

# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 71 - februari 2006 - € 8,50**

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :  
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



**P.F.T. • T.S.P**



TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

# Editoriaal

Onze oproep is niet in dovemansoren gevallen... Onze lezers hebben massaal hun abonnement verlengd vòòr 31 december 2005, waarvoor onze dank! Het was immers op die datum dat de laatste hand werd gelegd aan het nummer dat U nu in handen hebt. Om het juiste aantal te drukken nummers te bepalen moeten wij uiteraard weten hoeveel abonnees er zullen zijn. In geval dat aantal lager ligt dan het voorgaande jaar, komen de overtollige exemplaren van pas op onze volgende evenementen. Maar in het tegenovergestelde geval zouden de laatst ingeschreven abonnees hun eerste nummer te laat kunnen ontvangen, hetgeen wij absoluut willen vermijden. Het TSP maakt er namelijk een erezaak van om al zijn sympathisanten op tijd te bedienen. Nogmaals dank in naam van alle vrijwilligers!

Begin dit jaar zijn er twee publicaties van de drukpersen gerold; met hun opbrengsten zullen eens te meer de doelen van de vereniging worden nagestreefd: de getuigen van de Belgische spoorweggeschiedenis bewaren en terug tot leven brengen, bijvoorbeeld ter gelegenheid van de Open-deurdagen in het "Musée du Rail" of tijdens de talrijke toeristische ritten op lijn 128. Het biljet dat wij u in bijlage aanbieden zal u toelaten om onze lijn 128 te berijden tussen Ciney en Dorinne-Durnal, tijdens het komende toeristische seizoen.

Veel leesplezier.



**FOTO 71-03** De laatste TSP-reis van 2005 vond plaats op 15 oktober. Onze 5183 bracht ons op de laatste niet-geëlektrificeerde lijnen van Henegouwen. Extra aandacht werd besteed aan lijn 86 Leuze - Frasnes. Fotostop te Grandmetz. Foto TSP.

## Zoekertjes

**Privé-advertenties** : gratis voor abonnees. Voor niet-abonnees : € 3 voor 5 lijnen (elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen : € 15 per stuk.

**Handelsadvertenties** : € 25 per vlak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen : € 25 / stuk. Opsturen per post, fax of e-mail.

**TE KOOP** : EN LIGNES nrs. 16 t/m 34 (jaren 1993 - 1998) + hors série n°4. *Journal du Chemin de Fer* nrs. 1 t/m 99 met volledig tijdschrift *Rail Photos* (nrs. 1 t/m 43). Alles voor € 50. ☎ +32 (0) 475 82 71 40 of E-mail : fbonjean@swing.be.

**TE KOOP** : verzameling "Le Rail" van de NMBS vanaf 1964 tot 2000. Thierry CHARLOT, ☎ +32 (0)71 72 51 88.

**TE KOOP** : volledige verzameling "La Vie du Rail" vanaf nr. 1 (1938) t/m het laatste nummer van 2004; postkaarten van oude en nieuwe stations en Belgische locomotieven, verzameling kepies, foto's, technische boeken, boeken over spoorwegen in het algemeen (F, NL, D), oude handboeken voor personeel, Au Fil du Rail, treinsbiljetten, affiches, petroleum- en seinlampen, remkranen Westinghouse. Doe een offerte bij Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, B - 9000 GENT. ☎ + 32 (0)2 221 05 26 - GSM +32 (0)473 98 40 31

**TE KOOP** : EN LIGNES nrs. 22 tot 69 (47 tijdschriften). Prijs : € 150 bespreekbaar. Marc FALISSE, rue François Dive 3, B - 5060 FALLSOLLE. ☎ +32(0)71 77 39 50 of +32 (0)476 66 88 08.

**GEZOCHT** : oude uniformknopen van Belgische, Franse en Britse Spoorwegen. Contacteer Etienne LABAR, ☎ +32 (0)81 22 56 11 - etienne.labar@versatel.be

## TSP-agenda

- Zaterdag 1 april 2006 : TSP-reis
- Van 18 t/m 27 maart 2006 : TSP-reis naar Cuba. Info : +32 (0)475 71 20 28
- Van 18 t/m 30 april 2006 : TSP-reis naar China. Info : +32 (0)477 60 13 62.
- Zaterdag 6 mei 2006 : TSP-reis
- Zaterdag 24 juni 2006 : TSP-reis
- Zaterdag 15 juli 2006 : TSP-reis
- Zaterdag 5 augustus 2006 : TSP-reis
- Zaterdag 9 en zondag 10 september 2006 : Dagen van het patrimonium, het Musée du Rail te St.-Ghislain is geopend
- Zaterdag 9 december 2006 : grote ruilbeurs in het Musée du Rail te St-Ghislain, TSP-boetiek, foto's, enz...

## Rechtzettingen

### OP DE BAAN 69

pagina 28 : De reeks 25.5 wordt nog enkel ingezet tussen Antwerpen en Kijfhoek.

### OP DE BAAN 70

pagina 41 : foto onderaan, toevoegen : **De trein rijdt hier door het station Bressoux.** M. Hanssens.

pagina 64 : La Louvière-Centre heeft slechts twee stations gekend. Het eerste werd gebouwd in 1848 en bood onderdak aan de administratieve diensten, er was een locomotievenloods en een opslagplaats voor sporen en dwarsliggers. In 1966 werd dit gebouw vervangen door het huidige station. Bovendien werd lijn 116 niet uitgebaat door de "Chemin de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant", maar wel door de "Société du Centre". Op 1 augustus 1858 werd de lijn geïntegreerd in het net van de Belgische Staat.

## HET TSP ZOEKT ...

Het TSP wil twee boeken uitgeven die de volledige geschiedenis weergeven van de "Compagnie du Nord Belge" en is daarom op zoek naar foto's en andere documenten om deze uitgaven samen te stellen en te illustreren. PFT - BP40 - 7000 Mons 1

**GEZOCHT** : foto's gemaakt te Brussel-Zuid van de TSP-reis van 26 juni 2004 (afscheidsrit reeksen 22/25). Foto's van de TSP-rit "Ronde van België" van 5 november 2005. Wissels en sporen voor LGB. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardenstraat 33, 3071 Erps-Kwerps, ☎ +32 (0)2 757 25 85.

**GEZOCHT** : foto's of videofilms (zelfs van amateur) van de NMBS reeksen 20-22-23-25 en 26 in groene of gele livrei, ook van de reeks 51 in groen 1970. : ☎ +32 (0)2 478 69 00 of E-mail : paspoilboubou@hotmail.com

## P.T.V.F.

Het nieuwe seizoen van "Le Petit Train à Vapeur de Forest" begint op 22 en 23 april 2006 met een groots stoomfestival.

**Inlichtingen** : PTVF, Neerstallesteenweg 323, B-1190 Brussel.

☎ 0032 (0)2 376 69 96.

Internet : [www.ptvf.be/ft](http://www.ptvf.be/ft)

# OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

## TSP

### TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



**Hoofredacteur :** Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Readactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Eric PAULUS, Kristof AVONDS, Ghislain SMOUT, Hubert DESCHEPPER, William BOECKX, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER.

