

Persdossier

CULTUUR- EN ERFGOEDBEHOUD



**De O&K 1906
n° 1826
stoomlocomotief**

***« Laten we hem
nieuw leven
inblazen... »***

Damré – gemeente Sprimont



Het project in het kort

In het kader van het *Industrieel Archeologisch smalspoormuseum*, restaureert het **Sprimontse Spoorwegmuseum** in de provincie Luik (België), een oude locomotief uit 1906, vervaardigd door de Duitse fabrikant O & K.

In opdracht van de N.V. Marnières de Loën, vervoerde dit kleine juweel uit ons industriële verleden, stenen uit de Hallambaye-groeve via het kanaal van Luik naar Maastricht. De locomotief is in gebruik tot het einde van de Tweede Wereldoorlog. Hierna zal hij van hand tot hand gaan, wat het behoud ervan mogelijk maakte.

In 2007 kocht het Spoorwegmuseum van Sprimont (CFS) het in losse onderdelen, restaureerde de onderdelen en plaatste de locomotief op het spoor om in 2016 tentoongesteld (maar niet operationeel) te worden, ter gelegenheid van het 35 jaar bestaan van de vereniging!



Vandaag is dit restauratieproject dat meer dan 10 jaar geleden is begonnen in de laatste fase. **De CFS heeft financiering nodig om de stoomketel van de O & K-locomotief te renoveren.** Door dit project wordt er nieuw leven ingeblazen en zal de locomotief in staat zijn om bezoekers te vervoeren. Het zal jong en oud de mogelijkheid geven om door middel van de zintuigen (zien, horen, ruiken) een aspect van het industriële erfgoed uit de streek met als historische energie “stoom” te ontdekken.

Om dit project te ondersteunen, twee mogelijkheden:

- U kunt een **financiële gift** doen van minimum 40€ per jaar op rekening BE26 0882 4526 7929 van “Fonds du Patrimoine” met als commentaar « Loco vapeur ». **Dit is fiscaal aftrekbaar.**
- **Koop één van de souvenirs** van de locomotief O&K n° 1826 beschikbaar via de site www.cfs-sprimont.be



Initiatiefnemers en partners

Het spoorwegmuseum van Sprimont, initiatiefnemer van het project, is sinds 1981 een vereniging. Haar missie is de ontwikkeling, het onderhoud en de exploitatie van een historische industriële spoorweg, de verzameling en het behoud van materiaal en archieven in verband met dit erfgoed en de organisatie van evenementen met betrekking tot het onderwerp.

Qualité-Village-Wallonie, een projectpartner, is sinds 1976 ook opgericht als een non-profitorganisatie. Het biedt administratieve en logistieke ondersteuning aan lokale autoriteiten om de kennis te bevorderen, de elementen van hun landelijke erfgoed te beschermen en te verbeteren.

Perscontact :

Spoorwegmuseum van Sprimont, Pierre DYKMANS (voorzitter) 04 382 20 29 of 0498 35 38 93, pierre.dykmans@skynet.be, www.cfs-sprimont.be

Qualité-Village-Wallonie, Marie de SELLERS (projectcoördinator) 04 379 05 01 of 0485 18 29 09, marie.desellers@qvw.be, www.qvw.be

INHOUD

Het project in het kort	2
Inhoud	3
Het project	4
De locomotief O&K	4
De objectieven	4
Onze bemiddeling	5
De Challenges	6
Challenge 1 : Bescherming en restauratie van erfgoed	6
Challenge 2 : Burgermobilisatie en vasthoudendheid	6
Challenge 3 : Werken in partnerschap	6
Challenge 4 : De duurzaamheid van het project via animatie	8
Challenge 5 : Overdracht aan jongere generaties	8
Wat is de CFS ?	9
Het ontstaan van de vereniging	9
De activiteiten van het museum	11
De toekomst van de CFS	12
Wat is O&K ?	13
De firma Orenstein & Koppel (O&K)	13
Het ontstaan van de firma	13
Particulariteit van de 'O&K n° 1826' locomotieven	15
De financiering	16
De financiële begroting van de restauratie	16
Het verzamelen van het geld van 2008 tot 2017	16
Visuele bijlagen : van 1906 tot 2016	18
De contracten	53
De vzw « Le Chemin de Fer de Sprimont »	53
De vzw « Qualité-Village-Wallonie »	53

Het project

DE O&K LOCOMOTIEF

De locomotief werd vervaardigd in de Duitse fabriek Orenstein & Koppel (O & K) voor de spoorlijn die de Hallambaye-groeve verbindt met het kanaal van Luik in Maastricht ten behoeve van de naamloze vennootschap Marnières de Loën. Op 12 april 1906 werd de locomotief door de provincie Luik ontvangen. De locomotief reed tot het eind van WOII en ging vervolgens van hand tot hand.

In 2007 kocht de CFS het in losse onderdelen van de heer J.-M. Carels uit Courrière. Gedurende bijna 10 jaar, herstellen de leden van de CFS de onderdelen, maken van de puzzelstukken de locomotief welke op het spoor in Damré geïnstalleerd werd.

In 2016, tijdens de 35e verjaardag van de vzw, wordt de locomotief op het spoor gezet, maar rijdt niet. Ze wordt "Marie" gedoopt, de voornaam van haar peettante. Tot op heden kon alleen de stoomketel worden hersteld om voor de hand liggende veiligheidsredenen.

DE OBJECTIEVEN

Het doel van de Sprimont-spoorweg is om de locomotief in zijn museum te presenteren door hem autonoom te laten rijden aan het hoofd van zijn trein op het plaatselijke spoorlijntje

Het herstellen van de stoomketel, met voldoende veiligheidsnormen voor personenvervoer, zal deze oude locomotief weer nieuw leven inblazen. Door een beroep te doen op de technologie van toen kan hij hierdoor de wagons weer trekken, net zoals vroeger.

Door de presentatie van dit project wil de CFS zijn avontuur en ervaring delen door het behoud van een industrieel spoorwegerfgoed. Het zal jong en oud de mogelijkheid geven om door middel van de zintuigen (zien, horen, ruiken) een aspect van het industriële erfgoed uit de streek, met als historische energie "stoom", te ontdekken.

Dit project zou de enige in werking zijnde stoomlocomotief in de provincie Luik zijn. Provincie Luik, die al tientallen jaren de bakermat is van de bouwers van dit soort apparatuur (denk aan de firma Saint-Léonard, La Meuse, Cockerill, ..)¹.

