



Stacidomo Schaerbeek/Schaarbeek



Horloĝa ĉambro



« Le Belge »



Etosplena halo 2:
de vapore al elektro

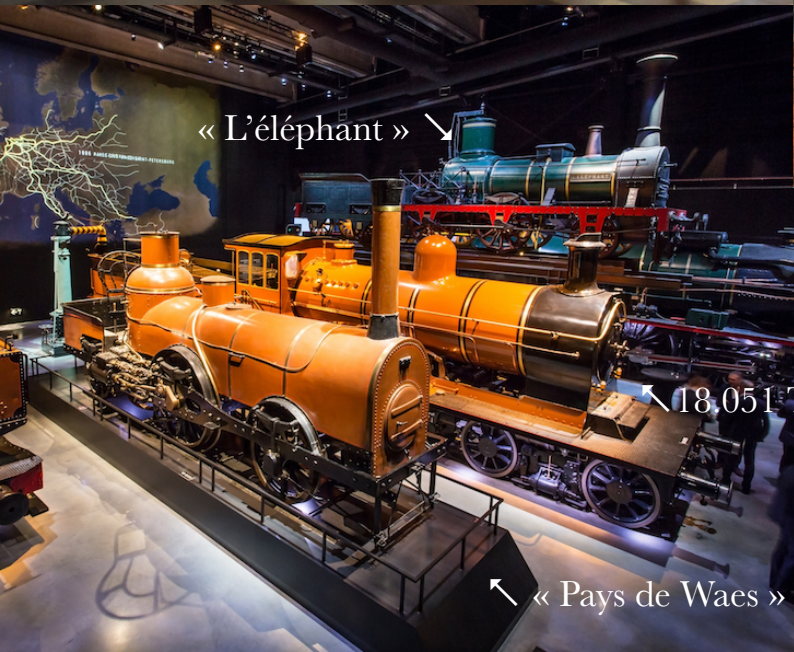
Bonvenon

en Train World

al la IFEF-kongresanoj 2023



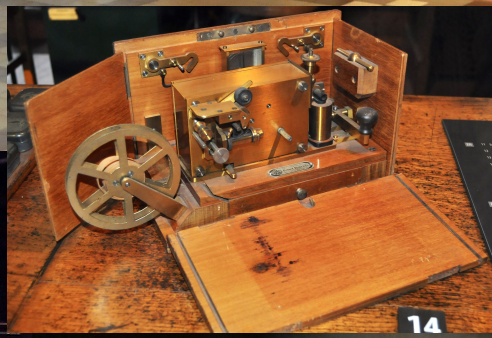
Gicethalo de la stacidomo



« L'éléphant »

18.051 Tipo 18

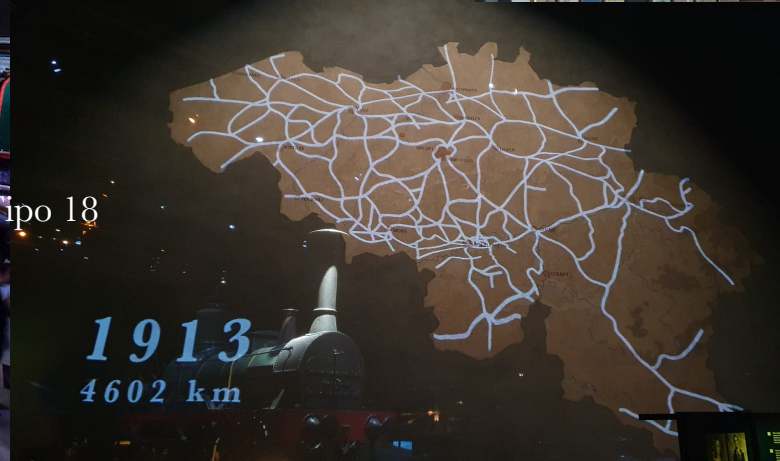
« Pays de Waes »