#### Met dank aan (in alfabetische volgorde)

AD-Tranz, Dominique ALLARD, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, Henri CHAUVEHEID, Roger CRİKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONG, Simon DE RIDDER, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Serge HOOGSTEYN, Louis HUY-GHEBAERT, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICE, Marc MAYEN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Julien Mulpas, de NMBS, Charles OCSINBERG, Hans PAULUS, Guy PETTINGER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Christian SCHMIDT, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, Hugo SPELMANS, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VAN-DEBUERIE, Philippe VANDELOISE, Johan VANDEREYCKEN, Laurence VANDERHAEGEN, Christian VANHECK, Francesco VENTURA, Emile VERSCHUREN, Marijn VOCKE, Andreas WIEDENHOFF.

#### OP DE BAAN

De artikels worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikels mogen slechts gebruikt worden na schriftelijk akkoord van het TSP.

#### Adres

PFT-TSP asbl  
Boîte Postale 40  
B-7000 MONS 1  
☎ : +32 (0) 3 239 51 70  
FAX : +32(0)65 66 45 41  
✉ inform@pfttsp.be  
Internet : www.pfttsp.be

**BTW-nummer :** BE 435.339.562

#### Abonnementen 2006

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 36 (buitenland : € 42 ) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2006". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

#### Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van het TSP te Brussel.
- Indien u in het buitenland woont heeft u meerdere mogelijkheden :
  - u kan een overschrijving doen waarbij u de internationale code (BIC) van de bank, GEBABEBB, en het volledige rekeningnummer vermeldt : BE57-0011 2017 8935;
  - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden;
  - indien u in Frankrijk woont kan u de som storten op de postzichtrekening 1374917V026 van het TSP (59900 Lille).

#### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

#### Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf geadresseerde en gefrankeerde omslag of een internationaal antwoordcoupon bij te voegen.

#### Actief meewerken ?

Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of Saint-Ghislain ? Contacteer dan :

Schaarbeek : Dave Habraken : ☎ +32 (0) 495 64 83 82  
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :  
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93  
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :  
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

#### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

#### Wettelijk depot bij verschijning

# OP DE BAAN 71 - FEBRUARI 2006



**VOORPAGINA :**

#### FOTO 71-01

Op 5 januari 1985, werd de L-trein Geraardsbergen - Ath - Mons verzekerd door de 4607 en rijdt langs Overboelaere (lijn 90).  
Pierre HERBIET.

**ACHTERPAGINA :**

#### FOTO 70-02

De 4608 rijdt op 1 maart 1986 over de Senne te Rognon op de voormalige lijn 123 Edingen - Braine-le-Comte.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

# I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Voorwoord 2

Nieuws van eigen huis 4

Platte wagen 3004D1 Rkmp 7

Buitenlandse actualiteit 8

Belgische actualiteit 18

*Statistieken* 18

*Elektrische locomotieven* 18

*Diesel locomotieven* 20

*Wagens* 22

*Rijtuigen* 24

*Diverse actualiteit* 25

*privé-maatschappijen* 36

Schrappingen 40

De HSL-werven 44

De Wegmann-rijtuigen van de CFL 48

x jaar geleden 62

Gisteren - Vandaag 64

De EURO 4000 65

TSP-boetiek 66

# Nieuws van eigen huis

## LIJN 128

Zoals elk jaar wordt er van de wintermaanden gebruik gemaakt om het spoor van lijn 128 verder berijdbaar te maken; ons doel is om Purnode te bereiken in 2007, wanneer de lijn 100 jaar zal bestaan. Om dat te bewerkstelligen werden onlangs 1200 in goede staat verkerende dwarsliggers aangekocht en naar de plaats van de werken gebracht. Dat aantal zal voldoende zijn om het resterende lijnstuk van 1000 meter, dat het huidige einde van de lijn nog scheidt van het station te Purnode, te overbruggen.

Dankzij het terug in dienst nemen van de steengroeve die zich tussen Dorinne-Durnal en Spontin-Sources bevindt, is het nu mogelijk om in optimale omstandigheden over ballast te kunnen beschikken en deze dadelijk in de daarvoor voorziene stortwagens te laden... Een meevaller voor het TSP en voor de exploitant van de steengroeve, die zijn afzet ziet stijgen. Zo neemt het TSP op zijn manier deel aan de plaatselijke economische activiteit..

Bent u geïnteresseerd om te helpen bij de werken op lijn 128?  
Contacteer Alain Defechereux op +32 (0)477 98 91 23.

**Een prachtig zicht op lijn 128 en de Bocqvallei, getooid in prachtige herfstkleuren. Heel de ploeg van lijn 128 wordt door de ES 102 naar de werf gebracht. Dorinne-Durnal, 16 oktober 2005.**

## DIVERSEN

### Ruilbeurs

Op 10 december 2005 vormde het "Musée du Rail" het decor van de ondertussen traditioneel geworden ruilbeurs, waar afgeprijsde modellen en spoorwegfoto's worden uitgewisseld. De TSP-boetiek nam de belangrijkste plaats in. Bijna 200 meter tafels stonden ter beschikking van de particuliere verkopers en handelaars, waaronder zich de bekendsten van het land bevonden. Opmerkelijk was de stand "La Vie du Rail", die voor de eerste keer aanwezig was en waarvan de animatoren speciaal uit Parijs waren gekomen.

De massaal toegestroomde bezoekers konden op de eerste verdieping met genoeg de verbeteringen bekijken die aan de lokalen zijn aangebracht, waaronder de ingebruikname van de centrale verwarming in het gedeelte voor de modelbouwers. Op deze koude winterdag werd deze verwarming ten zeerste gewaardeerd...

Het TSP bedankt allen die gestalte hebben geven aan dit voor iedereen toegankelijke evenement, dat in de komende jaren een vaste waarde zal worden.

## Website

Het zal de bezoekers van onze website opgevallen zijn dat er een opfrissing heeft plaatsgevonden... Nieuwe beheerders, nieuwe ideeën. Bij deze danken wij Hubert Deschepper, die onze site jarenlang op opmerkelijke wijze levendig hield. Nu geeft hij de fakkel door aan Maxime Verwee en Sébastien Motte, twee jongeren (zij moeten nog 18 worden!) die zich volop zullen bezighouden met de promotie van het TSP op het internet.

### 1603 CFL

In december 2005 werd het TSP eigenaar van de 1603 CFL (ex-Vennbahn). Deze aankoop was nodig ingevolge een zware beschadiging aan de dieselmotor van de 202.020 (slijtage aan de krukas). Terwijl de 202.020 wacht op herstelling zal de 1603 haar taken overnemen, na homologatie door de NMBS.

Op 28 december 2005 werd haar motor opgestart te Raeren, om de toestand ervan te kunnen beoordelen. Met uitzondering van enkele kleine beschadigingen aan het koelsysteem (als gevolg van vorst) werd er geen enkel probleem vastgesteld.

Michel HANSENS.





De speciale trein "Ronde van België", ingelegd door het TSP op 5 november, kort voor Vonèche op de Athus-Meuse. M. HANSSENS.

## REIZEN

### Zaterdag 15 oktober 2005 : op de niet-geëlektrificeerde lij- nen van Henegouwen

Onze 5183, de onafscheidelijke K-rijtuigen en het buffetrijtuig vormden onze speciale trein van 15 oktober.

Eerste etappe was een bezoek aan lijn 100 St.-Ghislain - Tertre, waar de laatste mechanische seinen op het net nog in dienst zijn. Vervolgens realiseerden we de laatste rit op lijn 86 Leuze - Frasnes, gesloten sedert 1 januari 2006. De dag werd beëindigd op de oude lijn 94 Ath-Ghislenghien, voor velen een herontdekking!

Een mooie dag onder een alomtegenwoordige zon!