De afronding van dit grootschalige erfgoedproject kan niet worden bereikt zonder tussenkomst van buitenaf. Zelfs als de publieke sector al wordt gevraagd, zou een partnerschap, zelfs gedeeltelijk, met lokale en regionale bedrijven een manier zijn om dit kleine juweel van de vergane industrie verder te verbeteren!

Onze bemiddeling

Het restauratieproject van de O & K-locomotief is in de eindfase: de zoektocht naar fondsen die nodig zijn om een nieuwe stoomketel te maken.

¹ 125 jaar locomotievenbouw in België, Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois, t. LXXXVI, 1974.

Zelfs als de CFS al in staat was om de nette som van 11.495,99 € te verhogen dankzij privédonaties, heeft de commissie nog 60.000,00 € nodig om haar project te volbrengen ...

Dus privé of zakelijk, als u wilt deelnemen aan dit geweldige initiatief, twee oplossingen:

- Doe een financiële gift(en) van minimaal 40 € in een kalenderjaar op rekening BE26 0882 4526 7929 van Fonds du Patrimoine onder vermelding van "Loco vapeur" en **geniet fiscale aftrekbaarheid**.
- **Koop een souvenir** van de O&K n°1826 locomotief beschikbaar via de site www.cfs-sprimont.be

De challenges

CHALLENGE 1 : BESCHERMING EN RESTAURATIE VAN ERFGOED

Al 35 jaar lang zijn CFS-leden toegewijd aan het beschermen, behouden, herstellen en verbeteren van elementen die deel uitmaken van het industriële spoorweg-erfgoed van onze regio.

De leden van de CFS willen deze locomotief herstellen met strikte inachtneming van de staat van herkomst. Dit houdt in: talrijke en specifieke, soms dure, onderzoeken. Ontbrekende of onherstelbare onderdelen worden identiek vervangen, terwijl alternatieve en respectvolle oplossingen worden gezocht voor onderdelen die de veiligheid van vrijwilligers en bezoekers betreffen.

CHALLENGE 2 : BURGERMOBILISATIE EN VASTHOUDENDHEID

Het opnieuw in gebruik nemen van een locomotief van dit type is een echte prestatie, zowel historisch als technisch. Door de vasthoudendheid van de vrijwillige leden van de CFS zijn ze er, beetje bij beetje in geslaagd, de puzzel van de originele locomotief in elkaar te zetten. En dankzij de werving en burgermobilisatie heeft de CFS al 1/6^e van het bedrag, dat nodig is voor het project, bijeenschraapt.

Door het geven van een brede bekendheid van project in de media, hoopt de vereniging het noodzakelijke bedrag welk nodig is om de nieuwe ketel te produceren, te verzamelen.

CHALLENGE 3 : WERKEN IN PARTNERSCHAP

Al die tijd werkten de leden van het CFS met veel private en publieke partners zonder wie het project niet kon worden gerealiseerd ...

Gratis diensten:

- Christian Fraikin voor de berekeningen
- Fabrice Yernaux voor de risicostudie en de berekeningen
- Laurent Duvivier
- De scholen
 - o L'IPES in Seraing voor werkbenadering
 - o Saint-Raphaël in Remouchamps voor de cilinder onderdelen
- AB-segment (Arnage in Frankrijk) voor segmentinformatie
- De firma ELOY uit Sprimont voor het transport van de ketel van Seraing naar Damré
- Henry Crahay uit Sprimont voor de overdracht van de locomotief van het steenmuseum naar Damré
- Joëlle Collin voor het leggen van verfnetten

- De vereniging van de Chanteraines-spoorweg en met name François Borie en Marc-André Dubout voor hun technische assistentie
- Atelier 'Cerfontaine' in Ensival voor de fabricatie van segmenten

De bedrijven en leverancierspartners van het project :

- Atelier 'Mécapierre' in Sprimont voor de vervaardiging van rem-onderdelen en de restauratie van de aspot
- Firma 'Locatou' in Seraing voor de verhuur van de zandstraler
- Firma 'Matthys' in Vechte voor de levering van behandelingsproducten voor het interieur van watertanks
- Atelier 'Vanwers' in Luik voor de levering van segmenten
- Firma 'Outils Leloup' in Remouchamps voor het leveren van producten en bouten
- Firma 'Co-Joint' in Sclessin voor het leveren van onder andere voegen
- Firma 'Mottard' in Wandre voor het leveren van plaatijzers voorwerpen
- Firma 'Précirail' voor de offertes en expertise

Institutionele partners voor administratieve of logistieke hulpmiddelen:

- De gemeente Sprimont en de afdeling bouwwerkzaamheden het installeren van de oude ketel
- De gemeente Sprimont en zijn Steenmuseum voor de opslag van het chassis tijdens de werkzaamheden
- De vzw 'Qualité-Village-Wallonie' voor logistieke en administratieve ondersteuning

Evenals de vele donoren die financieel bijdragen aan het project door een donatie te doen aan het Fonds van Erfgoed van de vzw 'Quality-Village-Wallonie' voor de restauratie van de stoomlocomotief. Op alfabetische volgorde, gestopt op 31 december 2017, danken we:

Ancion C., Battiston K., Befahy F., Blaffart Ch., Blauwet Th., Bolle I., Bonhomme M., Botty Ph., Bruelemans L., Buchin S. le Centre de plongée profonde de Sprimont, Cowez H., Crahay – Dierick, Dalimier I., Deflandres Y., Defraene J.-B., Dehareng E., Demblon S., Denis D., Dermience J., Deschamphelire F., Detilleux – Jacquemin, Devreux – Brichet, Dieu A., Dispa - Van de Berg, Dodrimont Ph., Dykmans P., Evrard-Kesteloot, Falla X. - Couture A., Ficherouille P., Flagothier G., Francois S., Galopin M., Gaspard-Rouchy, Geerinck B., Geoffrey L., Gilles - De Maeyer, Gilson C., Goosens - Capart Ch., Hamblenne P., Hamoir Ph. – Kebers, Hendrick – Corman, Henrottin D., Hofmann M., Hogge-Fauconnier, Janson S., Jaspers E., Keirse E., Kestemont Th., Kother W., KRIPO BVA, Lageweg B., Lambinon D., Le Bussy D., Le Bussy F., Lebussey M., Leerschool Ph., Lemaitre H., Léonard J.-M., Lesgardeur P., Leurquin sprl, Lombart – Daumery, Lomre J., Machtens E., Maillard H., MD Technology sprl, Micha G., Moerenhout - De Groef H., Molhant J., Parée J.-C., Peiffer A.-M., Potier M., Pringiers Y., Quequin A., Renard A.F., Renardy R., Richir L., Robins D., Robins N., Robyns - Bronfort J., Robyns R., Rodaro P., Roelandts M.-C. Rue Lebeau 4/21 4000 Liège, Sand-Jacquemyns, Sanglet A., Scholl C., Schuermans M., Skibinsky D., Slachmuylders F., Spileers L., Spits M., Sprimoglass sa, Sterck-Houbion, Tenaerts – Jacquemar, Tenaerts de Surlemont L., Theite J.-P., Transport Rasquin &

