het weekend van 16 en 17 september.

Programma van 16 tot en met 22 september 1989

In het reizigersstation en de nabijgelegen loods voor colli-behandeling:

- Tentoonstellingen van spoorfoto's en tekeningen;
- Vertoningen van video-films en dia-reeksen;
- Expo van de modernste locomotieven en de meest recente rijtuigen.

In het rangeerstation:

- Gratis rondritten;
- Demonstratie van moderne rangeermethodes.

In de onderhoudswerkplaats van locomotieven en motortreinen:

- Geleid bezoek aan de onderhoudswerkplaats voor locomotieven en motortreinen in werking. Verplaatsing tussen het station en de werkplaats met een extratrein.

Bovendien extra op 16 en 17 september 1989

In het reizigersstation Hasselt:

- Tentoonstelling van rijtuigen van aangrenzende spoorweginetten;
- Info over reizen doorheen Europa;
- Demonstratie moderne communicatietechnieken;
- Expo en demonstratie met onderhoudsmachines voor de sporen;
- Bezoek aan het seinhuis in het rangeerstation;
- Expo van historisch spoorweginetmateriaal uit privé verzameling (Toeristische Trein Zolder en de heer D. JANS);
- Modelspoorbaan, gedemonstreerd door de Hoeseltse Treinclub.



Ontstaan en groei van het station Hasselt

Vier jaar na de eerste rit van de stoomtrein in België op 5 mei 1835 werd het spoorvak Landen - St.-Truiden ingewijd. Deze lijn werd doorgetrokken tot Hasselt door een particuliere spoorwegmaatschappij en in gebruik genomen op 12.07.1847. Dit is dus de geboortedatum van het station Hasselt.

In 1856 werd door de maatschappij "Grand Central Belge" de lijn Hasselt - Munsterbilzen - Maastricht aangelegd en deze werd later gedurende lange tijd door de Nederlandse Staatsspoorwegen geëxploiteerd.

De maatschappij "Liégeois-Limbourgeois" voltooide in 1863 de verbinding van Hasselt naar Luik, door te Beverst aan te sluiten op de reeds bestaande spoorlijn Hasselt - Munsterbilzen.

Het jaar 1865 was eveneens belangrijk want de maatschappij "Grand Central" voltooide de lijn Hasselt - Diest - Aarschot - Antwerpen.

Dankzij de "Liégeois - Limbourgeois" werd de lijn Hasselt - Neerpelt - Eindhoven in dienst genomen in 1866.

De spoorlijn Hasselt - Maaseik vervulde in 1874 het huidige spoorwegknooppunt te Hasselt.

Rond de eeuwwisseling werden de verschillende maatschappijen overgenomen door de Belgische Staat.

De maatschappij "Liégeois - Limbourgeois" werd overgenomen in 1896, de "Grand Central" in 1897, de particuliere maatschappij "St.-Truiden - Hasselt" in 1900. Het duurde evenwel tot 1912 vooraleer de lijn Hasselt - Maaseik overging naar de "Belgische Staatsspoorwegen".

Ingevolge de wet van 23.07.1926 werd de "Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen" opgericht.

Het eerste station in Hasselt kwam tot stand in 1847.

Het gebouw werd opgericht ongeveer op de plaats waar vroeger het Casino-gebouw gelegen was. De straatbenaming "Oude Statie" herinnert trouwens nog aan de vroegere toestand.

Een tweede station werd gebouwd bij de aanvang van de exploitatie van de lijn Hasselt - Maastricht, vermoedelijk in 1856.

Het was gelegen op de Luikersteenweg, bijna aan de nieuwe spoorwegviaduct. De samenvloeiing van de verschillende spoorbanen vereiste een gemeenschappelijk station kort bij de stadskern.

Het werd opgericht in 1880 op de Bampslaan en het bleef in gebruik tot bij de indienstrame van het huidige stationsgebouw op 17.07.1964.

Het nieuwe gebouw wordt niet alleen ingenomen door de stationsdiensten (op het gelijkvloers) maar ook door de diensten van het district Noord-Oost van de NMBS.