### Zaterdag 5 november 2005 : "De Ronde van België"

Om op hun manier " 175 jaar België " en " 25 jaar Federalisme " te vieren, legde het TSP op zaterdag 5 november een speciale trein in, die als doel had de hoofdstad Brussel met haar tien provinciehoofdsteden te verbinden, m.a.w. een rondreis van 800 km die in 13 uur moest afgelegd worden, stilstanden inbegrepen... Geen moeite werd gespaard om het de 250 deelnemers naar de zin te maken : 5 rijtuigen van het type l6 in Memlinglivrei, het restauratierijtuig WR1 en het bar-dancingrijtuig SR3 - zijnde twee rijtuigen die in 2002 heringericht werden - en dit alles omsloten door de

meerspannige locomotieven 1601 en 1608 in haar goudgele jurk.

Met enkele minuten vertraging, te wijten aan het wachten op een aansluiting, spoedde de trein zich naar Antwerpen voor een eerste stop; deze werd gevolgd door stilstanden in de stations van Gent-St.-Pieters, Brugge en Mons. Deze laatste twee steden werden verbonden - onder een stralend zonnetje - via de lijnen 66, 75 en 78. Men heeft zelfs in Brugge twee toeristen uit Mons aan boord genomen die terugkeerden van een uitstap naar Hulst en die zeer verheugd waren om een rechtstreekse trein naar hun bestemming te vinden. Het was een feit dat de aanwijsborden in de verschillende stations wél de naam van het volgende station toonden, maar niet dat het hier om een speciale trein ging. Een dienststilstand was voorzien in Charleroi voor aflos van de bestuurder; de 1608 kreeg er echter af te rekenen met problemen aan de elektrische voeding. Dit resulteerde in een vertraging van 20 minuten in het station en evenveel bij de maaltijden die geserveerd werden in het resto-rijtuig. Vervolgens kwamen, onder een dreigende hemel en regen, Namur, de "Athus-Meuse"-as, Virton, Athus en Arlon aan de beurt. Liège was de volgende bestemming; na een frontverandering - voorzien in de dienstregeling - ging het richting Hasselt via de lijnen 40 en 24. Een persoonsongeval tussen Hasselt en Diest verplichtte ons om via Landen naar Leuven te rijden in plaats van via Aarschot, zodat de veroorzaakte vertraging, gecuu-

muleerd met deze die wij al hadden bij aankomst, ons verplichtte om de voorziene route via Wavre en Ottignies te vervangen door een rechtstreekse terugkeer via de lijn 36. Om de reis te veraangename, bood het restauratierijtuig aan het publiek drie serveerbeurten van dertig plaatsen aan, daarenboven moesten nog een dertigtal aanvragen geweigerd worden. Het bar-dancingrijtuig heeft nooit onbezet geweest, de voorziene dienst bood er koffie, drankjes, warme tussendoortjes, muziek en dans aan...

Zeker een originele rondreis, afwijkend van vorige TSP-reizen, zonder fotostops maar alleen om ons land te ontdekken vanuit de meest verschillende uithoeken.

## MATERIEEL

In Schaarbeek gaan de restauratiewerkzaamheden verder aan het motorstel 082 en op de 5183, waarvan de machinekamer zo goed als afgewerkt is.

In december werd één van onze K1-rijtuigen gereviseerd.

### En de P8 ?

Het verhoopte vertrek begin december diende helaas eens te meer uitgesteld te worden, omwille van steeds terugkerende administratieve problemen. Omdat de toelating voor doortocht door vijf landen (Roemenië, Hongarije, Slowakije, Tsjechië en Duitsland) geldig was tot en met 31 december 2005, dienen we die procedure helemaal opnieuw te beginnen! Nog even geduld dus...



**FOTO 71-04** In december 2005 werd de TSP-collectie andermaal uitgebreid : de 1603, afkomstig van de Vennbahn, werd aangekocht en zal de 202.020 vervangen in afwachting van de herstelling van de dieselmotor. Foto TSP.

## ESPACE-TRAIN

### LE MUSEE DU RAIL

Zoals reeds gezegd in het editoriaal werd er centrale verwarming geplaatst in de ruimte waar zich de modelspoorafzets bevinden. Deze installatie moet toelaten om in de winter een minimumtemperatuur te onderhouden, zodat de schaalmodellen niet beschadigd worden. De installatie is krachtig genoeg om in de toekomst ook het archief en de bar te verwarmen.

Het plafond van het zaaltje naast het modelspoorlokaal wordt momenteel hersteld; van zodra die werken afgelopen zijn zal de ruimte een L-vormige Märklin-modelspoorbaan kunnen herbergen, als ook de bar in definitieve vorm en een aantal historische voorwerpen afkomstig van de heer Dagant. Deze persoon is een kenner van de spoorweggeschiedenis in ons land en verzamelaar van opmerkelijke stukken, zoals originele constructeursplaten van locomotieven. In de grote hall waar de locomotieven zijn ondergebracht is de vloer zo goed als hersteld, zodat er zich geen oneffenheden meer bevinden die tot ongelukken kunnen leiden. Buiten werd het korte spoor 5 terug aangelegd, om het laden en lossen van wisselstukken op wagens te vergemakkelijken. Tenslotte zou het TSP dit jaar nog, na het vernieuwen van het dak op het hoofdgebouw, willen beginnen met tenminste de gedeeltelijke vernieuwing

van het dak boven sporen 1 en 2. Momenteel zijn die sporen niet erg geschikt als onderkomen voor gerestaureerd materieel, omdat er stukken van het dak naar beneden kunnen vallen.

De eerstvolgende opening voor het publiek is op 13 mei, wanneer er een ruilbeurs voor maquettes en afgeprijsde modellen plaats zal vinden. Indien u uw mo-

dellen tentoon wilt stellen of verkopen, aarzel dan niet om een tafel te reserveren (€ 3 per meter). U kunt schriftelijk reserveren bij het TSP of telefoneren naar Olivier Vigneron (+32 (0)65 45 74 12).

Wenst u zich actief in te zetten voor het "Musée du Rail" in Saint-Ghislain? Contacteer dan Philippe Scholl op +32 (0)477 26 99 79.

### ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail en de Koning Boudewijnstichting

De *Koning Boudewijnstichting* steunt projecten met een humanitair of een cultureel karakter, en in dit kader diende het TSP een aanvraag in tot het creëren en het inrichten van een Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain.

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig : er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 30 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, het herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. In oktober wordt er gestart met het vervangen van de dakbekleding van het hoofdgebouw. Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe ? Héél eenvoudig : het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 30 op jaarbasis overstijgt) stort op rekening 000-0000004-04 met de volgende mededeling : L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...

Na de overname van de Nord-Belge in 1946 door de NMBS erfde deze laatste heel wat wagens. Hieronder een lange platte goederenwagen op draaistellen, met een totale lengte van 10,00 m en 2 x 6 afneembare rongen. Leeg woog deze wagen 12,8 t en hij kon 20 tot 21 t laden. Hij kreeg het nummer 8090 en werd het type 3004B. Welk nummer hij had bij de Nord-Belge, daarover is tot nu toe niets bekend. Volgens een lijst van de NMBS uit de jaren 50 is hij gebouwd in 1913. Wellicht gaat het over een nieuwe reeks wagens van de Nord-Belge die door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog niet kon afgevoerd worden, ofwel behoort deze wagen tot de Duitse herstelbetalingen, opgelegd door het Verdrag van Versailles van 28 juni 1919, ter compensatie van de door de Nord-Belge geleden schade.