filis, Van Croonenburg W., Van den Berg, Van Den Bossche P., Van Loon L., Vanhamme J.-M., Verelst - Philippe F., Vleugels P., Wathiong – Claes, Wetzels – Block, Wilkin M. et Winand E.

CHALLENGE 4 : DE DUURZAAMHEID VAN HET PROJECT VIA ANIMATIE

Al meer dan 35 jaar bieden de vrijwillige leden van de CFS een professioneel en inventief programma aan, dat regelmatig wordt vernieuwd en welke de kwaliteit en de gezelligheid van hun onthaal garandeert.

De vrijwilligers die zich al jaren inzetten voor het project zijn zich ervan bewust dat éénheid kracht maakt.

De ingebruikname van deze stoomlocomotief zou niet alleen de aantrekkingskracht van dit levende museum vergroten, maar ook een hele animatie hieromtrent tot leven brengen.

CHALLENGE 5 : OVERDRACHT AAN JONGERE GENERATIES

Voor CFS-leden en veel van hun bezoekers is dit soort materiaal een belangrijk onderdeel van hun verleden en brengt hen terug naar de beste herinneringen aan hun jeugd. De ervaringen en ontdekkingen die door het CFS worden aangeboden, brengen voor de bezoekers altijd een aantal positieve gevoelens mee die jong en oud aanmoedigen om vragen te stellen en verder op ontdekking te gaan.

Dit prachtige mobiliseringsproject helpt alle generaties te sensibiliseren voor de rijkdom en de kracht van ons recent industrieel verleden.

Wat is de CFS ?

Het ontstaan van de vereniging

In 1980, op een feest in Damré (Sprimont), hebben twee oud-leden van de « Aisne Tourist Tramway » in Erezée, met behulp van de « Saint-Martin-scoutclub », toegezegd om enkele tientallen meters spoorrail te leggen op de basis van de oude spoorlijn Poulseur-Sprimont-Louveigné-Trooz. Hun doel was om hier een oude Moës-mijnlocomotief te laten rijden en een wagon voor personenvervoer van ongebruikelijke tussenafstand van 52,5 cm. Beide waren afkomstig van de gesloten mijn van Hazard in Cheratte (in de regio Luik).

Het was een groot succes! Bijna 300 kinderen werden tijdens dit weekend vervoerd. De twee vrienden, aangemoedigd door andere enthousiastelingen, besloten om het hier niet bij te laten en voor het daaropvolgende jaar nog groter aan te pakken.

1981 Het ontstaan van het Spoorwegmuseum van Sprimont

In augustus 1981 werd het Spoorwegmuseum van Sprimont opgericht met een president, een vice-president, een penningmeester, een secretaris en verschillende leden. Het was nodig om in het museum te geloven omdat de taak die op hen wachtte belangrijk was.

Eind augustus 1981 moest inderdaad alles worden geïmplementeerd, zowel op het gebied van rollend materieel (locomotieven en auto's) als op het circuit, om een echte infrastructuur te creëren die een echte spoorlijn waardig is: keuze van gestandaardiseerde industriële spoorbreedte van 60 cm, fondsenwerving voor het project, zoeken naar rails en ander materiaal betreffende de oude steengroeven in de Ourthe-Vesdre-Amblèvestreek, ontmanteling van het oude spoor en verlenging van de route (400 m), aanpassing van de eerste locomotief aan de nieuwe afmeting en constructie van vier 4-persoons wagons en van kiepwagons.

Toen was alles klaar voor het grote vertrek, dankzij de vrijwilligers en andere hulpverlenenden.

1982 – 1986 De eerste jaren

Na de maand augustus (gerapporteerd in de pers), was het noodzakelijk om het daaropvolgende jaar een operatie te verzekeren die een echte toeristische spoorweg waardig is (wat de C.F.S. nooit zal beweren, omdat het zichzelf altijd zal beschouwen als een levend museum van de spoorweg industriële archeologie van het smalspoor).

En toch beslisten de toenmalige verantwoordelijken een opening van de 1ste zondag in mei tot de derde zondag van september, iedere 1^e en 3^e zondag van de maand, met een speciale openingsdag, begin mei. Wat een programma !

Om dit te doen, werd een opslagruimte voor het materiaal en een spoorovergang geïnstalleerd door de vrijwilligers. Ten slotte wordt er een bar geïnstalleerd om de wachtende klant te verwelkomen en van een drankje te voorzien in afwachting van het vertrek van de trein.

Geleidelijk wordt materiaal uit België of de buurlanden verzameld om het museum uit te breiden.

1987 - Een samenwerking met het Steenmuseum

Heel snel beseffen de medewerkers van die tijd dat het belangrijk is om samen te werken met partners. Gezien de nabijheid en bestemming van beide musea werd het (toenmalig) steenmuseum gekozen. Er was echter een probleem : de musea lagen op ongeveer 1 km afstand van elkaar en er was geen spoorlijn mogelijk tussen beiden.

Op dat moment verwierf en herstelde de CFS in 1987 twee Parijse bussen uit de jaren 30 die geen dienst meer deden in de regio Durbuy-Barvaux om, naast de treinreis, een verbinding te verzekeren met het steenmuseum.

Zwaarder materiaal arriveert op de spoorlijn

Beetje bij beetje toonde het materiaal snel de grens van hun capaciteit. In de gesloten mijnen van de Kempen vond de CFS vervolgens personeelswagons waarmee de mijnwerkers naar de bodem van de mijnen werden getransporteerd. Vanzelfsprekend moest voor deze nieuwe uitrusting, die veel zwaarder was, de spoorbaan versterkt worden. Ook moest er een remvoertuig aan de staart van het konvooi komen om de veiligheid te waarborgen in het geval van breuk van de koppeling of rem-onvermogen van de locomotief.