Het station HASSELT vandaag



Het station Hasselt is belangrijk omdat er verschillende lijnen samenkomen:

- lijn 21 Genk - Hasselt - Landen (geëlektrificeerd) geeft via de lijn 36 verbinding met Brussel door rechtstreekse treinen;
- lijn 34 Hasselt - Luik (geëlektrificeerd), met voor de goederentreinen een aftakking te Beverst naar Maastricht en te Glaaien naar Montzen - Aachen;
- lijn 35 Hasselt - Leuven (geëlektrificeerd); met een aftakking te Diest naar Tessenderlo (alleen voor goederentreinen) en te Aarschot naar Lier - Antwerpen;
- lijn 15 Hasselt - Mol, met een aftakking te Houthalen naar Winterslag (alleen voor goederentreinen).

Sinds de invoering van de nieuwe klokvaste IC/IR-dienst heeft Hasselt een rechtstreekse en snelle verbinding gekregen met de Belgische kust, om het uur in beide richtingen.

Tussen Antwerpen en Luik rijden via Hasselt eveneens om het uur in beide richtingen snelle interregio-treinen.

Station Hasselt heeft een belangrijk en gestadig groeiend reizigersverkeer. In het verkeer van goederentreinen is het een belangrijk internationaal rangeerstation. Bovendien beheert het een groot verzamel- en verdeelcentrum voor het pakjesvervoer (Centrum voor Wegvervoer).

De totale lengte van de sporen bedraagt nagenoeg 30 kilometer, praktisch volledig geëlektrificeerd. Er zijn meer dan 200 wissels, uitgerust met elektrische motoren, die via een eenvoudig drukknopsysteem vanuit moderne seinhuizen, vanop afstand worden bediend.

Enkele lokale installaties en verbindingen hebben wissels met handbediening ter plaatse.

Vier seinhuizen van het ai-relaistype zorgen voor een veilig treinverkeer in gans het station en op de nabijgelegen spoorvertakkingen.

Al de seinposten beschikken over een luidsprekersinstallatie waarmee dienstmededelingen in het ganse sporencomplex kunnen gegeven worden.

Zij kunnen bovendien contact nemen met elkaar en met de naburige posten door een uitgebreid net van telefoonverbindingen.



Voor de reizigerstreinen zijn er negen ontvangstsporen waarvan er twee voorbehouden worden voor treinen in doorrit.

De overige sporen van het station zijn gegroepeerd in bundels:

- **bundel A** omvat 9 doodsporen voor lokaal verkeer, bediening van het centrum voor wegverkeer, bediening van de goederenkoer en voorbereiding van wagenreeksen voor de klanten die over een spooraanluiting beschikken;
- **bundel B** heeft 5 sporen (waarvan 3 doodsporen): deze bundel dient uitsluitend voor het nazicht, het onderhoud en het uitwijken van rijkstrijtuigen voor de talrijke extra-treinen naar Lourdes, Italië, Zwitserland, Turkije, enz. ;
- **bundel C** omvat 3 sporen (waarvan 1 doodspoor), uitsluitend bestemd voor de ontvangst van goederentreinen, voornamelijk van lijnen 15 (Mol - Beringen) en 21 A (Winterslag);
- **bundel D** beschikt over 25 sporen, waarvan 11 doodsporen; het is de rangeerbundel. Twee van de doorlopende sporen worden eveneens gebruikt als ontvangstsporen;



- **bundel "Afwisseling"** omvat 8 ontvangstsporen voor goederentreinen die van de lijnen 35 (Merelbeke - Schaarbeek - Antwerpen) en 34 (Montzen en Kinkempois) komen. In deze bundel wordt eveneens van locomotief gewisseld.
- **bundel E** beschikt over 9 doodsporen, uitsluitend gebruikt voor het onderhoud en het uitwijken van elektrische motortreinen en rijkstrijtuigen van elektrische treinen.
- **bundel WDET** omvat 31 sporen – waarvan één derde is geëlektrificeerd – voor het onderhoud en uitwijken van de locomotieven en motortreinen.