Overigens kreeg de Belgische Staat, eveneens in 1919 als compensatie voor de geleden schade uit de Eerste Wereldoorlog, een groot aantal platte wagens. Een deel hiervan werd genummerd van 370.001 tot 500 en werd geklasseerd als type 3004B. Deze wagens hadden eveneens een laadvloer van 10,00 m en hadden 2 x 8 afneembare rongen. Leeg wogen ze 12,8 t en ze konden 20 tot 21 t laden.

In 1956 werd wagen 8090 vernummerd tot 8.820.900. Gelijktijdig werd een reeks van 9 wagens uit serie 370.001 tot 500 ver-

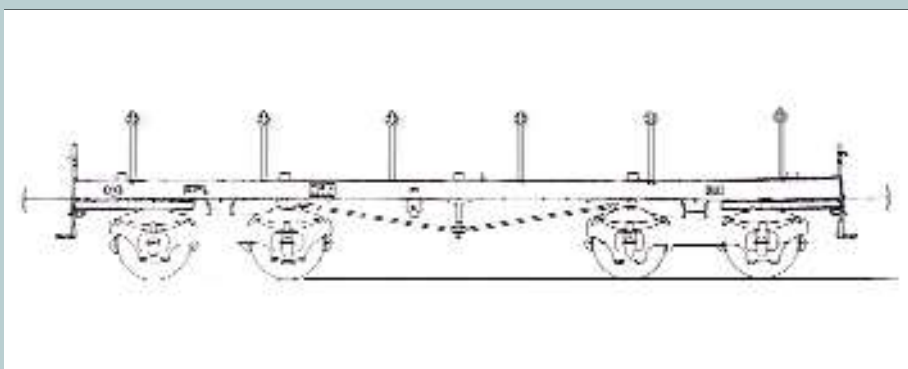
nummerd tot 8.820.901 t/m 909. Deze 10 wagens bleven type 3004B.

Bij de overgang naar de UIC-nummering in 1964, werd deze reeks van 10 wagens het type 3004D1 met de lettercode °Rkmmp (° = zonder rem, R = gewone platte wagen, k = lading kleiner dan 40 t, mm = lengte korter dan 15 m, p = zonder verhoogde uiteinden).

Omdat ze te oud waren werden deze wagens niet meer voorzien van aspotten met rollagers. Nog voor de jaren '70 werden ze uit commerciële dienst genomen. Een aantal echter werd opnieuw gebruikt als dienstvoertuig voor de pendel tussen Gent-Zeehaven en de Centrale Werkplaats van Gentbrugge (vervoer van panelen multiplex voor het verbouwen van de gesloten wagens type 221 a en b, later 221A en B, daarna 22AO en A1, en het type 2231 later 2231A, daarna 2231AO). Hiertoe werden ze uitgerust met grote houten rongen en vernummerd tot 30 88 974 0 5?? tot 5?? met lettercode 9740L1 (een reeks die verschillende types platte wagens groepeerde).

## Rkmmp type 3004D1

<b>Effectief :</b>	10
<b>Afkomst :</b>	ex-Duitsland als oorlogschade aan de Belgische Staat en aan de maatschappij Nord-Belge
<b>Bouwjaar :</b>	gemiddeld 1885 (1913 voor ex-Nord Belge)
<b>Nr. NMBS :</b>	8090 later 8.820.900 en 370.001 t/m 500 later 8.820.901 t/m 909
<b>Nr. UIC :</b>	20 88 387 8 450 t/m 459
<b>Type NMBS :</b>	3004B later 3004D1
<b>Lettercode :</b>	Rkmmp
<b>Gemiddelde massa :</b>	12,8 t
<b>Gemiddeld laadvermogen :</b>	20 later 21 t
<b>Lengte laadvloer :</b>	10,00 m
<b>Breedte laadvloer :</b>	2,90 m



**FOTO BD-209** Wagen Rkmmp 3004D1 UIC 20 88 387 8 452-7 (Ex-Duitse wagen, oorlogschade voor de Belgische Staat).

Antwerpen, oude Scheldekaaien, 16 maart 1967.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



## Nederland

### ■ **Dieselparade op de ZLSM**

Op 25 september 2005, organiseerde de ZLSM (Zuid Limburgse Stoom Maatschappij) een dieselfestival op zijn lijn, de Miljoenenlijn, die Kerkrade verbindt met Schin-op-Geul. Verschillende door Nederlandse verenigingen bewaarde machines afkomstig van de NS waren aanwezig : de 2275 van Stichting 2225, de 639 van ZSLM, het dubbele dieselstel DE2 186 van HSA (Historisch Streekvervoer Achterhoek) en het drieledige dieselstel DE3 113 van HIJSM (Haarlem IJmuidense Spoorweg Maatschappij). De 186 en de 113 verkregen hun vergunning voor op het NS-net rond te rijden deze zomer. Railion Nederland werd vertegenwoordigd door 6508 die verschillende slagen reed, op kop van een stam rijktype type K3 (ex-NMBS) toebehorend aan de ZLSM.

### ■ **Een motorstel op het water!**

Aangezien de Nederlandse Spoorwegen één van de sponsors was van de manifestatie "Sail 2005" die tientallen zeilschepen in de haven van Amsterdam verzamelde van 17 tot 22 augustus



**FOTO 71-05** Het drieledige dieselstel DE3 113 werd door HIJSM gerestaureerd in zijn oorspronkelijke versie. Schin-op-Geul, 25 september 2005. *Philippe DE GIETER.*

van 2005, hebben zij op zeer originele en opvallende wijze, met "de Railklipper" deelgenomen.

Het dubbeldeksrijtuig 290.8698 van het elektrisch motorstel 9518 werd op een

ponton geplaatst en vervoerde de bezoekers op het water. Er werd een tweede stuurpost toegevoegd, van waaruit deze "bateau-mouche" werd bestuurd.

**FOTO 71-06** Alvorens de "Railklipper" terug op de sporen werd gezet op 13 september, werd dit vaartuig eveneens ingelegd tijdens de Wereldhavendagen op de Oude Maas in Rotterdam op 3 en 4 september. *Philippe DE GIETER.*





## ■ **NS : het einde voor de reeks 600**

De NS was zo tevreden over de rangeermachines reeks 500 (English Electric 1949 - 1954) dat men al snel overging tot de bestelling van 65 bijkomende identieke locomotieven. English Electric leverde deze machines, genummerd als 601 tot 665, tussen 1955 en 1957 aan de NS. Ze werden uitgerust met een English Electric-dieselmotor type 6KT (6 cilinders) van 294 kW en een elektrische overbrenging (twee tractiemotoren). Ze wogen 47 ton, haalden een snelheid van 30 km/h en hadden oorspronkelijk een luchtdrukrem.

De 600'en werden op het ganse NS-net ingezet. Ze verzorgden de rangeringen in de stations en vormingen, maar het slepen van treinen op lijn behoorde ook tot hun takenpakket.

Vanaf 1992 werden 23 eenheden voorzien van een afstandsbediening. Deze werden ondergebracht in de subreeks 671 t/m 693.