Nog steeds dankzij de inzet van de vrijwilligers van de organisatie, zal nog meer spoorwegmateriaal de collectie van het museum vervolledigen.

1994, een beslissend jaar

In 1994 arriveert het grootste stuk van de collectie: een krachtige locomotief. Deze maakt het mogelijk om zware treinen, zowel reizigers als materialen, op de rails te zetten. Parallel aan deze aanschaf heeft een lid van de vereniging twee wagons gebouwd (elk 12 stoelen) in de zuiverste plaatselijke stijl, wat een geheel ander aspect aan passagierskonvooien geeft.

Andere voertuigen zullen ook dat jaar verschijnen. Het gebruik van steeds zwaardere apparatuur heeft geleid tot een herziening van de bewapening van de rails en wissels.

1998, een nieuwe etappe

Naast het feit dat een extra personenwagon op de lijn verscheen, waardoor de vervoerscapaciteit aanzienlijk toenam, ligt het hoogtepunt van het jaar 1998 in de aankoop van een echte lokale bus uit 1976, die opnieuw wordt geschilderd in de originele kleuren rood en crème van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorlijnen). Hierdoor wordt het een echte toeristische-culturele acteur in het gebied Ourthe-Vesdre-Amblève. Dit is het begin van zijn erkenning door vele organisaties zoals vzw «Qualité-Village-Wallonie » (QVW), de Regionale Economische Groepering van de Ourthe-Vesdre-Amblèvestreek (GREOVA) en zelfs het Generaal Commissariaat voor Toerisme (CGT).

Een andere uitbating

Aan het einde van 2011, toen de CFS net zijn 20^e verjaardag vierde, moest de bar plaats maken voor het bergen van het materiaal. Het museum opent vanaf dan het hele jaar door op reservering voor groepen en een paar zondagen per jaar voor iedereen. Daarnaast zal het te klein geworden dépôt sterk worden vergroot en een echte museumruimte en een vriendelijke gastvrije plek krijgen.

Vorig jaar

Met ongeveer 20 locomotieven, 80 grote en kleine wagons, ontbrak er nog steeds een belangrijk element in de CFS-collectie. In 2010 verwierf de vereniging een stoomlocomotief in reserveonderdelen: een O & K 020 uit 1905 in slechte staat, maar die in de regio Luik had gereden. Alles moest opnieuw worden gedaan: het onderstel, een deel van het chassis, een groot deel van het plaatwerk, maar vooral de ketel. Inmiddels is alles vernieuwd, behalve de ketel. Deze moet nog worden gemaakt!

DE ACTIVITEITEN VAN HET MUSEUM

Het is moeilijk om alle activiteiten te noemen die de Sprimont-spoorweg in 35 jaar gedaan heeft zonder het risico te lopen de een of de ander te vergeten. Dus, hieronder vindt U een opsomming van de meest opvallende :

- Open Monumentendagen
- Organiseren van fietswedstrijden op de rails (kinderen en tieners)
- Televisieopnamen (Télétourisme)
- Tweelingverbond met « le Petit Train de Massangis » in de Franse Bourgogne
- Verhalen in en rond het dorp Damré met de nachttrein
- Rallye met de oude autobus door de provincie Luik
- Vele ontdekkingscircuits insamenwerking met andere musea uit de streek
- Optocht van militair materiaal
- « Place aux enfants » in samenwerking met de gemeente Sprimont
- Rijden van een stoomwals en van een stoomtractor
- Ambachtelijke markt
- Huifkarrallye
- ...

En niet te vergeten de 10, 15, 20, 30 en 35^e verjaardag van de CFS !

Momenteel is de CFS een grote competitie aan gegaan: erkend als een toeristische organisatie door de CGT heeft ze het label "Wallonië : Kwaliteits Bestemming" verkregen van het Waalse Gewest én is ze uitgegroeid tot één van de belangrijkste schakels in de

toeristische ontwikkeling van Sprimont (net als het nieuwe *steen-interpretatiecentrum*). De CFS werkt voornamelijk met groepen, het hele jaar door, zolang de weersomstandigheden dit toelaten.

Individueel bezoek is 5 tot 6 keer per jaar mogelijk : in mei (« lente van de musea » in Ourthe-Vesdre-Amblève), in juli (alle publiek, de eerste en laatste zondag), augustus (sluiting van het Internationale Beeldhouwerssymposium van Sprimont) en september (Open Monumentendagen) en bovenal biedt het een veelvoud aan mogelijkheden voor ontdekkingstochten en -activiteiten, waaronder de DAF-bus, de Parijse bus en de trein.

Het is sinds enkele jaren ook mogelijk om verjaardagsfeestjes te organiseren voor kinderen van 5 tot 12 jaar, waarbij de mooiste legendes van het dorp worden verteld of waar de kinderen kunnen leren om de locomotief te besturen.

DE TOEKOMST VAN DE CFS

De CFS heeft vele projecten, waaronder de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden zoals :

- Verlenging van de spoorlijn richting de snelweg en creatie van opslagruimte
- De ontwikkeling van een museum tussen het Steeninterpretatiecentrum en het toekomstige lager gelegen eindpunt, ontwikkeling van het voormalige gebouw van de Leduc-steengroeve en de zagerij van Levaux, inclusief het instelleren van vitrines over de knowhow van de vroegere arbeiders
- De Stoomlocomotief weer laten rijden
- Het herstellen van een tweede of derde bus
- De herplaatsing, na restauratie, van een krachtige mijnlocomotief bestemd voor personenvervoer
- Inbedrijfstelling van de elektrische locomotief die momenteel op de accu werkt
- ...

Wat is O&K ?

DE FIRMA ORENSTEIN & KOPPEL (O&K)

Orenstein & Koppel (O & K) is een Duits ingenieursbureau opgericht op 1 april 1876 door Benno Orenstein en Arthur Koppel. Oorspronkelijk produceert de fabriek voornamelijk kleine smalspoor-bouwlocomotieven, die ze wereldwijd aflevert. Het gebeurt echter wel om grote locomotieven te bouwen die worden afgeleverd bij de grote Duitse nationale netwerken. De productie van diesellocomotieven begon in de jaren 1930. Tot de Tweede Wereldoorlog was het een internationaal bekende en erkende locomotiefabrikant.