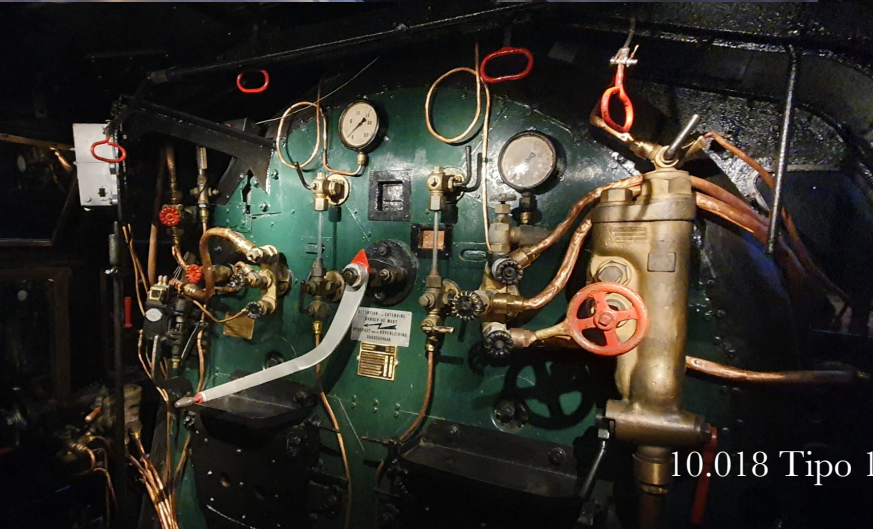
14



1



1913
4602 km



10.018 Tipo 10 'Atlantiko'



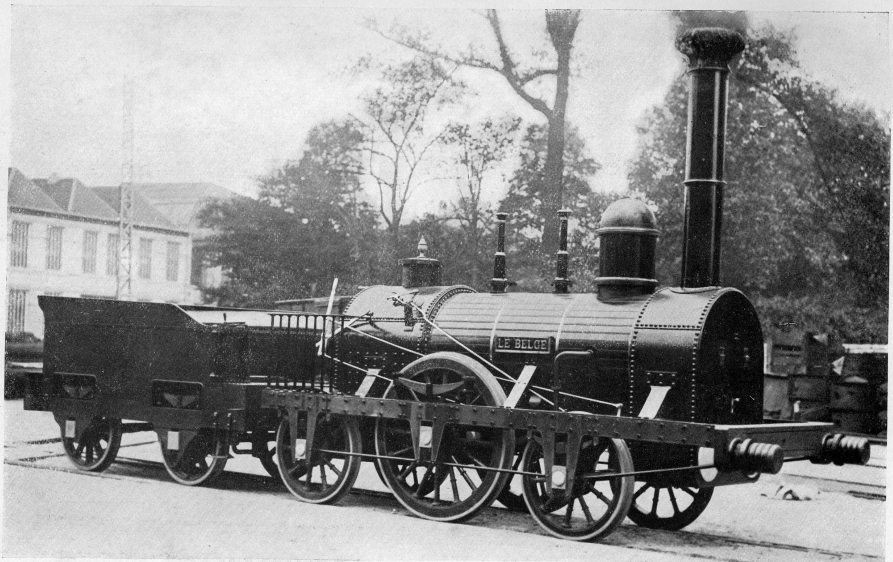
10.018

Iom da historio

Antaŭ ol paroli pri la muzeo, kiun vi vizitos, kun plezuro kaj intereso, mi esperas, kaj por kompreni ĝian gravecon, mi volas prezenti kaj historie kuntekstigi Belgion kaj ĝiajn Fervojojn.

Kiam Belgio, en 1830, sendependiĝis (disde Nederlando) laŭ la formo de reĝeco, la financa kaj industria situacio estis katastrofa kaj necesis agado por eliri el tiu ĉi marasmo kiel eble plej rapide. Nia unua reĝo, Leopoldo la 1-a, puŝos la deputitojn por klopodi kiel ajn disvolvi la landajn rimedojn kaj trovi solvojn por eliri el ĉi tiu krizo. La Reĝo sekvis interalie kun granda atento kaj intereso la unuajn paŝojn de la fervojo en Anglio kaj kuraĝigis la deputitaron iniciati kaj disvolvi la ĝermon de fervoja reto, unue kaj ĉefe por faciligi la transporton de varoj inter Rejnlando kaj Antverpeno, sed ankaŭ por pasaĝera trafiko. Jen kiel, post multaj malsukcesaj projektoj, la deputitaro fine decidis en 1834 konstrui, inter Meĥleno¹ kaj Bruselo, unuan sektion de reto, centrita sur Meĥleno, celanta ĉefe la vartrafikon.

La linio estis pompe inaŭgurita en la ĉeesto de la reĝo la 5-an de majo 1835, nur unu jaron post la reĝa subskribo por la kreado de la « Belga Ŝtata Fervojo » ankaŭ nomita « Belga Ŝtato »². Ĝi estas la tutunua pasaĝerlinio malfermita en kontinenta Eŭropo kaj Bruselo iĝas la tutunua ĉefurbo en la mondo servata per la trajno. Tre rapide, la entuziasmo de la publiko estas evidenta, precipe ĉar la trajno, kompare kun la aliaj vojaĝrimedoj disponeblaj en tiu epoko, estas malpli multekosta kaj pli rapida. Ekde tiam la projektoj kaj malfermoj de linioj, tiom de la publika kiom de privata flanko, multiĝas. Se la unuaj 5 lokomotivoj, tiam nomataj « treniloj » estis konstruitaj en Anglio, ekde la sesa, la belga industrio komencis liveri siajn proprajn « treniloj »³ (remorqueur^{FR}) al naciaj retoj, la unua estis « Le Belge » konstruita



« Le Belge » unua lokomotivo por pasaĝeraj trajnoj konstruita en Belgio en 1835

de John Cockerill en Seraing (apud Lieĝo). Multaj fervojaj fabrikoj ŝprucas ĉie en la lando, tio ankaŭ profitis al ŝtalaj kaj karbaj minindustriaj kompanioj.

¹ Malines^{FR} / Mechelen^{NL}

² Chemin de fer de L'État Belge^{FR} / De Belgische Staatsspoorweg^{NL} ankaŭ nomita L'État Belge / De Belgische Staat

³ En tiu epoko « remorqueur » en la franca, signifis « trenŝipo » kaj analoge ili uzis tiun vorton por la unuaj vapormaŝinoj, tial mi uzas « trenilo », en Esperanto•

En la 19-a jarcento, tri periodoj sekvis unu la alian:

- ❖ De 1835 ĝis 1843, la Ŝtato⁴ sole, pro timo esti ostaĝigita de eksterlandaj bankistoj kaj pli specife tiuj de Nederlando, tre riĉaj kaj influaj tiutempe, zorgis pri kreado de la primitiva stelforma reto centrita ĉirkaŭ Meĥleno, reto kiu atingos 559 km en 1843. En 1846, Parizo kaj Bruselo fariĝis la tutunaj ĉefurboj en la mondo interligitaj per trajno.
- ❖ Ekde 1840, ankaŭ la privata sektoro komprenis la intereson de la fervojoj kaj diversaj enlandaj kaj eksterlandaj kompanioj komencis konstrui kaj funkciigi siajn proprajn fervojajn liniojn. En 1870, ekzistis 39 firmaoj aktivaj en la ekspluatado de 2231 kilometroj da linioj, dum la ŝtata reto tiam longis 863 kilometrojn.
- ❖ Ekde 1871 kaj ĝis la fino de la jarcento, nova renversiĝo flanke de la Ŝtato, ĉar la publiko plendis pri la manko de kohereco ĉiunivele, inter la retoj, pri tarifoj, horaroj, korespondadoj, komplementeco ktp. La Ŝtato, do, decidis komenci la akiron de la privataj kompanioj por krei veran unuigitan reton kun horaroj bone studitaj por certigi trajn-korespondadojn, tarifo unueca tra la lando kiu ebligas enlande ĉien vojaĝi per ununura bileto, do, ununura pago ktp.

Noto: En la 19-a jarcento, havante karbon kaj feron, Belgio spertis la industrian revolucion kaj eĉ estis, dum kelka tempo, la dua industria potenco de la mondo, malantaŭ Anglio.