De indienstname van de nieuwe diesellocs reeks 6400/6500 en de vermindering van het rangeerwerk, had vanaf 1991 de geleidelijke buitendienststelling van reeks 600 tot gevolg. Na de splitsing van de NS, werd het effectief verdeeld tussen NS en Railion Nederland. De laatste 600'en van Railion werden in mei 2005 geschrapt in de haven van Sloe. De aankomst van de rangeerdiesels reeks 700 (zie *ODB 60* blz. 22) bij NSR maakte in juni 2005 een definitief einde aan hun loopbaan. Meerdere 600'en werden inmiddels overgenomen door diverse privé-operatoren (RFF - zie *ODB 69* blz. 26 - en Strukton) en een tiental andere worden door verscheidene Nederlandse en Britse verenigingen bewaard.

↑ **FOTO BD-217** *Locomotief 641 kort na zijn levering gefotografeerd in de werkplaats van Tilburg. Deze machine werd op 13 januari 1987 geschrapt. De reeks 600 had oorspronkelijk een donkergroen livrei.*

*Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*

↗ **Op 20 juli 1998 rangeerde de 687 (ex-632) een stam ICR-rijtuigen van NS in het grensstation Venlo.**

*Marijn VOCKE.*

**FOTO 71-07** *Op 14 juli 1986, rangeert de 8027 de 647 voor haar overbrenging naar de Nederlandse enclave Terneuzen.*

*Pierre HERBIET.*



## Ontdekkingen : verrassingen uit Japan - 1

Op het Japanse spoornet kan men een grote variëteit aan rollend materieel ontdekken. Deze diversiteit van zowel vormen als concepten maakt een ontdekkingstocht meer dan de moeite waard. In ieder nummer zullen wij u telkens een ander type van materieel voorstellen. We beginnen met de "Samoerai"-motorstellen.

De Nankai Electric Railway nam in 1994 een reeks van zes elektrische motorstellen in dienst. Deze worden vanuit Namba (ten zuiden van Osaka) ingezet voor de bediening van de lijn naar de luchthaven van Kansai.

Het meest opvallend aan deze treinstellen is de vorm van de stuurposten die doet denken aan een samoeraihelm. De ramen zijn ovaalvormig. Ieder motorstel bestaat uit 6 rijtuigen, functioneert onder 1500 V gelijkstroom en is geschikt voor de spoorbreedte 1,087 m. Ze halen 120 km/h. Totaal aantal zitplaatsen : 198 in tweede klas (4 rijtuigen) en 23 + 31 in "Super"-klas (in de twee andere rijtuigen).

**FOTO 71-08** Een motorstel (reeks 50000) van de Nankai Electric Railway verzekert op 8 augustus 2005 een pendeldienst naar de luchthaven van Kansai. Zij vertrekken om de 30 minuten en afstand wordt in 29 minuten afgelegd.

Philippe DE GIER.



### Buitenland kort...

#### DENEMARKEN

● De DSB heeft 16 diesellocomotieven van het type MZ verkocht aan de Australische maatschappij *Lachlan Valley Rail Freight*.

#### BOMBARDIER - LNVG

● Bombardier ontving vanwege de Landesverkehrs-gesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) een order voor de levering van 11 diesellocomotieven van het type TRAXX P160DE. Het betreft de diesel-

versie van het gekende TRAXX-gamma van Bombardier. Het betreft de eerste bestelling. Hun levering begint vanaf augustus 2007. Vanaf december 2007 zal men ze inzetten voor de sleping van regionale treinen op de lijn Hamburg - Cuxhaven.

#### ZWITSERLAND

● De SBB/CFF heeft de zes locomotieven 181 001 t/m 006, geërfd na het bankroet van de MThB (zie *ODB 54* blz. 20), verkocht aan MRCE. Deze werden in 2000 gebouwd en zijn van het type TRAXX van Bombardier. Ze zijn en-

kelspanning en identiek aan de DB-reeks 142 (ex-MThB 486 651 tot 656).

#### EURO CARGO RAIL

● EWS startte onder de naam Euro Cargo Rail haar activiteiten voor het goederenvervoer in Frankrijk.

In afwachting van de homologatie van de diesellocomotieven Class 66, wordt de dienst voorlopig verzekerd door vier diesellocomotieven Vossloh type G 1206.

De eerste ritten werden gereden tussen Frethun - Dunkerque en Tourcoing.

## Italië

### **FS : nieuwe kleuren**

De laatste maanden zijn nieuwe livреи verschenen bij de FS. De trek-duwstammen die de pendeldienst tussen Roma Termini en de luchthaven verzekeren, werden geleidelijk in een nieuwe en zeer kleurrijke livrei herschilderd, waarin blauw overheerst.

De hoge snelheidsstammen ETR 500 ontvingen eveneens een nieuwe kledje in verschillende tinten grijs en een discrete rode lijn.

Voorts zijn de 32 nieuwe diesellocomotieven van de reeks D 146 - door Firema gebouwd - dienst genomen tussen 2003 en 2004, herschilderd in een erg kleurrijk livrei. Deze machines werden verdeeld als volgt : 25 machines voor Cargo en 6 voor de reizigersdienst. Zij werden voorzien van een Isotta-Fraschini-dieselmotor van 1400 kW en een hydraulische transmissie van Voith. De D 146.2033 werd als prototype D 147.001 uitgerust met een Caterpillar motor van 1400 kW.

**FOTO 71-09** ↗ De *D146.2026* werd op **31 maart 2004** in Roma Termini geleverd.

**FOTO 71-10** → Vertrek te Roma Termini van een pendel naar de luchthaven, geduwd door *E 464.003* (ADtranz, 20-12-1999).

**FOTO 71-11** ↓ Het stel *ETR 500* nr. 45, omkaderd door de motorvoertuigen *E 404.548* en *549*, in hun nieuwe grijze livrei. Roma Tiburtina.

Yves. STEENEBRUGGEN, 12- 11-2005.



## Kroatie

### Het einde van de "Schienenbus"

De laatste dieselmotorwagens type "Schienenbus" van de Kroatische Spoorwegen (HZ), reeks 7.221 werden bij invoering van de nieuwe dienstregeling op 10 december a.s. geschrapt.

Deze kleine motorwagens zijn afkomstig van de reeks 812-813 van ex-Joegoslavische Spoorwegen (273 eenheden die door Uerdingen en Gosa tussen 1953 en 1965 werden gebouwd) en zijn gelijk aan "Schienenbusse" die in het verleden op het Duitse net circuleerden (reeks 795 van DB).

De laatste Kroatische exemplaren van het depot te Karlovac, reden op de lijn Karlovac - Ozalj - Metlika (aan de Sloveense grens). Zij zullen vervangen worden door tweedehandse Zweedse dieselmotorwagens van het type Y1 (reeks HZ 7.122).



**FOTO 71-12** Op 12 augustus 1989, wanneer Kroatië nog deel uitmaakte van de Joegoslavië, verzekert een motorwagen van de reeks 813 een lokale trein op de lijn Divaca - Pula. De "Schienenbus" komt aan bij de stopplaats van Krajcar Brijeg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 71-13** Op 7 april 1998, komt te Machicno de lokale trein Karlovac - Bubnjarci aan, gereden door motorwagen 7.221.013. Yves STEENEBRUGGEN.