Oorspronkelijk was het een ingenieursbureau, maar ze specialiseerden zich snel in de vervaardiging van spoorwegvoertuigen, maar ook in zwaar materieel en roltrappen.

HET ONTSTAAN VAN DE FIRMA

1876: Benno Orenstein en Arthur Koppel richten een mijnbouwtechnisch bedrijf op. Het produceert railtransport dat mijnbouwproductie sneller en economischer kan verplaatsen.

1900: Het bedrijf is bekend in de spoorwegbouw. Start van de productie van graafmachines. Vanaf 1904 zijn deze machines volledig van metaal en aangedreven door stoom- of alcoholmotoren.

1908: De fabriek in Berlijn-Spandau produceert de eerste rail-stoomgraafmachine voor het bewerken van harde grond en rotsen.

1912: Orenstein & Koppel heeft 15.000 werknemers in 12 fabrieken en 95 concessies.

1920: het bedrijf neemt de naam "Orenstein en Koppel AG" aan.

1922: Orenstein & Koppel maakt zijn eerste rupsgraafmachine

1926 : het bedrijf schakelt over naar dieselmotoren. Het lanceert zijn eerste universele graafmachine, de Type 4.

Jaren 1930: bouw van stoomlocomotieven van de serie 50 en stoomlocomotieven van het type 44.

1934 : Orenstein en Koppel AG produceren hun eerste mobiele graafmachine.

1936 : lancering van de Olympia-treinstellen (HE 167).

1940 : door het Derde Rijk onder voogdij gesteld worden van het bedrijf in het kader van de "Arianisatie" van de Duitse economie.

1945 : de naamloze vennootschap met 20.000 werknemers verliest aan het einde van de oorlog 80% van haar productie in de vestigingen in Duitsland.

1949 : hervatting van de productie in Spandau. O & K neemt Lübecker Maschinenbau AG over en richt haar productie opnieuw op graafmachines

Jaren 1950 : constructie van twee verdiepingen tellende auto's voor openbaar vervoer in Berlijn (BVG), trams en touringcars.

1961 : O& K is het eerste Europese bedrijf dat graafschoppen produceert die volledig werken met hydraulische en stoomsystemen.

In 1981 beëindigt O & K, ondertussen een dochteronderneming van Krupp, zijn spooractiviteiten

1986 O&K koopt de firma *Faun*.

Na de zware verliezen die de groep heeft opgebouwd, probeert de eigenaar van de groep Krupp zich te ontdoen van het bedrijf

In 1996 verkoopt O & K zijn roltrapafdeling aan het Finse bedrijf Kone, waardoor het bedrijf zich opnieuw gaat toeleggen op machinebouw.

1998 : De Krupp-groep, meerderheidsaandeelhouder van O & K, verkoopt het bedrijf

De vestiging in Dortmund is gespecialiseerd in de bouw van graafmachines en mijnbouwmachines onder het merk Bucyrus van de Amerikaanse groep Terex.

De Berlijnse Spandau-fabriek is gespecialiseerd in bouwmachines met graafmachines in New Holland, een dochteronderneming van Fiat Industrial.

De divisie die gespecialiseerd is in de productie van tandwielkasten, bruggen en tandwielkasten O & K Antriebstechnik GmbH en de fabriek in Hattingen voor de Italiaanse landbouwmachinefabrikant Antonio Carraro.

1999 : Fiat New Holland neemt Case over en creëert de Case / New Holland-groep CNH Global, met zeer verschillende merken: New Holland, O & K, Case, Kobelco en FIAT-Kobelco.

2015 : CNH Industrial besluit de fabriek in Berlijn te sluiten en de productie van motorgraders van maart 2016 over te brengen naar Italië in de fabriek van Lecce.

PARTICULARITEIT VAN DE 'O&K N° 1826' LOCOMOTIEVEN

Verschillende O & K-stoom- en dieselstoomlocomotieven met verschillende tussenafstanden zijn nog steeds in omloop, waarvan sommige in België.

Naast de stoomlocomotief O & K 020T (n ° 1826 - 1906) met een vermogen van 30 pk op een spoor van 600 mm (in bezit van de CFS in Sprimont om op zijn spoor te rijden), is er alleen nog het exemplaar van de « Rebecq-Rognon-spoorwegen » de 'Birland'. Maar deze is buiten dienst. Die van de CFS die wordt momenteel hersteld.

Dit exemplaar, welke in eerste helft van de 20^e eeuw werd gebruikt in spoorweggerelateerde industrieën, is een perfecte aanvulling op de CFS-collectie.

De financiering

DE FINANCIËLE BEGROTING VAN DE RESTAURATIE

Sinds de inhuldiging van de locomotief ter gelegenheid van het 35-jarig jubileum van de vereniging, hebben de commissieleden, bijgestaan door de heer Paul-André Tenaerts, adviseur en technische ondersteuning, gezocht naar interessante offertes voor de productie en certificering van 'een ketel met adequate veiligheidsnormen' voor personenvervoer: maar er is nog steeds 60.000 euro nodig.

Vanaf nu ligt het aan de instellingen, de plaatselijke en regionale bedrijven en bij liefhebbers waarop de vzw CFS van Sprimont de hoop legt en een beroep doet om het project te laten slagen.

Budget	€ TTC
Injectoren : merk Penberthy type BB21 (3/4 ", geschikt voor een ketel die tot 500 kg stoom per uur produceert)	1.625,00 € P.st
Ventiel Autexier	640,00 € voor twee
Levels	1.125,00 € voor twee
Ketel (accessoires, transport en controle inbegrepen)	56.400,00 €
Hoge temperatuur bestendige verf	
Kranen	1.783,04 €
Administratieve onkosten (controle door Apragaz)	
Kleine onderdelen (schroeven, buisjes, koperkoppelingen, laswerk enz)	
TOTAAL schatting	60.000,00 €