Het reizigersstation



Voor het reizigersverkeer worden negen perronsporen gebruikt, volgens een vooraf uitgewerkt schema.

Vanuit Hasselt zijn er snelle, gemakkelijke en veelzijdige verbindingen naar Brussel via Landen of via Aarschot, naar Antwerpen en naar Luik, voor het steeds groeiend aantal reizigers die dagelijks te Hasselt op de trein stappen.

De verbinding met de Kempen rijdt langs Leopoldsburg naar Mol.

In de zomerperiode rijden talrijke extra-treinen vanuit Hasselt naar Lourdes, Italië en Zwitserland voor diverse reisorganisaties.

Het station Hasselt is op het knooppunt van verschillende lijnen gelegen. Het is zowel voor het trein- als voor het autobusverkeer een zeer belangrijk aansluitingsstation.

Een groot aantal lijnen van de buurtspoorwegen (NMVB) komen er toe, waardoor het station Hasselt een belangrijk openbaar vervoersknooppunt is geworden.

In station Hasselt bevindt zich een inlichtingskantoor voor spoorreizen dat alle werkdagen is geopend (op gewone werkdagen van 7h00 tot 19h00 en op zaterdag van 9h00 tot 17h00). Men kan er terecht met vragen over vertrekuren der treinen, trein-busaansluitingen, toeristische treinreizen, interessante prijsreducties, zowel voor treinreizen in het binnenland als naar het buitenland.

Er liggen eveneens interessante reisfolders gratis ter beschikking. Men kan er ook telefonisch terecht op nummer 011/22 11 01.

Een spoorweg die al 150 jaar in evolutie is, en die uitgegroeid is tot een vervoerssysteem met snelle klokvaste treinen die de grote knooppunten van het land met een grote frequentie onderling verbinden, kan nooit een punt plaatsen achter deze evolutie.

Hij moet zich bestendig aanpassen aan de noden van de tijd en zijn dienstverlening optimaal afstemmen op de vraag naar vervoer en ook op de vervoerintegratie met de andere verkeersmiddelen, en voornamelijk met de bussen van de NMVB. Ook op plaatselijk vlak moet de dienstverlening steeds verbeterd worden. Aan de loketten van de reizigersdienst is er elektronische plaatsreservering (Reselec) mogelijk langs de centrale spoorweg-reservatiecomputer te Frankfurt. Hierdoor kan men zeer snel en automatisch plaatsen reserveren in alle internationale treinen bij vertrek uit België, in de intercitiytreinen in Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Zwitserland, Spanje, Portugal en op de overzetsdiensten Oostende-Dover per Jetfoil.

Sinds juni 1989 kan men in het station Hasselt eveneens terecht voor de aankoop van RAILTOUR-reizen en minitrips.

Het Centrum voor Wegvervoer

Het "Centrum voor Wegvervoer" van het station Hasselt is verzamel- en verdeelcentrum van pakjesvervoer voor gans Limburg en zelfs ver erbuiten.

Het pakjesvervoer geschiedt als volgt:

- verzameling van de zendingen in het centrum met vrachtwagens, die bij de klanten of in de stations van die zone het stukgoed hebben afgehaald;
- spoorvervoer met stukgoedwagens van het centrum waar de zendingen werden verzameld, naar het centrum van bestemming;
- bestelling aan huis, met vrachtauto's.

De bediende zone van elk centrum is verdeeld in een aantal "sectoren", bediend door vrachtauto's. Het Centrum voor Wegvervoer Hasselt telt 47 sectoren.

Het spoorvervoer tussen de centra geschiedt in de late namiddag en 's nachts. 's Nachts worden de zendingen in de loods van het bestemmingscentrum gelost en gesorteerd per sector. In de vroege ochtend worden ze in de bestelauto's geladen en tijdens de dag afgeleverd bij de klanten. Terzelfdertijd worden te verzenden pakjes bij de klant afgehaald.