Dum tiu periodo, la bezono de pli kamparaj linioj eksentiĝis. SNCV/NMVB⁵ estis kreita per la leĝo de la 28-a de majo 1884 por konstrui kaj funkciigi lokajn kamparajn fervojojn en regionoj ankoraŭ ne servitaj per fervojoj. La privata sektoro taksis la fondon de tiaj kamparaj linioj malmulte aŭ ne enspeziga. Tiu metrika trakreto evoluos tre rapide kaj tridek jarojn post sia kreado, ĝi etendiĝos sur pli ol 4100 kilometroj, el kiuj 410 estos elektrizitaj. Ankaŭ ĉi tiun gravan reton amase provizis la belga fervoja industrio.

La unua mondmilito lasis profundajn vundojn. Ni energie laboris por restaŭri la difektitan fervojan reton. En la 1920-aj jaroj, Belgio travivis ekonomian krizon kaj por malpliigi la ŝuldsarĝon de la lando, la registaro decidis per la leĝo de la 23-a de julio 1926 krei la Belgan Nacian Fervojan Kompanion, SNCB/NMBS⁶. La nova firmao ĝuas ekspluat-raĵtojn dum periodo de 75 jaroj.

La transformo de la fervojoj en memstaran kompanion kun akcia proprieto ebligas injekti en ĝin freŝan kapitalon. Tridek milionoj da akcioj estas eldonitaj por valoro de dek unu miliardoj da frankoj. Individuoj aĉetis akciojn por ĉirkaŭ kvin miliardoj da frankoj.

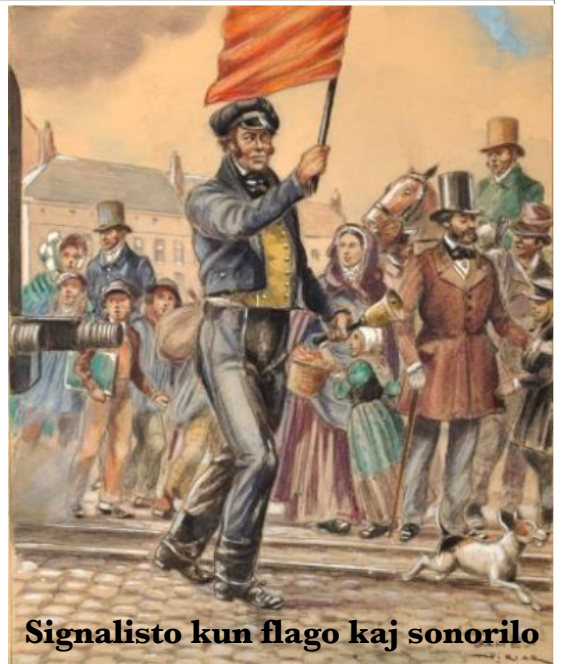
Alia kialo militis favore al la kreado de aŭtonoma SNCB/NMBS: la pezeco de la administrado kiu malfaciligis navigadojn kaj bremsis decidojn.

⁴ Ŝtato: La ŝtataj instancoj

⁵ Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux ^{FR} / Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen ^{NL}

⁶ Société Nationale des Chemins de fer Belges ^{FR} / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ^{NL}

Rapide, ekde la mezo de la 19-a jarcento, en Bruselo, oni instalas 2 stacidomojn, unu norde kaj alian sude. Nur poste, oni decidas kunligi ilin per trako surŝosea laŭlonge de la kanalo. Trajnoj rajtis surveturi ĝin nur antaŭitaj de piediranta signalisto kun ruĝa flago (lanterno nokte) kaj sonorilo. Tiu ĉi situacio estis tute nekontentiga sed tamen daŭradis, kaj tial ekvarmis plej frenezaj projektoj por konstrui nord-sudan komunikigantan linion tra la urbocentron. Sed nur en 1911 startis la konstruo de kio oni nomas la Nord-Suda Kuniĝvojo⁷. Sed tiu ĉi atingo devis esti plurfoje interrompita pro militoj kaj financaj krizoj. Tiu giganta kaj tre kompleksa projekto koncernis la konstruadon de novaj nordaj kaj sudaj stacioj, dume la trafiko devis daŭrigadi en tiuj malaperontaj stacidomoj, same kiel sesvoja tunelo tra la kvartaloj oriente de la Ĉefplaco (1 650 konstruaĵoj disfalgitaj kaj 12 000 eksproprietoj) kun konstruado de Centra Stacidomo kaj 2 haltejoj). La Nord-Suda Kuniĝvojo estis inaŭgurita poŝtupe, vojoj 3 kaj 4 en oktobro 1952, vojo 5 kaj 6 en oktobro 1953 kaj finfine vojoj 1 kaj 2 en April 1958. Notu ke hodiaŭ la Centra Stacidomo estas la plej uzata en la lando.



Signalisto kun flago kaj sonorilo

Dum la krizo de la 1930-aj jaroj, SNCB/NMBS alfrontis fortan konkurencon koncerne la vartransporton. Precipe, la enlanda navigacio kaptis parton de la merkato de la vartransporto. En 1927, 79% de la kvanto da tunoj/kilometro estis rele transportita. En 1939, tiu parto falis al 61%.

Se la 19-a jarcento estas tiu de la regno de la vapora trakcio, la 20-a vidas la aperon de la eksplodmotora kaj elektra trakcio. La unuaj dizelmotoroj aperis en 1930. Ilia uzo estis pli taŭga ĉe duarangaj omnibusaj linioj kaj sur krute deklivaj vojoj. Ne estis multe da komforto: kutime ununura granda triaklasa kupeo sen bagaĝejoj kaj necesejoj.

La granda sukceso de la dizeltrakcio datas de 1954, kiam vaporlokomotivoj – multekostaj pro ties funkciado kaj prizorgado – estis grandskale anstataŭigitaj per dizelaj vagon(ar)oj kaj lokomotivoj. Samtempe, la elektrizado disvolviĝis. La 5an de majo 1935, precize okaze de la 100-jariĝo de la belga fervojo, SNCB/NMBS malfermis ĝian unuan elektran linion inter Bruselo-Norda kaj Antverpeno-Centra. La elektraj motorveturiloj atingis rapidon de 120 km/h.