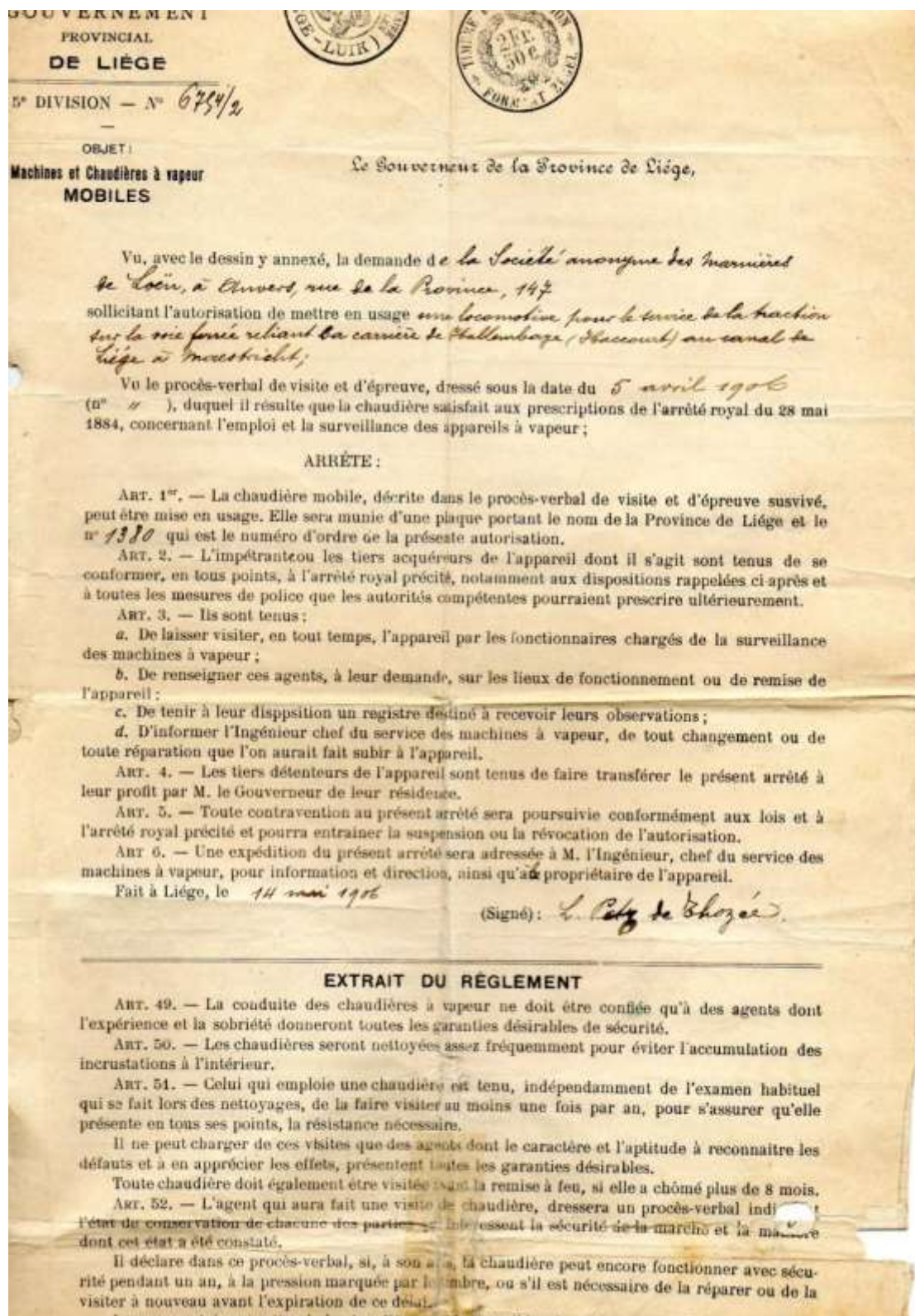
Het verzamelen van het geld van 2008 TOT 2017

In 10 jaar tijd heeft de vereniging 11.998,59 euro opgehaald van particuliere donateurs in de buurt van de vereniging. 3.092,58 euro werd gebruikt tijdens restauratiewerkzaamheden en het opnieuw monteren van de carrosserie van de locomotief.

	Donaties	Facturen	Retrocessies	Balans
Donaties 2008	3001,42			3.001,42
Donaties 2009	168,63			3.170,05
Donaties 2010	109,25	1253,98	-1253,98	3.279,30
Donaties 2011	532,00	1008,36	-1008,36	2.557,32
Donaties 2012	290,98	339,89	-339,89	1.839,93
Donaties 2013	185,25	363,00	-363,00	1.685,29
Donaties 2014	1.505,75			2.828,04
Donaties 2015	257,45	127,35	-127,35	3.085,49
Donaties 2016	5.620,11			8.578,26
Donaties 2017	327,75			8.906,01
<u>TOTAAL</u>	11.998,59	3092,58	-3092,58	8.906,01

Visuele bijlagen : van 1906 tot 2016

ORIGINELE DOCUMENTEN VAN DE STOOMLOCOMOTIEF



baux de visite à toute réquisition des fonctionnaires chargés de la surveillance des machines à vapeur.

ART. 54. — L'accomplissement des prescriptions qui précèdent n'exonèrent aucunement ceux qui emploient des chaudières de l'obligation de les faire visiter toutes les fois qu'elles présentent des symptômes de danger.

ART. 58. — En cas de danger imminent, l'autorité chargée de la police locale fera, sur la réquisition de l'ingénieur compétent, cesser immédiatement le travail de l'appareil à vapeur, sauf recours de l'intéressé auprès de notre Ministre de l'intérieur.

ART. 59. — Tout accident à un appareil à vapeur est immédiatement porté à la connaissance du bourgmestre de la commune et de l'ingénieur chef de service, par celui qui emploie la chaudière et qui a le droit d'exiger un récépissé constatant qu'il s'est conformé à cette prescription réglementaire.

L'ingénieur chef de service procède immédiatement ou fait procéder par un fonctionnaire sous ses ordres, à la constatation de la cause et des effets de l'accident.

ART. 60. — Sauf les mesures à prendre pour secourir les blessés, le cas échéant, ou pour prévenir un nouvel accident, toutes les parties de l'appareil seront laissées dans la position où elles se trouveront après l'accident, jusqu'à ce que l'ingénieur chef de service ou son délégué ait fait les constatations nécessaires.

C

Administration des Mines

8^e ARRONDISSEMENT

N^o 3269

Machines à vapeur
et Chaudières
Mobiles

Procès-verbal de visite
et d'épreuve

N^o "

Le soussigné *Gustave Raven, Ingénieur des mines à Liège*

déclare avoir procédé, le 24 mars 1906, à la visite de

(1) *Hallembaye de la Société anonyme des Marais de Loën (Siège social à Arlon)*

comme suite à l'ordre de M. l'Ingénieur en chef du 8^e arrondissement

en date du 1^{er} mars 1906, n^o 3269

à la visite de la chaudière et de la machine décrites et à l'épreuve de la dite chaudière.