Per jaar komen ruim 1 000 000 zendingen toe en vertrekken er meer dan 312 000 zendingen via ons Centrum voor Wegvervoer.

DOUANE

De vertolling van internationale zendingen gebeurt sedert 1988 eveneens te Hasselt in een bijzondere afdeling van het "Centrum voor Wegvervoer".

HET RANGEERSTATION

Voor het vervoer van wagenladingen is ons spoorwegnet verdeeld in een aantal zones. In elk van die zones is er een rangeerstation dat meerdere lijnen bedient.

Het vervoer van de wagens omvat principieel de volgende drie fasen:

- de verzameling van al de wagens van een bepaalde zone in het rangeerstation van die zone;
- het eigenlijke vervoer van deze wagens met volledige treinen en via bepaalde reiswegen vanuit het rangeerstation van verzameling naar het rangeerstation van verspreiding;
- de verspreiding tot in het station van bestemming.

Een rangeerstation ontvangt dus goederentreinen, triert ze en stelt nieuwe goederentreinen samen.

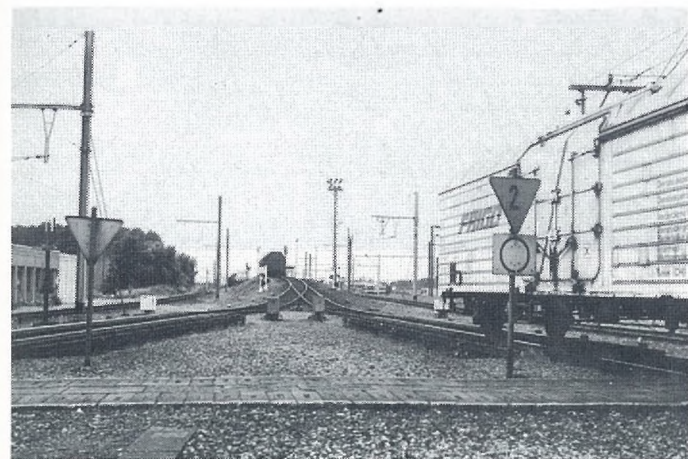
De triëring geschiedt te Hasselt meestal door heuveling, dit is het opduwen van de

wagens door een rangeerlocomotief over een kleine heuvel, het losshaken van de schroefkoppeling tussen de wagens, juist voor ze de heuveltop bereiken, en de vrije loop van de wagens door middel van de zwaartekracht zodra ze over de heuveltop heen zijn.

Ze worden vervolgens naar het gewenste spoor gericht met wissels die voor elke wagen of groep van wagens in de vereiste stand worden geplaatst.

De wissels van de ontvangstbundel "Afwisseling" en van de triërbundel "D" worden bevolen door een al-relaisseinhuis, gecombineerd met een volledig automatische triëerpost.

Om de wagens, die van de triëerheuvel afrijden, te remmen, worden automatische remmen in het spoor gebruikt.



Station Hasselt heeft rechtstreekse verbindingstreinen – zowel bij vertrek als bij aankomst – met de vormingsstations Merelbeke, Antwerpen-Noord, Schaarbeek, Montzen, Kinkempois, St.-Ghislain, Ronel, Stockem, Aachen-West en Gremberg (Duitsland).

Op een gewone werkdag doen meer dan honderd goederentreinen het vormingsstation Hasselt aan (bij aankomst of vertrek).

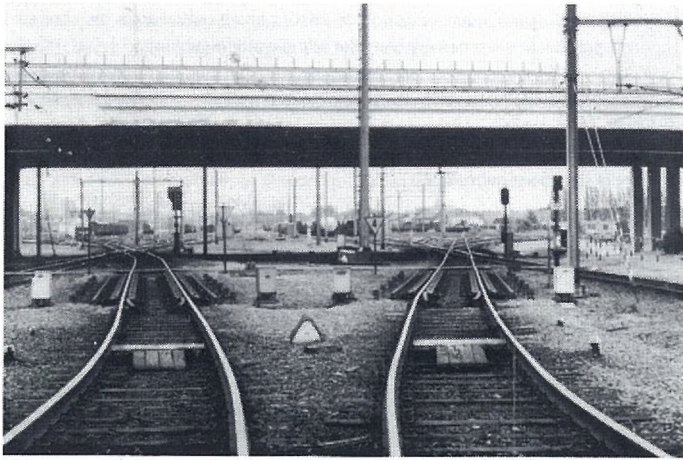
In 1988 werden er meer dan 200 000 wagens getrieerd.