Post la Dua Mondmilito, la laboro de rekonstruo estas titana. La manko de trakciiloj estos kompensita per la aĉeto en Kanado kaj Usono de 300 novaj vaporlokomotivoj.

De 1949, elektrizado rekomenciĝis, precipe inter Bruselo kaj Charleroi, Ostendo, Loveno, Lieĝo kaj Namuro⁸. Tiutempe aperis la unuaj elektraj lokomotivoj.

De 1949, elektrizado rekomenciĝis, precipe inter Bruselo kaj Charleroi, Ostendo, Loveno, Lieĝo kaj Namuro⁸. Tiutempe aperis la unuaj elektraj lokomotivoj.

⁷ La Jonction Nord-Midi ^{FR} / De Noord-Zuidverbinding ^{NL}

⁸ Ostende, Louvain, Liège et Namur ^{FR} / Oostende, Leuven, Luik en Namen ^{NL}

Danke al teknikaj progresoj, la dizajno de la veturiloj iom post iom pliboniĝas. Fervoja rulmaterialo fariĝas pli komforta kaj sekura. Lignaj vagonoj estas anstataŭigitaj per metalaj. Hejtado kaj sanitaraj instalaĵoj estas provizitaj, la sidlokoj fariĝas pli komfortaj kaj la suspensio same kiel la sonizolado estas plibonigitaj.

En 1958, la veturilaro de la SNCB/NMBS konsistis el 1390 vaporlokomotivoj, 159 elektra kaj 201 dizelaj lokomotivoj. La epoko de vaportrajnoj ankoraŭ ne estis vere finita.

Nur ok jarojn poste, la lasta veturado de pasaĝera vaportrajno okazis la 20-an de decembro 1966 inter Ath kaj Denderleeuw kaj la lasta vartrajno en 1967.

En la nova Norda Stacidomo, oni instalas unuan fervojan muzeon en 1951, kaj tiu fermiĝos en 2007, unuflanke pro grava laborplano en la stacidomo kaj aliflanke ĉar ĝi estis tiom eksdata kaj fora de la « moderna muzeo » inda je tiu ĉi nomo por lando kies fervojoj estis la motoro de ĝia progresado, riĉigo kaj disvolviĝo, interalie danke al ĝiaj eksportaĵoj tra la mondo.

Jen kelkaj famaj nomoj de ĉi tiu riĉa fervoja pasinteco:

Pierre Simons (1797-1843), belga inĝeniero, kaj lia bofrato,

... **Gustave De Ridder (1795-1862)**, inĝeniero, kune studis kaj konstruis la unuan Mehleno-Bruselan linion inaŭgurita en majo 1835.

Alfred Belpaire (1820-1893), mekanika inĝeniero. Li unue respondecis pri administrado de la Laborejoj en Mehleno, poste iĝis direktoro de la Veturilara Servo en Bruselo en 1850. Tiel, li dizajnis multajn modelojn de lokomotivoj ĝis la fino de la 1880-aj jaroj, same kiel lian faman Belpaire-vaporkaldronon en 1864.

Égide Walschaerts (1820-1901), estis mekanika inĝeniero, kiu dizajnis la glitdistribuilon por vaporlokomotivoj, kiu oni ofte nomas: distribuilon Walschaerts.

Jean-Baptiste Flamme (1847-1920), estis belga inĝeniero kiu, dum la periodo 1904-1914, elpensis multajn plibonigojn al la vaporlokomotivoj de la Belga Ŝtata Fervojo, precipe la principon de supervarmigo kiu estas ĝeneraligita sur tiuj maŝinoj.

John Cockerill (1790-1840), belga-brita industriulo, elmigris en 1797 al Seraing (proksime de Lieĝo). En 1834, Belgio volis disvolvi sian fervojreton por eviti eventualan blokadon de la Skeldo fare de Nederlando. La John Cockerill-laborejoj liveris la unuajn relojn, vagonojn kaj lokomotivojn en Belgio. Iliaj metalkonstruaĵoj estis ĉiaspecaj, inkluzive de interalie pontoj kaj oceanpasaĝerŝipoj.

Georges Nagelmackers (1845-1905), belga civila kaj industria inĝeniero, fondinto de la « Compagnie des wagons-lits » kaj « Compagnie internationale des Grands Hôtels ». Li estas la kreinto de la grandaj eŭropaj luksaj trajnoj kaj precipe de la unua Orient-Ekspreso.



Kaj iuj industrioj, famaj tra la mondo, inter dekoj da belgaj fabrikistoj:

John Cockerill Company, liveris pli ol 3000 vaporlokomotivojn de 1835 ĝis 1950, inkluzive de preskaŭ 800 al la nacia reto kaj 267 al « Nord-Belge » .

Ateliers Métallurgiques de Tubize, preskaŭ 2300 vaporlokomotivoj, inkluzive de 585 por la Belga Ŝtato kaj SNCB/NMBS, estis konstruitaj en Tubize inter 1855 kaj 1951.

Société Anonyme de Saint-Léonard (proksime de Lieĝo), konstruis 1965 lokomotivojn de 1840 ĝis 1931, inkluzive de 562 por la Belga Ŝtato.

La Société de Couillet (proksime de Charleroi) liveris preskaŭ 1800 vaporlokomotivojn de 1849 ĝis 1951, inkluzive de proksimume 650 al la Belga Ŝtato kaj 1 al la SNCB/NMBS.

La Société Franco-Belge de Matériaux de Chemin de Fer, konstruis 1508 vapor-lokomotivojn, el kiuj 613 estis liveritaj al la Belga Ŝtato kaj SNCB/NMBS de 1864 ĝis 1947.