## Luxemburg

### Vervanging van de motorwagens reeks 2100

Zoals we in ons vorige nummer op blz. 12 hebben gemeld, heeft de CFL op 11 december 2005 de zes motorwagens reeks 2100 afgesteld. Ze zullen door de SNCF worden overgenomen voor rekening van de regio Lotharingen en worden aangepast aan de reeks X73500. De redenen voor deze verkoop zijn de talrijke kleine defecten, de geluidsvervuiling (te luidruchtig) en de te kleine capaciteit. De door de 2100'en verzekerde diensten tussen Luxemburg en Kleinbettingen, geëlektrificeerd met 3000V, werden overgenomen door een dieselstel reeks 628 van de DB (waarvan de CFL twee exemplaren bezit) en door een gesleept stel met een locomotief reeks 3000. Bovendien wordt de verbinding Trier - Luxemburg sedert 11 december 2005 verzekerd door één 628 en twee gesleepte stellen (locomotief reeks 4000 + dubbeldeksrijtuigen).

### Luxembourg - Trier

Zoals hierboven werd gemeld wordt de RE-dienst Luxembourg - Trier sinds 11 december 2005 door drie stellen verzekerd : twee stammen dubbeldeksrij-



**FOTO 71-14** Aankomst van de RB 5735 Kleinbettingen - Luxembourg in Mamer-Lycée met motorwagens 2105 en 2101. Op 11 december werd deze verbinding overgenomen door een motorwagen reeks 628 en een gesleept stel (locomotief reeks 3000 + dubbeldeksrijtuigen). Ter herinnering : de stopplaats Mamer-Lycée werd op 15 september 2003 geopend.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

tuigen gesleept door een locomotief reeks 4000 en een motorwagen reeks 628.

Bovendien rijden enkele treinen met dubbeldeksrijtuigen op het Duitse net verder van Trier tot Schweich (gelegen aan de Moezel, 12 km ten noorden van Trier richting Koblenz) volgens volgende dienstregeling :

RE 5204 : Schweich 06.09 - Lux 07.17  
 RE 5210 : Schweich 07.09 - Lux 08.17  
 RE 5230 : Schweich 19.38 - Lux 20.41  
 RB 12256 : Schweich 18.28 - Trier 18.43  
 RE 5221 : Lux 18.17 - Schweich 19.18  
 RE 5235 : Lux 17.15 - Schweich 18.18  
 RB 12213 : Trier 06.21 - Schweich 06.36  
 RB 12255 : Trier 05.31 - Schweich 05.44  
 (Lux = Luxembourg)

**RB 5733 Kleinbettingen - Luxembourg, bestaande uit de motorwagens 2105 en 2101, vertrekt uit Mamer op 4 augustus 2005.** Emile BECKER.



## Groot-Brittannië

### De gesleepte treinen verdwijnen geleidelijk

De laatste door dieseltractie gesleepte reizigerstreinen verdwenen met de invoering van de nieuwe dienstregeling van 11 december 2005. De 'Arriva Train Wales'-verbinding Rhymney - Cardiff werd op weekdays tijdens het spitsuur en de ganse zaterdag verzorgd met locs Class 37/4 (gehuurd bij EWS) en Mark 2F-rijtuigen.

De diensten rond Cardiff werden volledig gereorganiseerd. Hierdoor ontbreekt de tijd, nodig voor het kopmaken van de locomotieven. Maar de afschaffing van de gesleepte treinen was één van de voorwaarden bij de franchisetoe wijzing aan Arriva Trains Wales.

De dieselstellen Class 142, 143 en 150 verwierven hierbij het monopolie op alle verbindingen in de vallei van de Cardiff.

Tijdens de laatste maanden waren de treinen op zaterdag bezet met Britse spoorwegliefhebbers, die allen een laatste maal een Class 37 in actie wilden meemaken.

Deze werden door EWS en Arriva in de watten gelegd : regelmatig werden er 37'ers getooid in historische schilder-

**chFOTO 71-16** Een trein Rhymney - Cardiff wordt gesleept door de 37419 en rijdt voorbij de kandelaar van Bargoed. Deze lijn zijn nog vele mechanise seinen in dienst.



**FOTO 71-15** Een trein vanuit Rhymney, gesleept door 37425 - in oude BR-livrei - komt aan te Caertfili op 1 november 2005. Deze trein bestaat uit 4 Mark F2-rijtuigen van Virgin.  
Yves STEENEBRUGGEN.

gen (groene 37411, 37416 in bruine 'Royal Scotman'-livrei en 37425 in BR-blauw) ingezet.

Virgin Trains en First zijn de enige operatoren die nog diesellocomotieven inzetten in de reizigersdienst :

- Virgin verzorgt dagelijks twee rechtstreekse verbindingen tussen London en Holyhead. Een Class 57 sleept de Pendolino-motorstellen op de niet-geëlektrificeerde sectie Crewe en Holy-

head. Hier wordt de aansluiting met de ferry's naar Dublin verzekerd;

- First huurt locomotieven bij EWS voor het slepen van nachttreinen vanuit Euston : Class 67 voor de verbindingen naar Iverness en Aberdeen, Class 37/4 voor de bestemming Fort William (bij vertrek vanuit Edinburg).

Bij de elektrische tractie reed Class 73 de laatste diensten op 28 juli op de verbinding Gatwick Express.





**FOTO 71-17** Doorrit van een directe trein London Liverpool Street - Holyhead op de dieselsectie Crewe - Holyhead, verzekerd door een Pendolino-motorstel van en gesleept door de 57310 (ex-Class 47, met een nieuwe GM-dieselmotor type 645-12E3 van 2500 pk - 80 t - 120 km/h). Llanduno Junction, 6 oktober 2005. Philippe DE GIETER.

Sedert 10 juni 2005 worden alle treinen van "Virgin Trains" (West Coast Main Line) verzekerd met Pendolino-motorstellen (Class 390) en Voyager-dieselstellen (Class 220 en 221). Dit betekende het einde voor de elektrische locomotieven Class 87 in de reizigersdienst.

In het Westen van Engeland had de 86235 de trieste eer om als laatste 86'er ingezet te worden op 17 september voor rekening van "One" (nieuwe operator die Anglia vervangt voor de bediening van de lijnen ten noordoosten van London Liverpool Street naar Norwich).

De plaats van Class 86 wordt nu ingenomen door de Class 90.

Tenslotte in Schotland vervangen de motorstellen van Class 322 de door Class 90 gesleepte Mark 3-rijtuigen op de verbinding Edinburgh - North Berwick.

**FOTO 71-18** Vertrek van een Anglia-trein met bestemming London, gesleept door de 86230. Class 86 werd tussen 1965 en 1966 gebouwd door English Electric en Vulcan Foundry (Class 86/2 : 4550 kW - 86 t - 200 km/h). Norwich, 16 maart 2005. Philippe DE GIETER.



## Zwitserland

### De aankooppolitiek tot 2015 van de voertuigen is gekend

#### De aankooppolitiek van het rollend materieel tot in 2015 is gekend.

Tot 2011 zal er 2,22 miljard Zwitserse frank (1,44 miljard euro) geïnvesteerd worden in rollend materieel. Flirtstammen zullen in alle regio's gaan rijden en er zullen 60 nieuwe dubbeldeksstammen komen, waarvan 15 van de nieuwe generatie voor de S-Bahn van Zürich.

Aan de basis van deze planning, ligt een rapport betreffende het reizigerswagenvoerpark, dat bovenal een te grote diversiteit aan materieel aan de kaak stelt. Het accent zal dus liggen op het bekomen van een beperkt aantal reeksen en de eliminatie van de kleine series. Enkel de Flirts, de Seetal- en de Turbo-motorwagens, ICN (kantelbakrijtuigen), IC 2000 (dubbeldeksstellen), VU IV en Eurocity zullen overleven. Om de exploitatie zo goedkoop mogelijk te houden, zal al het materieel met iden-

tieke stuurposten uitgerust worden, alsmede met een uniform systeem voor de berichtgeving aan de reizigers.