Het opstellen van de nodige triëermota's, het opzoeken van de gegevens in verband met de wagenbeweging, het leveren van statistieken en het opstellen van de listings voor vertrekkende treinen gebeurt met een speciaal computersysteem.

Aile wagens komende uit gans Europa via Duitsland en bestemd voor het noordelijk gedeelte van België en de wagens in transit met bestemming Frankrijk, Engeland, Nederland... worden hier in Hasselt getricerd.

Voor sommige treinen uit Duitsland worden hier eveneens de grensverrichtingen gedaan.

Werkplaats met inritsporen



- vereenvoudiging van de spoor- en seininrichting door het oprichten van een moderne seinpost voor bediening van wissels en seinen op de koer van de werkplaats om de beweging der locomotieven te regelen;
- oprichten van een modern gebouw voor de technische en administratieve diensten;
- nieuwe bogiewerf;
- het aanpassen en vernieuwen van de stoomloods in 1982 voor het onderhouden van de elektrische motorstellen.

Belangrijkheid en activiteiten

De Werkplaats Dieseltractie Hasselt is de enige tractiewerkplaats van de provincie Limburg, haar werkkerrein bestrijkt zelfs een gedeelte van de provincie Antwerpen en Brabant.

Buiten de eigenlijke tractiewerkplaats in Hasselt beheert zij ook nog:

- het Centrum voor Herstelling van Wagens te Hasselt (CHW);
- de Onderhoudsposten voor rijkstroken in Hasselt en Leuven (OP);
- de Klaarmakingspost voor Elektrische Tractie (KPET) te Hasselt en Leuven;
- de Werf Snelle Herstelling te Winterslag (WSH);
- de Autogarage.

Haar taak bestaat erin de diesellocomotieven en de elektrische motorstellen te schouwen, te onderhouden en eventueel te herstellen.

Hiervoor beschikt zij over een personeelseffectief van 164 personen.

De 65 door de werkplaatsen onderhouden diesellocomotieven verzekeren maandelijks ongeveer 350 000 km, de 94 elektrische motorstellen verzekeren maandelijks ongeveer 1 050 000 km.

De tractiewerkplaats Hasselt

ONTSTAAN EN GROEI

Vanaf het einde der 19^e eeuw tot het jaar 1924 beschikte de toen geheten "Trekdienst" te Hasselt over een primitieve en kleine instelling, nl. een oude loods, gelegen in station Hasselt nabij de watertoren, met 2 overdekte sporen die elk 2 locomotieven konden herbergen.

Tegen deze loods lag een draaiërijs en een lampisterie met één verdieping waarin een lokaal voor het rijdend personeel en één voor de koormeestergasten voorzien was; daarbij behoorde een kolenpark en sinds de eerste wereldoorlog een draaischijf en watertoren.

De herstellingen van locomotieven en wagens werden uitgevoerd in een kleine locomotievenwerkplaats en in een wagenwerkplaats opgetrokken uit hout en teerkarton met 6 overdekte sporen, gelegen tussen de thans bestaande Werkplaats Dieseltractie en het Centrum voor Herstelling van Wagens.

De stelplaats leverde locomotieven en personeel voor reizigerstreinen naar Leuven, Luik, Maastricht, Valkenswaard, Landen en Maaseik en voor goederentreinen naar Montzen, Antwerpen, Luik, Schaarbeek en de Kempen.