La Brugeoise et Nivelles estis kreita en 1956 el la kunfandiĝo de La Brugeoise, Nicaise kaj Delcuve (1913) kaj la Ateliers Métallurgiques de Nivelles (1854), kiu intertempe iĝis filio de la grupo Bombardier Inc. Ĉi tiu firmao malaperis en 1988. La instalaĵoj de Bruĝo pluvivis kiel Bombardier Transportation Belgium.

Ateliers de constructions électriques de Charleroi (ACEC), antaŭe E&H ekde 1886, poste transprenite de barono Édouard Empain kaj iĝis ACEC en 1904. En 1989, granda parto de la grupo estis aĉetita de CGEE-Alstom.

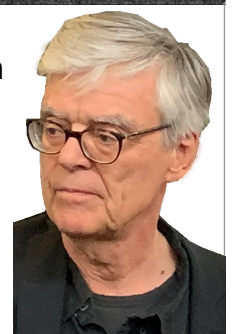
Por fini ĉi tiun historion, menciindas, ke nia malgranda lando havis tutmonde gravecon en sennombraj projektoj faritaj de nia fervoj- kaj tramindustrio dum la 19-a kaj 20-a jarcentoj, en Eŭropo, Sudameriko, Afriko (precipe en Kongo), en Azio (inkluzive de Ĉinio, 1200 km fervoja linio inter Pekino kaj Hankuo), en Rusio, ...

La muzeo Train World.

La Train World-muzeo situas ĉe la stacidomo de Schaerbeek/Schaarbeek, sur la itinero de la linio inaŭgurita en 1835. Dise konstruitaj 26 jarojn, la du partoj de la konstruaĵo por vojaĝantoj estis dizajnitaj fare de la sama arkitekto, J. F. Seulen, kiu sukcesis harmoniigi la du konstruaĵojn. La unuaj partoj havas eklektikan stilon kun influo de la flandra

Nov-Renesanco, dum la postaj partoj kombinas historiisman stilon de 1887 kun elementoj de la Nov-Arto de 1913-1919.

En la muzeo, la tre grava scenografio estis konceptita kaj dizajnita de **François Schuiten**, fama belga aŭtoro de bildstrioj kaj scenografo. La ĉefpordo de la maldekstra alo estas la muzea enirejo, poste vi estos direktita al la giĉethalo de la konstruaĵo de



1919 kie startos la vizito de la muzeo. Bonvolu noti ĉi-momente, ke vi povas elŝuti senpagan ErfgoedApp, aplikaĵon disponebla ĉe Google Play® kaj App Store de Apple®. Ĉi tiu aplikaĵo disponigas aŭdgvidilon por multaj muzeoj, inkluzive de Train World, disponebla en la franca, nederlanda, angla kaj germana.



En ĉi tiu bonege restaŭrita halo vi malkovros riĉan kolekton de modeloj de lokomotivoj, motorvagonoj, vagonoj kaj pasaĝervagonoj laŭ skalo de 1/10. Plejparte, tiujn laŭskalajn etmodelojn konstruis la metilernantoj de la Centraj Laborejoj de SNCB/NMBS. Malantaŭ la fenestroj de la giĉetistejo estas montritaj diversaj kronologioj de evoluoj pri variaj temoj kiel ekzemple komunikiloj, biletkreadiloj, uniformoj ktp. Etmodeloj de 2 rimarkindaj belgaj stacidomoj, Antverpeno kaj Lieĝo.



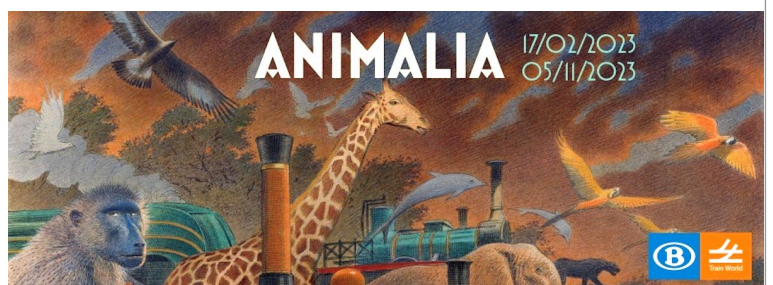
Por daŭrigi la viziton vi devos laŭiri eksteran vojeton laŭlonge de la trakoj de la stacidomo kie variaj elementoj estas montritaj: fiksaj kaj moveblaj grupoj, vaporlokomotivaj radaksoj, vaporkaldrono Belpaire... por atingi la unuan el 4 modernaj ekspoziciaĵoj. En ĉi tiu moderna parto, la prezentoj en la haloj estas etosplene enscenigitaj.

En la unuaj tri, oni rakontas kronologie la historion de la fervojoj en Belgio, kun kompreneble, multaj vaporlokomotivoj de la plej malnovaj ĝis plej prestiĝaj, diversaj dizelaj kaj elektraj veturmaterioj kaj ankaŭ pasaĝer- kaj varvagonoj.

Multaj aspektoj estas traktataj en ĉi tiuj haloj: historio, politiko, influo de la reĝoj, kresko de la retoj tra la jaroj, industrio, teknologio, vetur- kaj fiksmaterialo, flankaj elementoj de la fervoja medio...

La kvara halo, kiu estas relkonektita al la SNCB/NMBS-reto, estas destinita por la materialoj montritaj laŭteme de portempaj ekspozicioj. Efektive, la muzea kolekto multege pli ampleksas ol la materialo videbla en unu vizito kaj ĝi, do, ebligas nutri multajn temajn ekspoziciojn. Ekzemple, pasintjare, la temo estis « La Reĝaj Trajnoj » kun tre belaj kaj luksaj vagonoj. Du tiaj vagonoj restis en la halo.

Ĉi-jare, la temo estas « Animalia », Train World invitas nin al poezia kaj scienca vojaĝo, interalie dediĉita al la konservado de nia medio, precipe el la angulo de biodiverseco kaj la klimato. La temo ĉeestas dum la tuta vizito jam de la giĉethalo kaj daŭrigas tra la haloj kun interalie la 17 bestoskulptaĵoj de



Pierre-Yves Renkin, internacie fama, belga bestoskulptisto. Aparta salono supre de la ĝiĉethalo montras kuriozajn verkojn de li, interalie estas orkestro de ranoj.