De huidige dubbeldeksmotorstellen zullen compatibel zijn met de volgende generatie; de Flirt- en de motorstellen zullen kunnen communiceren. In de huidige dubbeldeksstellen zullen vier informatieschermen per rijtuig geïnstalleerd worden. Ook wenst men, ten laatste in 2024, de treinen toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit.

Ook de regionale treinen zullen onder handen worden genomen: 194 tussenrijtuigen met lage vloer zullen aangekocht worden voor 270 miljoen frank (175 miljoen euro); 170 miljoen frank (110 miljoen euro) zullen besteed worden aan de renovatie van de motorrijtuigen en de stuurstandrijtuigen; deze zullen geklimatiseerd worden en herdoopt als NTN Optimo. Einde voorzien in 2013.

Het eerste dubbeldeksmotorrijtuig voor de S-Bahn van Zürich - serie RABe 514 - is op 2 december 2005 voorgesteld (zie rechter pagina); ze zal in dienst komen in de loop van april. Een eerste

bestelling omvat 35 rijtuigen; er is een optie voor 25 bijkomende treinen. Daarboven zal vanaf 2006 een offerte gevraagd worden voor een derde generatie dubbeldeksrijtuigen voor de RER van Zurich; 100 tot 120 stellen zullen geleverd worden vanaf 2010 aan 15 per jaar.

Voor de langeafstandstreinen zullen 297 VU IV-rijtuigen beschikbaar zijn om de dienst via de Lötschbergtunnel te verzekeren. Deze tunnel zal in dienst gesteld worden in 2008.

Verder zullen 224 Eurocity-rijtuigen gemoderniseerd worden en overgedragen aan de binnenlandse dienst. De aankoop van langeafstandsrijtuigen van een nieuwe generatie is niet voorzien voor 2012.

De RABDe 510 (Mirage), RBe 540, VU I en VU II zullen vernield uit dienst genomen worden, gesloopt of verkocht. Het is voorzien om een duizendtal rijtuigen van diverse types uit dienst te nemen tegen 2015.

(Volgens *Courrier CFF* n°22 van november 2005).

**Zolang de nieuwe meerspannige motorstellen niet geleverd zijn, huurt de maatschappij Cisalpino sedert 12 september 2005 Eurofima-rijtuigen bij SBB/CFF en FS en twee vierspannige locomotieven bij SBB-CFF-Cargo: de Re 484 014 en 017 (TRAXX van Bombardier). Deze machines werden herschilderd in de livree van Cisalpino en worden ingezet op de EC-verbinding Basel / Genève - Milano. Door het gebruik van de Re 484 vervalt de locomotiefwissel aan de grens.**

**Een EC Bern - Milano, gesleept door Re 484 017, rijdt op 18 december 2005 voorbij Saint-Saphorin, gelegen aan de boorden van le Lac Léman. De drie eerste rijtuigen versterken de trein en zijn geen eigendom van Cisalpino.**

Steve ROD.





## Nieuwe motorstellen voor het RER van Zürich

De SBB/CFF ontving einde 2005 het eerste vierdelige dubbeldeksmotorstel type RABe 514 voor het RER van Zürich. Bij Siemens werden 35 eenheden (en 25 in optie) besteld die 378 zitplaatsen aanbieden (74 A + 304 B).

Elk rijtuig beschikt aan iedere zijde over twee dubbele deuren met lage opstap.

De stellen zijn 100 meter lang, leeg wegen zij 218 t, ontwikkelen een doorlopend vermogen van 3200 kW, de snelheid is beperkt tot 140 km/h. De versnelling bedraagt 1,1 m/s<sup>2</sup>.

**De RABe 514 001 te Zürich Hbf, op 2 december 2005.** Steve ROD.



## China : JiTong : Einde van de stoom!

Nu is het echt gedaan : de stoomtractie op de JiTong is definitief afgelopen. Het gaat om de lijn Jining - Tongliao (945 km.) waarop zich de fameuze JinPengpas bevindt (zie *OP DE BAAN* 66 p. 58). Sedert februari 2005 werd alleen nog het stuk ten noorden van Daban voor 100% met stoom geëxploiteerd. Langzaam maar zeker echter werden meer en meer diesels ingezet en eind 2005 hadden ze alle stomers verdrongen. Op 10 december reed het allerlaatste stoomkonvooi. Duizenden fotografen uit heel de wereld hebben ooit dit onbeschrijflijke spektakel bewonderd en gefotografeerd. Voor al de liefhebbers hier ooit gepasseerd zijn valt dit einde zwaar!

**FOTO 71-19** Op 1 januari 2005 konden de deelnemers van de TSP-reis naar China de QJ 7049 nog fotograferen op een mooi viaduct in de buurt van Chaganhada, tussen Lingdong en Daban. Foto TSP.



## SCHRAPPINGEN

5536 : 18-12-05 NK  
8247 : 22-11-05 FNND

## UIT REVISIE

## MUTATIES

## AFBRAAK

5114 : 12-05 FSR  
8047 : 12-05 FSR  
9121 : 12-05 FSR

## VERKOCHT

8247 : IFB (12-05)

## AFKORTINGEN

FBM : Brussel-Zuid  
FGH : Saint-Ghislain  
FHS : Hasselt

FKR : Merelbeke  
FNND : Antwerpen-Noord  
FSR : Schaarbeek  
GCR : Charleroi-Sud  
I / INF : INFRABEL  
IFB : Inter Ferry Boat  
It : Italië  
LC : comfort revisie  
LT : technische revisie 1  
M : gemoderniseerd  
NK : Kinkempois  
RI : tussentijdse revisie  
RG : algemene revisie  
UM : in treinschakeling  
++ : afbraak  
①②③④⑤⑥⑦ : maandag t/m zondag

## Elektrische locomotieven

### reeks 18

● De ombouw van de 1803 en de 1806, op vraag van Rail & Traction te Raeren, zal meer dan waarschijnlijk niet doorgaan.

### reeks 23

● De 2302, verongelukt op 7 augustus 2005 te Antwerpen-Noord (zie ODB 70 pagina 19) is officieel nog steeds niet buitendienst gesteld. De werkplaats Antwerpen-Noord is nochtans al begonnen met een gedeeltelijke demontage.

### reeks 25.5

● De Bergland Express (zie OBD 70, blz.

30) heeft Rotterdam als vertrek- en aankomstpunt. Een locomotief van de reeks 25.5 sleept deze trein tussen Rotterdam en Brussel-Zuid en terug.

Vertrek op vrijdag (Rotterdam 17.46 - Brussel-Zuid 20.32) en terug op zondag (Brussel-Zuid 08.37 - Rotterdam 10.30).

Bij onvoldoende belangstelling wordt de trein afgeschaft.

Het onderhoud van de rijtuigen gebeurt te Vorst-Rijtuigen. Dit heeft als gevolg dat de rijtuigenstam leeg moet worden overgebracht van/naar Vorst.

Het is al lang geleden dat een 25.5 nog aan kop van een reizigerstrein te zien was.

**Men zou de 2302 willen schrappen, maar deze beslissing is nog steeds niet bevestigd. Een zicht op de 2302 in de werkplaats van Antwerpen-Noord.** Emile VERSCHUREN.

### reeks 27

● De 2750, in augustus 2005 naar de fabriek van Bombardier de Crespin in Frankrijk gezonden (zie ODB 69 pagina 29), is niet omgebouwd en is in december naar België teruggekeerd.