I. CHAUDIÈRE (2)

Système *Cylindrique, horizontale, tubulaire, avec foyer intérieur et dôme, type locomotive*

Pression maximum en atmosphères *Douze*

Surface de chauffe *11 m²*

Nom et domicile du constructeur *Atk. Ges. Brandheim à Koppelschloß, a Berlin*

Nom et domicile du fabricant des tôles de fer: *Wahl à Walpmünde Rendsburg à Rendsburg,*
de cuivre: *Fritz Haagen Seiler Kupferhütte & Kupferdruck,*
les tubes: *Ermenegildo, à Düsseldorf.*

Numéro d'autorisation

Numéro d'ordre *n^o 2*

Numéro de fabrication *1826 (numéro de la locomotive)*

DÉSIGNATION DES DIVERSES PARTIES	Longueur m/m	Largeur m/m	Hauteur m/m	Diamètre m/m	Rivures	Matériau et épaisseur m/m	Marques des tôles
<i>Foyer</i>	<i>0.550</i>	<i>0.554</i>	<i>0.630</i>	<i>"</i>	<i>simples</i>	<i>Cuivre 12 mm</i>	<i>F.S.</i>
<i>Enveloppe du foyer</i>	<i>0.694</i>	<i>0.698</i>	<i>0.949</i>	<i>"</i>	<i>id</i>	<i>fer hem 10 mm</i>	<i>"K"</i>
<i>en cyl. verticale</i>	<i>1.683</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>0.660</i>	<i>long. doubles</i>	<i>id 8 mm</i>	<i>"K"</i>
<i>Plaque tubulaire</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>Cuivre 20 mm</i>	<i>F.S.</i>
<i>Dôme</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>0.100</i>	<i>0.350</i>	<i>simples</i>	<i>fer hem 8 mm</i>	<i>"K"</i>
<i>38 tubes de chauffage</i>	<i>1.750</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>int. 40 mm</i>	<i>"</i>	<i>acier 2 1/4 mm</i>	<i>"</i>
<i>4 tuyaux d'entrelacement</i>	<i>1.750</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>int. 37 1/2 mm</i>	<i>"</i>	<i>id 3 1/2 mm</i>	<i>"</i>

**Quantités que présentent, aux termes des déclarations du constructeur,
les tôles employées à la construction de la chaudière.**

Numéro de la Qualité et Désignation des marques	CHARGES DE RUPTURE PAR TRACTION et par millimètre carré dans le sens		ALLONGEMENTS EN TANTIÈMES POUR CENT dont les tôles sont susceptibles dans le sens	
	du laminage KILOG	perpendiculaire au laminage KILOG	du laminage	perpendiculaire au laminage
<i>Crivine F. S.</i>	<i>21 à 21,5</i>		<i>45,5 à 50</i>	
<i>Per homogène "R"</i>	<i>37,4 à 38,9</i>		<i>26,5 à 29</i>	

Nombre *deux, plates, en bronze*
 Diamètre et surface *d = 40 mm surface tolérée = 1302 mm²*
 Largeur du recouvrement *1 mm d' = 41 mm 33*
 Mode d'application de la charge *Par levier et ressort*
 Longueur du petit bras du levier *35 mm*
 Soupapes { id. du grand bras du levier *350 mm*
 de { id. du bras du centre de gra-
 sûreté vité *142 mm*
 Poids du disque *0 kg 144*
 Poids du levier *0 kg 446*
 Effort du levier sur la soupape *3 kg 148*
tension des ressorts
 Poids à appliquer *16 kg 296*
 Charge totale *166 kg 292*
 Manomètre *Métallique*
 Mode d'alimentation *Par deux inspecteurs*
 Disposition du clapet de retenue *Un clapet automatique, placé sur chaque tuyau d'alimentation*
 Indicateurs du niveau de l'eau *Un tube en verre, deux robinets de purge*
 Ligne indiquant la limite inférieure de ce niveau
 de l'eau (1) *Ligne tracée sur la chaudière à 130 mm au-
 dessus de l'axe de la tubulure inférieure du tube indicateur.*
 Appareils d'alarme, nombre et système *Un bouchon fusible.*

Déclarations (2) du propriétaire concernant l'observation des prescriptions qui ne pourraient donner lieu à des constatations immédiates ou directes. (Instruction ministérielle du 28 mai 1884, pour l'exécution du règlement. — Titre III).

*Le constructeur a certifié par écrit "que la locomotive a été construite
" en général selon les prescriptions de la loi belge et que toutes les pres-
" criptions réglementaires ont été observées "*

DESCRIPTION DE LA MACHINE		
Destination de la machine	traction de wagons	
Système	Deux cylindres horizontaux à vapeur variable sans condensation.	
Diamètre des cylindres	0.165	
Course des pistons	0.300	
Degré d'admission	1/5	
Contre-pression	1 ^{re} 0.33	
Nombre de coups doubles par minute (en moyenne).	90	
Force en chevaux	21	
Nom et domicile du constructeur	M. G. Brechtel à Koppel locomotivfabrik, à Berlin	
Numéros {	d'autorisation	"
	d'ordre	N ^o 2
	de fabrique	1826 (N ^o de la locomotive)
(S'il s'agit d'une locomotive) {	Nom	Marie
	Poids	6.300 kg
	Nombre et diamètre des roues motrices	Quatre

DESCRIPTION ET RÉSULTAT DE L'ÉPREUVE	
Pression d'épreuve	18 Atmosphères.
Moyen employé pour la produire :	Pompe foulante et eau froide
Observations faites pendant l'opération (1)	L'épreuve a réussi.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Des constatations et déclarations qui précèdent, il résulte que la chaudière susmentionnée satisfait aux prescriptions de l'arrêté royal du 28 mai 1884, concernant l'emploi et la surveillance des appareils à vapeur.

LIÈGE, le 5 avril 1906
(Signé) Gustave Raven.

Vu par l'Ingénieur, chef du service pour les machines à vapeur,

LIÈGE, le 12 avril 1906
(Signé) J. Gulon

Pour copie conforme :
L'Ingénieur en chef-Directeur,
(Signé) J. Gulon

Pour copies conformes,
Le Greffier provincial,
Omer Maes

DE O&K LOCOMOTIEF VROEGER...