La elirvojo de la muzeo sekvas revengalerion kun desupra vido al la haloj, kaj sur kiu troviĝas stirsimuliloj, etmodela montara fervojo, tri frontoj de modernaj trajnoj, kaj tiel plu ĝis la komenco de halo 1, kie ŝtuparo malsupreniras laŭlonge de kopio de « Le Belge », la unua belga « trenilo » liverita de Cockerill en decembro 1835.

Malsupre, tuj apud la elirejo, troviĝas butikoj, kie vi trovos: la katalogon de Train World, multajn librojn pri trajnoj kaj stacidomoj, afiŝojn, poŝtmarkojn kaj poŝtkartojn, amuzajn ludilojn kaj infanlibrojn, DVD-ojn, ombrelojn, tasojn kaj aliajn bonegajn aĵojn kun la marko « Train World » kaj aliajn malgrandajn suvenirojn ekde €1.

Por kompletigi viajn informojn, mi konsilas al vi nepre viziti la retejon de Train World, kiu estas plena de informoj kaj dokumentoj pri la fervojoj en Belgio, de ilia origino ĝis la nuntempo. Vidu precipe la sekciojn sub la langeto « Kolektoj »⁹ dekstre sur la ĉefpaĝo. Vi trovos tie interalie grandan datumbazon pri la muzeaj kolektoj, sed ankaŭ multajn aliajn aferojn: fotojn, malnovajn poŝtkartojn, artikolojn, malnovajn dokumentojn, geografiajn mapojn, planojn, teknikajn foliojn kaj multe pli. En la menuo de la sama langeto vi trovos historian raporton pri la komenco de la fervojoj en Belgio, kaj ĝia evoluo ĝis hodiaŭ.

Fine, forlasante la muzeon, iru maldekstren kaj eniru avenuon Georges Rodenbach, ĉe la numero 6, je 100 m de la Muzeo, vi vidos « Train Hostel » kaj se vi rigardas supren, vi vidos ĉe la tria etaĝo, la ekstremaĵon de litvagono kiu parte elstaras super la trotuaro, la alia parto de tiu ĉi vagono estas instalita sur la malantaŭa teraso de tiu ĉi konstruaĵo samnivele, ĝi videblas sur satelita vido de Interretaj mapoj. Kompreneble ĉi tiu projekto estas ligita al la projekto Train World. Nepre vizitu la retejon de la Hostel por spekti la fotogalerion de ĝiaj instalaĵoj kaj eble, iam, vi revenos kaj gastos tie por racia prezo.



⁹ Collections FR / Collecties NL / Sammlungen DE / Collections EN

Laŭvizita listo de veturilaro kaj ekspoziciaĵoj en la muzeo

Ekstera vojo al giĉeto-halo

- ★ Restoracivagono, ĝi estis konstruita de « La Brugeoise et Nivelles » en 1988, 26m, 42T, 160km/h. Tiu vagono, origine 2-a klasa vagono (nro 12.776) el la tipo I10 SNCB/NMBS estis, en 2000, transformita en restoracivagonon sub la numero 16.006. Ĝi estis ekservigita en 2015 kaj integrita en la SNCB-kolektojn. Ĝi estas prezentita sur izolita trako en « Pullman » livreo de la CIWL, kiu fakte, de historia vidpunkto, neniam ekzistis sur tia vagono.

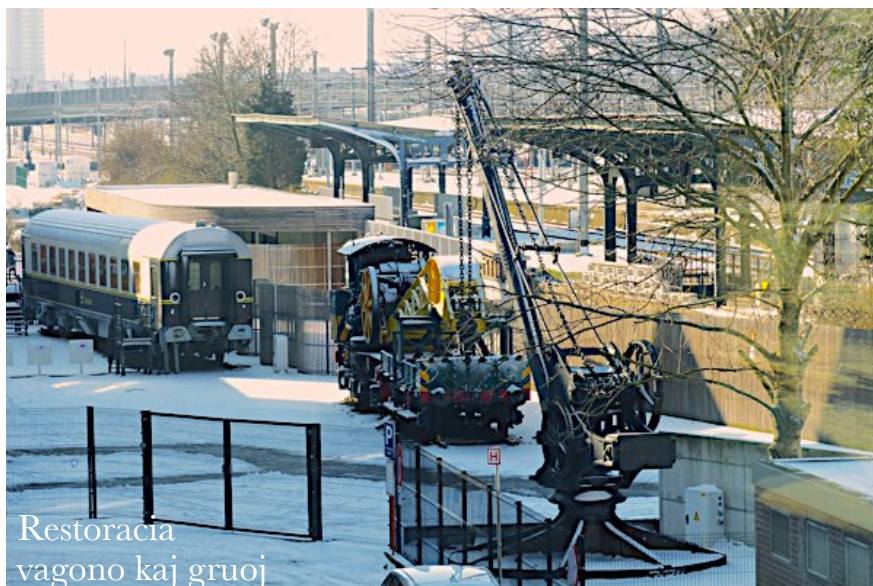


Giĉet-halo

- ★ Kronologio de la evoluo de la biletiko, komunikiloj, uniformoj ...
- ★ Serio de veturmateriailaj modeloj laŭ skalo 1/10
- ★ Etmodelo de la stacioj de Antverpeno kaj Lieĝo
- ★ Per suprena ŝtuparo vi povas trafi la « kabineto de kuriozaĵoj » kun abundaj ne kredeblaj objektoj kaj verkoj.

Ekstera vojo al Halo 1

- ★ Juliette vaporgruo kun vagono, konstruita de Craven Brothers en Manĉestro (GB) en 1912.
- ★ Mangruo n^{ro} A 362/97. La Brugeoise, Nicaise kaj Delcuve, 1895/96. 6m, 12T. Levkapablo: 6T.
- ★ Serio de radaksoj de vapormaŝinoj.
- ★ Vaporaldrono de lokomotivo tipo 25 (eks-Belgaj Ŝtataj Fervojoj), 1884, poste transformita en vaporgeneratoron.