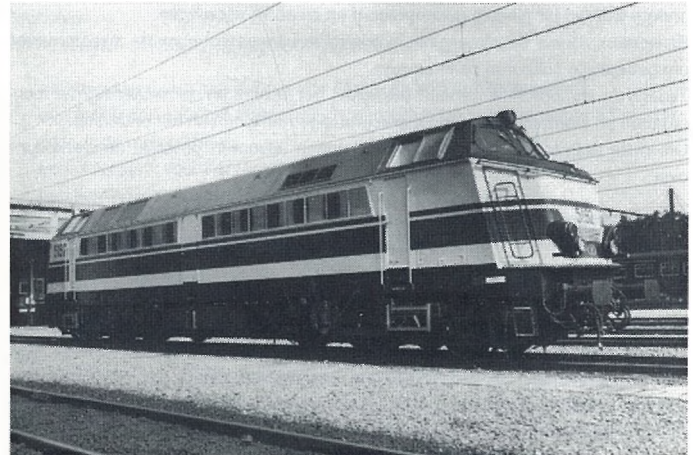
Door de industriële opleving van de provincie Limburg, vermeerderde het aantal goederentreinen naar Luik en Antwerpen en ontwikkelden zich ook de activiteiten van locomotievendepot van Hasselt.

Na de oorlog 40-45, werd de vernielde locomotievenwerkplaats voorlopig wederopgebouwd. In 1956 werd dan begonnen met het oprichten van definitieve nieuwe gebouwen, uitgerust met alle sanitaire en sociale voorzieningen en voorzien van de noodzakelijke technische uitrusting.

De nieuwe werkplaats werd voltooid in 1961.

Later werden nog verschillende aanpassings- en verbeteringswerken uitgevoerd, zoals:

Diesellocc



De Werkplaats Dieseltractie

De lijnwerkplaats voor locomotieven kan best vergeleken worden met een garage voor auto's.

Haar taak is dan ook:

- onderhouden;
- herstellen;
- schouwen (technisch nazicht).

SCHOUWING:

Dit gebeurt bij locomotieven wekelijks omdat bij de spoorweg "veiligheid" op de eerste plaats komt.

ONDERHOUD:

De onderhoudswerken gebeuren volgens vaste perioden van 3 maanden, dit komt overeen met een kilometer van ongeveer 20 000 km.

De periodieke onderhoudswerken van deze tractievoertuigen worden uitgevoerd met welbepaalde programma's.

Voor het uitvoeren van deze periodieke werken worden de locomotieven aan een grondige veiligheidsschouwing onderworpen, zowel op mechanisch als op elektrisch gebied. Aan de hand van dit nazicht worden de noodzakelijke onvoorziene onderhoudswerken bepaald.

De periodieke onderhoudswerken zijn onderverdeeld in 3 grote categorieën:

- de dieselmotor, de kast en looporganen met de wielen en de bogie;
- de elektrische uitrusting;
- de reinigingswerken.

Naargelang de kilometer worden de omvang en de belangrijkheid van de werken aanzienlijker tot respectievelijk 108 000 en 216 000 km; deze cyclus houdt aan tot de kilometer voor de "tussentijdse" herziening bereikt is, t.t.z. 432 000 (reeks 51) of 864 000 km (reeks 62) naargelang het type van dieselmotor van de baandiesel-locomotieven.

Bij deze herziening wordt hoofdzakelijk de dieselmotor gedeeltelijk uitgebouwd. Onderdelen zoals cilinderkoppen, inspuitspompen, sneelheidsregelaars, turboblazer en dergelijke meer, worden naar gespecialiseerde werkplaatsen gestuurd. De andere worden ter plaatse gecontroleerd en zo nodig vervangen.

Er worden visuele en dimensionele controles uitgevoerd alsmede zweetproeven om gebeurlijke scheuren op te sporen.

Tijdens de immobilisatie gebeurt eveneens het nazicht en de herziening der looporganen en wordt overgegaan tot een grondige reiniging van het onderstel.