Bron : ***

HET LADEN VAN DE ONTMANTELDE LOCOMOTIEF IN COURRIÈRE



HET BERGEN VAN DE ONDERDELEN IN OUGRÉE IN AFWACHTING VAN HET TRANSPORT
NAAR SPRIMONT





AANKOMST VAN DE ONDERDELEN IN SPRIMONT





SCHOORSTEEN ONDERWORPEN AAN EXPERTISE, CONTROLE EN BEREKENING VAN DE KOSTEN VOOR EEN NIEUWE SCHOORSTEEN IN HET ATELIER VAN IPES





DE RENOVATIE IN VOLLE GANG





RENOVATIE VAN HET CASCO



RENOVATIE VAN HET CASCO



RENOVEREN VAN DE WATERCUVETTEN

Une initiative de l'asbl Chemin de Fer de Sprimont soutenue par l'asbl Qualité-Village-Wallonie
23/10/2018



NIEUWE SEGMENTEN PLAATSEN



INVENTARIS VAN ACCESSOIRES VAN DE KETEL



SCHOONMAKEN EN ZANDSTRALEN



DE RESTAURATIE IN VOLLE GANG



PLAATBEWERKING



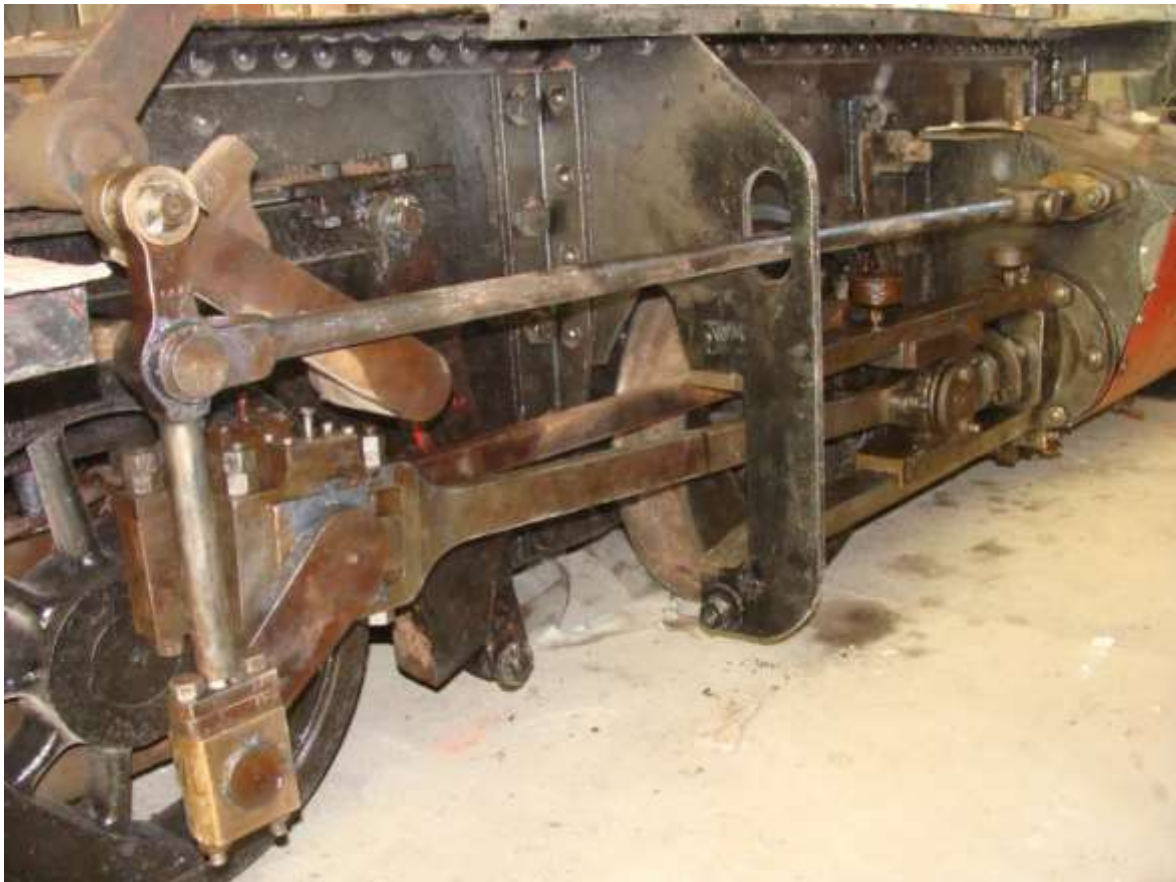
OMDRAAIEN VAN HET CASCO EN HET OP DE WIELEN PLAATSEN



PRESENTATIE VAN DE PLATEN VOOR HET PLAATSEN VAN DE CABINE



DETAILS VAN DE AANDRIJVING



BEHANDELING VAN DE WATERCUVETTEN



HET REGELEN VAN DE LADEN IN TEGENGESTELDE RICHTING EN HET IN ELKAAR PLAATSEN VAN DE CABINE



HET IN ELKAAR ZETTEN VAN HET PLAATWERK



TRANSFERT VAN DE OUDE KETEL NAAR DAMRÉ





MAKEN EN PLAATSEN VAN DE RAAMPJES



LAATSTE DETAILS : AFWERKING VAN HET PLAATWERK



TRANSPORT NAAR DAMRÉ



HET DRAAIEN VAN DE WIELEN



HET PLAATSEN VAN DE OUDE KETEL OP HET CASCO



REPARATIE VAN DE MODERATEUR EN KRANEN



MONTEREN VAN DE KETELBESCHERMPLATEN



VOORBEREIDING VOOR HET VERVEN VAN HET PLAATWERK



LAATSTE VERFLAAG ZOMER 2016



Contact

VZW CHEMIN DE FER DE SPRIMONT

Voorzitter

Pierre DYKMANS

Rue des Fosses, 11

4140 Sprimont

04 382 20 29 of 0498 35 38 93

pierre.dykmans@skynet.be

Advies en techniek

Paul-André TENAERTS

Rue Deflandre, 25

4053 Embourg

04 367 11 01 of 0475 80 65 24

pa.tenaerts@skynet.be

VZW QUALITÉ-VILLAGE-WALLONIE

Projectleider

Marie de SELLIERS

Chaussée d'Argenteau, 21

4601 Argenteau

04 379 05 01 of 0485 18 29 09

marie.deselliers@qvw.be