Halo 1

- ★ Manovra vaporlokomotivo (030T) n^{ro} 1152 (Tipo 51), konstruita de Anglo-Franco-Belge (en La Croyère) en 1880, 45 km/h.
- ★ Vaporlokomotivo « Pays de Waes » (n^{ro} 2) estis konstruita de la Ateliers Gustave De Ridder (en Bruselo) en 1844, 60km/h. Ĝi estis uzata sur la Fervoja Kompanio de Antverpeno al Gento kies ŝpuro estis 1,150m. Ĝi estis

ekservigita en 1898. Ĝi estas la plej malnova vaporlokomotivo konservita de la SNCB/NMBS.

- ★ Vaporlokomotivo n^o 18.051 (Tipo 18) kaj ĝia tendro n^o 18.020 (Tipo 14) estis konstruita de la kompanio Saint-Léonard (Lieĝo) en 1905 (antaŭe Belgaj Ŝtataj Fervojoj n^o 3251). Eksservigita en 1948. La ĉokoladbruna livreo estas ĝia origina, de la tiamaj Belgaj Ŝtataj Fervojoj.
- ★ Dua « trenilo » vapora « L'Éléphant » (plengranda ligna kopio). La originalo estis konstruita de « Tayleur » (Anglio) en 1835 kaj eksservigita en 1847 de la Ŝtataj Fervojoj. Ĝi estos poste modernizita, la radaksa aranĝo de la lokomotivo estos ŝanĝita al unu portanta radakso ĉe la fronto kaj du trakciaj radaksoj ĉe la malantaŭo. La lokomotivo daŭrigos sian karieron antaŭ ol esti definitive eksservigita en 1865.
- ★ Vaporlokomotivo 10.018 (Tipo 10, Atlantiko) kaj ĝia tendro n^o 31.031 (Tipo 38) por treni pezaj eksprestrajnoj estis konstruita de Cockerill (en Seraing) en 1913 (eksa n^o 4518, Belgaj Ŝtataj Fervojoj), 120km/h. Tiu lokomotivo faris la lastan vaportrakcian trajnon de Luksemburgio ĝis Bruselo la 29-an de septembro 1956. Eksservigita en 1959.

Inter halo 1 kaj 2

- ★ Horloĝoĉambro
- ★ Akcesoraĵa ĉambro

Halo 2

- ★ Motorvagono dizela tipo 551 por dua-rangaj linioj 551.48 (eksa tipo 622 nomita « petit Brossel ») estis konstruita de « L'Atelier Central de Malines » kaj Brossel (en Bruselo) en 1939, 86 sidlokoj entute (76 sidlokoj + 10 faldeblaj sidlokoj), ĝi estis eksservigita en 1962.
- ★ Vaporlokomotivo 12.004 (Tipo 12, Atlantiko) + tendro n^o 24.604 de 1939, 140 km/h.
Tiu flulinia vaporlokomotivo estas la ĉef-ornamaĵo de la muzeo. La 12-an de junio 1939, trajno tirata per tia lokomotivo akiris la Bluan Rubandon por regulaj pasaĝeraj vaportrajnoj por vojaĝi la 92,4 km de Bruselo al Bruĝo en 46 minutoj, do kun averaĝa rapideco de 120,5 km/h.
- ★ Ekstrema vagono kun stirkajuto n^o 217.012 el pasaĝer-motorvagonaro elektra AM 35, tipo 1935, 120 km/h. (Ununura tensio 3 000 V - 4 elementoj entute - Aranĝo de radaksoj: B-B + 2-2 + 2-2 + B-B). Konstruite de Ateliers Métallurgiques de Nivelles en 1935, 22m por la ekstrema vagono (91m kaj 277 T por la 4 vagonoj). Maksimuma rapido: 120 km/h. 353 sidlokoj entute



Akcesoraĵa ĉambro

(116 en 1-a kaj 237 en 2-a klaso). Eksservigita en 1964. La 3 aliaj elementoj de tiu ĉi vagonaro estas parkumitaj en la rezervoj (n^o 215.212 + n^o 212.212 + n^o 213.012).

Halo 3

- ★ Duradaksa deporta vagono n^o 948/287, konstruita en 1911 (eksgermana)
- ★ Domo de bariergardisto, bariero kaj fervoja lumsignalilo
- ★ Pasaĝervagono tipo M1* n^o 63.105 (*Metala vagono) 3-a klasa, konstruita de Anglo-Franco-Belge (en La Croyère) en 1937 (sub la malnova numero 42.087), 120km/h, 94 sidlokoj. La interno estas parte aranĝita kiel « hospitalvagono » (flegeja sekcio de la Belga Ruĝa Kruco).
- ★ Pasaĝervagono GCI¹⁰ n^o 91001 1a/2a klasa + bagaĝejo konstruita de Compagnie Centrale de Construction (en Haine-Saint-Pierre) en 1921, 80km/h, 64 sidlokoj. Eksservigita en 1960.



Halo 4 (nivelo 1)

- ★ Prezento de elementoj el la Orient-Expreso
- ★ Poŝtvagono de germana origino n^o 70.803, konstruita de « Wagenfabrik Credé & Co » en Kassel-Niederzwehren (Germanio) en 1930 por la « Deutsche Reichpost », 120km/h. Forlasita en Belgio post la Dua Mondmilito, ĝi estis uzata kiel ordigejo distrikta inter 1945 kaj 1981.
- ★ Linia dizellokomotivo 211.006 (prototipo de la Tipo 211), kun akso-aranĝo Bo'Bo' (t.e. duradaksaj boĝioj trakciaj), estis konstruita de la Ateliers Belges Réunis (en Enghien) en 1962, 120km/h, iĝis poste 6406 (serio 64) kaj estis eksservigita en 1983.
- ★ Malsupreniru la ŝtuparon inter la lokomotivoj 211.006 kaj 1503 por malkovri la kulisojn de la signalilsistemo
- ★ Elektra lokomotivo 1503 (serio 15) plurtensia [3 000/25 000 V], eks-150.003 (de la Tipo 150) kun radakso-aranĝo Bo'Bo' (t.e. duradaksaj boĝioj trakciaj), estis konstruita de La Brugeoise kaj Nivelles / ACEC en 1962, 160km/h kaj eksservigita en 2009.
- ★ Etmodelo pri la tekniko de la konstrulaborejo de Bruselo-Kapelo sur la Nord-Suda Kuniĝvojo.