Om deze activiteiten naar behoren te kunnen uitvoeren beschikt de werkplaats over:

- 3 lichtingstoestellen van elk 20 ton;
- 2 rolbruggen van respectievelijk 3 en 4 ton;
- een bogiewerf met een rolbrug van 25 ton;
- een proefbank voor de remorganen;
- een proefstand voor controle van het ontwikkeld vermogen der dieselmotoren;
- een instelling voor waterbehandeling van de dieselmotoren;
- 4 hogedrukreinigers voor allerhande reinigingswerken;
- een zuiveringsinstallatie voor wandfilters en zware onderdelen;
- proefbank voor inspuitspompen;
- een gereedschapslokaal met meetapparatuur.

De Werkplaats Elektrische Tractie

Ze heeft twee hoofdtaken:

- onderhoud en herstellingen aan elektrische motorrijtuigen;
- herstellingen aan elektrische locomotieven.

Deze werken worden uitgevoerd deels op de koer, deels in de werkplaats van 60 m lengte, uitgerust met 5 sporen voorzien van aangepaste werkputten.

De onderhoudswerken zijn onderverdeeld in:

KLAARMAKEN:

bevat de verrichtingen om de motorstellen in een zuivere staat te stellen, dit zowel voor de reizigers als voor het bedienend personeel.

Het reinigen van de kast gebeurt automatisch op de Car-Wash in de onderhoudspost te Leuven.

SCHOUWINGEN EN HERSTELLINGEN:

verrichtingen die tot doel hebben om de veiligheid en de regelmaat van het verkeer te verzekeren en die volgens een bepaalde periodiciteit uitgevoerd worden.

- onderhoud tussen 87 - 97 dagen;
- grondige schouwingen: 20 - 26 dagen na onderhoud
43 - 49 dagen na onderhoud
66 - 72 dagen na onderhoud

TOEVALLIGE LICHTINGEN:

voor het vervangen van wielassen en tractiemotoren.

Hiertoe is spoor 5 uitgerust met 8 lichtingsvijzels van elk 10 ton.

BIJZONDERE WERKEN:

het betreft hier verbeteringen of wijzigingen die aan bepaalde onderdelen worden aangebracht.

De onderhoudswerken zijn onderverdeeld in 3 grote categorieën:

- de elektrische uitrusting;
- gedeelte onderstel (bogies);
- gedeelte kast.

De grotere herzieningen (vanaf 600 000 km) gebeuren in de Centrale Werkplaats te Mechelen.

Om haar taken te kunnen uitvoeren beschikt de werkplaats over:

- een bogiewerf met een rolbrug van 25 ton en een reinigingsstand;
- een proefbank voor het testen van de elektronische sturingen van de thyristor-gestuurde motorstellen;
- een proefbank voor het testen van de boordradio's;
- een lichtingsstand met 8 gesynchroniseerde lichtingsvijzels.

Arbeidsveiligheid en arbeidshygiëne

Zeer speciale aandacht wordt besteed aan de veiligheid en de hygiëne op het werk. Een bestendige Veiligheidsdienst waakt over de goede staat van alle werkmiddelen. Een paritair samengesteld Veiligheidscomité onderzoekt tijdens maandelijkse vergaderingen alle maatregelen, zowel technische als organisatorische en psychologische die de veiligheid, de hygiëne en het milieubehoud kunnen bevorderen. Bovendien worden in gespreksgroepen of op conferenties de problemen per werf besproken.

Opendeurdag ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Limburg

Via een korte rondleiding wordt onze werkplaats getoond en wordt het accent gelegd op de technologische inspanningen die de NMBS levert om uw treinreis vlot en vooral veilig te laten verlopen.