¹⁰ GCI : Grand Capacité et Intercirulation = Granda Kapacito kaj Intervagona pasejo

- ★ Motordrezino, tipo 7 (n^o 701) n^o 380.25.701.60, estis konstruita de « Perkins » en 1949. Iama drezino por inspektado de la fervojaj trakoj sed ankaŭ por transportado de laboristoj kaj ekipaĵoj necesaj por trakprizorgado.



- ★ Reĝa Vagono A2 (A1) bruna « Berline Royale » (Salono kaj dormkupeoj), konstruita de la Compagnie Générale de Construction (filio de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits), Saint-Denis (Francio) en 1901, 19m, 45T. Ĝi estas ekipita per luksa privata salono, dormkupeo kun banĉambro por la reĝo, kvar dormkupeoj, servoĉambro kaj alia por hejtado. ↓

- ★ Reĝa Salonvagono verda n^o 1 estas malnova vagono tipo I1 (SNCB/NMBS) transformita de « L'Atelier Central » de Mehleno en 1939. 23m, 61T, 150km/h, kaj ekipita per centra enirejo, servistejo (kun forno, fridujo kaj lavujo), malgranda salono, granda salono (kun 6 brakseĝoj kaj 3 tabloj) kaj du necesejoj.



Dekstre reĝaj vagonoj, fone la drezino

- ★ Pasaĝervagono tipo « TEE » (Trans-Europ-Express) Mistral II - A8tu - n^o 135 (1-a klaso) kiu estis konstruita de « Franco-Rail » (Francio) en 1974, 60km/h. 46 sidlokoj kaj eks-servigita en 1997.
- ★ MF33 (eksa Monceau-Fontaine) eliras el la grundon, servas kiel infaludejo.
- ★ Ekstere la dekoraciita container sur vagono de Lineas

Galerio - nivelo 3

- ★ Bagaĝvagono n^o 8938 de la Belga Ŝtato de 1899
- ★ Cisternvagono por petrolo, n^o 91578 de la Belga Ŝtato (el Antverpena Deponejo)

Galerio - nivelo 2, direkte al elira halo

- ★ Etmodela stacidomo de Vuhano (CN)
- ★ Malsuprena vidaĵo al Halo 4
- ★ Malsuprena vidaĵo al Halo 3, bariergardista



Galerio nivelo 2

domo + HO-reto en ties tegmento

- ★ 2 stir-simuliloj
- ★ Malsuprena vidaĵo al Halo 2 + 2 etmodeloj de grandrapidaj trajnoj
- ★ Projekcia ĉambro
- ★ Malsuprena vidaĵo al Halo 1 + 2 etmodeloj de grandrapidaj trajnoj
- ★ 3 kapoj de novigaj motorvagonaroj de produktistoj Siemens kaj Alsthom
 - Siemens prezentas Eurostar (2-a generacio) kaj Desiro por regionaj rilatoj (SNCB/NMBS),
 - kaj Alsthom la Alta Rapida Vagono (AGV), la « Italo » kiu povas veturi je 350 km/h.
- ★ Sesa trenilo « Le Belge » (plengranda ligna kopio), 60 km/h. La originala estis akirita de la Belgaj Ŝtataj Fervojoj en 1835, kaj estis la unua fare de belga konstruisto (Cockerill, Seraing)
- ★ Kolekto de funkciaj modeloj de S-ro Legrand je skalo 1/25 kun regpupitro. Li mem fabrikis ĉiujn partojn, eĉ la transmisiojn.
- ★ Stacidomo Schaerbeek / Schaarbeek en Lego®



Esperable vi ĝuis la viziton kaj se vi plu volas lerni pri la belgaj fervojoj, mi konsilas viziti la sekvajn retejojn:

- ★ <https://trainworld.be>
- ★ https://fr.wikipedia.org/wiki/Train_World
- ★ <https://trainhostel.be/fr/gallerie/hotel-1>
- ★ <https://www.rixke.tassignon.be/spip.php?article1199&lang=fr&artpage=4-4>
- ★ <https://repfer.be/belgique.html>
- ★ <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/22282>

Libreto farita de la Esperantista Brusela Grupo, spca. Redaktinto: Nikolao de Buyl

Mi elkore dankas Bernard-Régis Larue pro lia sindonemo, liaj fotoj kaj tre utila provlegado, kaj ankaŭ Yves Nevelsteen kiu aldone al provlegado, multe helpis min pri la enpaĝigo kaj unuecigo de la teksto. Fotoj de Nikolao de Buyl, Bernard-Regis Larue, Christian Scheemaekers, TrainWorld kaj nekonatuloj



Gare de Schaerbeek / Schaarbeek-station

Place Princesse Elisabeth 5 Prinses Elisabethplein, 1030 Bruselo
De lundo ĝis vendredo, de la 9-a ĝis 12-a kaj de la 13-a ĝis 16-a horo
Informoj: info@trainworld.be , Telefono: +32 (0)2 224 74 37
Retejo disponebla en FR/NL /EN/DE <https://www.trainworld.be>



Akcesoraĵa ĉambro



← Halo 2: de vaporo al elektro ↑ ↓



Elektra

Bariergadista domo kaj pasaĝervagonoj



M1

GCI



M1 vagoninterno

↑ ↓ Halo 3: de trajno al personoj →



Vagono de deportitoj



Pasaĝervagono GCI



Ornamaĵo de la Orient-Ekspreso



Bo'Bo' 211.006 dizela lokomotivo

Bo'Bo' 1503
plurtensia lokomotivo

Halo 4: Luksaj kaj temaj trajnoj



MF33 Infanludejo



Animalia 2023