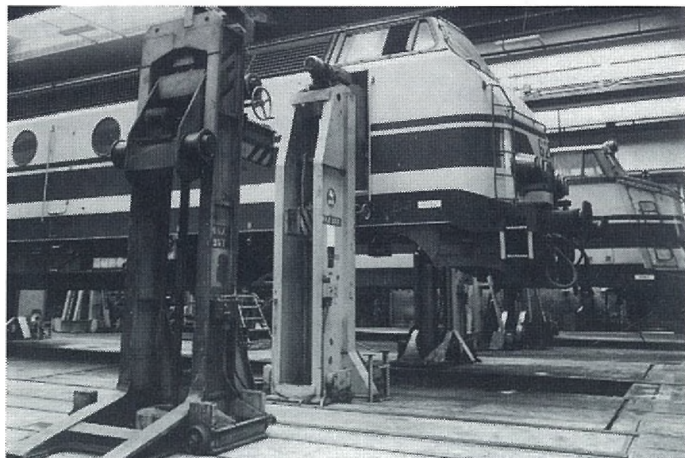
Tijdens het bezoek aan de werkplaats, ziet u achtereenvolgens:

In de bogiewerf:

- de reinigingsstand van de bogies;
- een gedemonteerd wielstel met de meettoestellen en meetperiodiciteiten;
- een gedemonteerde en bewerkte rotor van een tractiemotor (elektrische serie tractiemotor van 200 kW).

In de dieselwerf:

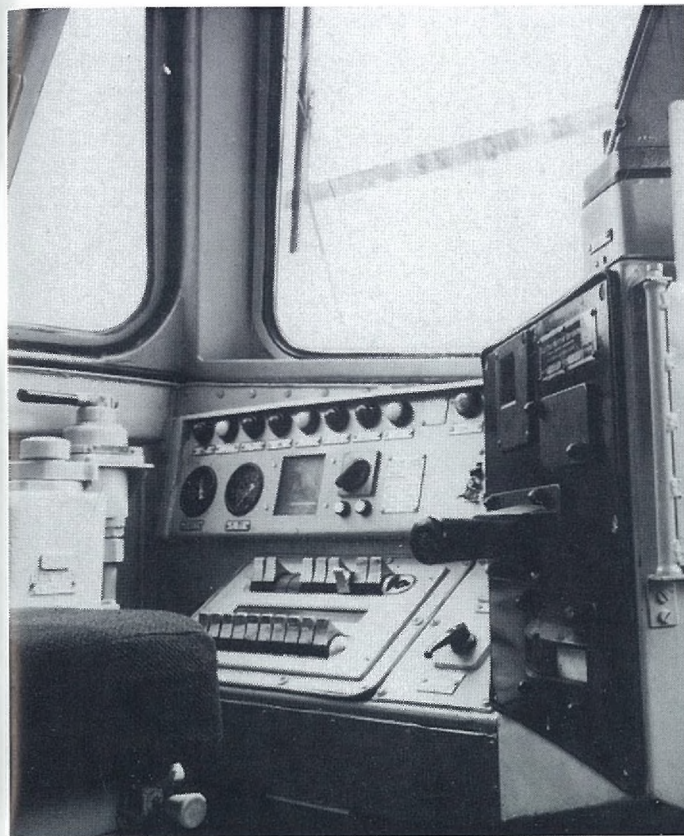
- een gelichte locomotief: op 4 vizels van elk 25 ton hefvermogen is een locomotief gelicht zodat er aan het onderstel kan gewerkt worden. (foto van gelichte type 62)



In de stuurpost van een locomotief wordt de waakzaamheidsinrichting getoond en in het kort de werking van de rem uitgelegd.

Ook hier wordt de nadruk gelegd op de rol van de seinen en de boordapparatuur in het veiligheidssysteem van de spoorwegen.

(foto stuurpost type 62)



Tijdens het bezoek worden op de werkplatformen de gedemonteerde onderdelen getoond van onze krachtige dieselmotor.

(Turbodieselmotor van 261 L en 1400 kW).

In de werkplaats elektrische tractie komt de spoorwegelektronica aan bod.

U kan er o.a. de volgende opstellingen bekijken:

- een didactisch paneel dat de thyristorsturing uitlegt;
- de beproevingsstand van de radioverbinding;
- een beproefing van een hoogspanningsdiode op doorslag;
- een motorstel met geopende schuiven zodat de thyristoren zichtbaar zijn.



De trein is altijd een beetje reizen.