Het is onmogelijk om de automatische GF-koppeling te installeren wegens de structuur van het chassis. (Het probleem stelt zich als de loc moet duwen). In de C.W. van Salzannes denkt men er aan het chassis volledig te versterken.

In afwachting is de 2742 omgebouwd met een multiplexage-systeem om in treinschakeling te rijden. De enige uiterlijke wijziging is het ontbreken van de kabels voor dienst in treinschakeling.

## GSM-R om in Duitsland te rijden

Sinds 30 december 2005 moeten alle voertuigen die via lijn 37 de Duitse grens naar Aachen Hbf overschrijden verplicht zijn uitgerust met een GSM-R. De 1601, 1602, 2701 t/m 2706 en de motorstellen 159 t/m 166 (voor de L-treinen Liège - Aachen Hbf) werden van deze installatie voorzien.

In maart wordt de GSM-R eveneens in dienst genomen op de sectie Gemmenich - Aachen West (lijn 24). Daarom werden de 5505 en 7771 t/m 7790 eveneens van deze installatie voorzien. Twintig andere locomotieven van de reeks 55 zullen nog worden aangepast.





**Op 19 september 2005 staat de 1602 te Aachen HBf gereed om met de drie I10-rijtuigen, die gediend hebben in de expotrein van Coca-Cola, te vertrekken. De zelfklevers zijn al verwijderd. Te Welkenraedt zullen deze rijtuigen achteraan een P-trein voor Brussel-Zuid gekoppeld worden.**  
*Michel HANSSENS.*

**Op 22 december werd een ontroestingsrit ingelegd tussen Vorst en Zuid en ?????????????????? voor de internationale I5 - en T2 rijtuigen die in de Bergland Express zullen gebruikt worden. De stam, getrokken door de 2728 is gefotografeerd tussen Tienen en Landen te Neerwinden.**  
*Pierre HERBIET.*



**Een zicht op de averij van de 1326 na de aanrijding van 14 oktober 2005. Zij bevindt zich nu te Salzinnes voor herstelling.**  
*Daniel MOENS, Zwankendamme (Zeebrugge) 28 oktober 2005.*

## Diesel locomotieven

### enreeks 55

● De 5536 van Kinkempois is buiten dienst gesteld op 18 december 2005, ten gevolge van een verschuiving van een kussenblok waardoor de krukas van de dieselmotor zwaar werd beschadigd.

● De 5519 is op 24 januari 2006 de Centrale Werkplaats van Salzannes binnen gereden voor een tussentijdse herziening. Zij zou haar elektrische verwarmingsinstallatie en dus ook haar blauwe livrei moeten behouden.

● Sinds 11 december 2005 hebben de 55'ers ATB de tractie van de treinen 47610 en 49611 Hasselt - Sloe en terug (enkelvoudige tractie) van de 77'ers overgenomen :

**47610** ①-⑤ Ford-Genk 17.20 - Sloe 21.20

**49611** ②-⑥ Sloe 22.20 - Genk-Goederen 02.25

### reeks 77

● Op 11 december 2005 hebben de 77'ers ATB de treinen tussen Ford-Genk en Sloe overgelaten aan de 55'ers ATB. Ter compensatie hebben de 77'ers ATB de treinen 48571 en 48570 tussen Gent-Zeehaven en Duisburg en terug gekregen. Deze rit wordt in treinschake-



*Teneinde de goede werking van de ARR-installatie (Automatische Rit Registratie) te controleren hebben de 5507 en 7775 een testrit ondernomen tussen Kinkempois en Venlo op 10 november 2005. De beide locs zijn het station van Reuver, tussen Venlo en Roermond, gepasseerd.*  
Michel de ESCH.

ling gereden onder volgende dienstregeling (dagen GN01 en 02 van de omloop : zie ODB 69 pagina 32) :

**48571U** ①-⑤ Gent-Zeehaven 17.52 - Roosendaal 19.48 - Duisburg 00.25

**48570U** ②-⑥ Duisburg 03.11 - Gent-Zeehaven 09.02

### reeks 51

● De 5132, die aangekocht was door het Italiaanse spoorwerkbedrijf Esposito door tussenkomst van Rails & Traction,

heeft de werf van Armentières in Frankrijk verlaten (zie ODB 70 pagina's 37 tot 39) met bestemming Italië.

### reeks 62/63

● Wegens een gebrek aan beschikbare locomotieven te Mons, gebeurt het sporadisch dat locs van de reeks 62/63 van Infrabel aan kop van goederentreinen worden gesignaleerd. Meestal op kop van de cementtrein die vanuit Havinnes vertrekt.

*Sinds 5 september 2005 rijdt trein 44537 Herentals - Aachen niet meer via Mol en Hasselt, maar via Antwerpen en vandaar elektrisch tot Montzen. Voor deze trein konden we blauwe 55'ers zien op lijn 15. De 5510 op kop van trein 44537 te Leopoldsburg, 28 augustus 2005.*

Michel HANSENS.



## reeks 80

● De in mei 2005 door het Italiaanse spoorwerkbedrijf Gleisfrei aangekochte 8006, heeft België verlaten op 16 december 2005. Zij werd te Schaarbeek op een vrachtwagen geladen.

## reeks 82

● De 8247 van stelplaats Antwerpen-Noord is buiten dienst gesteld op 21 november 2005 en verkocht aan IFB (Inter Ferry Boats). Deze loc bevond zich in park sinds december 2004.

## reeks 84

● Op 1 december 2005 zijn de 8426, 8429, 8431, 8432, 8434 en 8437 overgebracht van Merelbeke naar de schroothandelaar te Deerlijk (lijn 75 tussen Oudenaarde en Kortrijk).

## reeks 91

● De 9116 (buitendienst sinds 20 februari 2005 te Charleroi-Sud), is in de loop van januari heropgestart en op 13 januari overgebracht van Ronet naar Hasselt waar ze de 9111 ondersteunt bij de rangeerbewegingen in de tractiewerkplaats. Dank zij de 9116 (beschouwd als groot werktuig) wordt een loc van de reeks 73 minder ingezet en dus veel kosten bespaard; de locs reeks 73 zijn van B-Cargo en worden duur gefactureerd aan de werkplaats.

*De 8426, 8429, 8431, 8432, 8434 en 8437 die uitgeweken stonden te Merelbeke, werden op 1 december overgebracht naar Deerlijk (lijn 75 tussen Oudenaarde en Kortrijk).  
Deerlijk, 1 december 2005.  
Bruno MALFAIT.*



*Op 22 september 2005 heeft de 5517 ATB uitzonderlijk een autotrein gereden over lijn 53 Mechelen - Melle.  
Wim DE RIDDER.*



*Op 27 september 2005 verlaat een militaire trein de kazerne van Marche-en-Famenne, tot Kinkempois gesleept door de 5529.  
Julien MULPAS.*



## Wagens



### Ombouw van de stortwagens Eaos 1415A3

De Centrale Werkplaats van Cuesmes (Mons) startte einde 2005 met de om-

bouw van de stortwagens op draaistellen - type Eaos 1415A3 - (214 stuks) tot wagens voor het vervoer van schroot.

De belangrijkste werken omvatten het verstevigen van de wagenbak, vervanging van de houten vloer door een metalen. Aan de zijwanden worden de twee klapdeuren en hun ophanging verwijderd en vervangen door slechts één klapdeur.

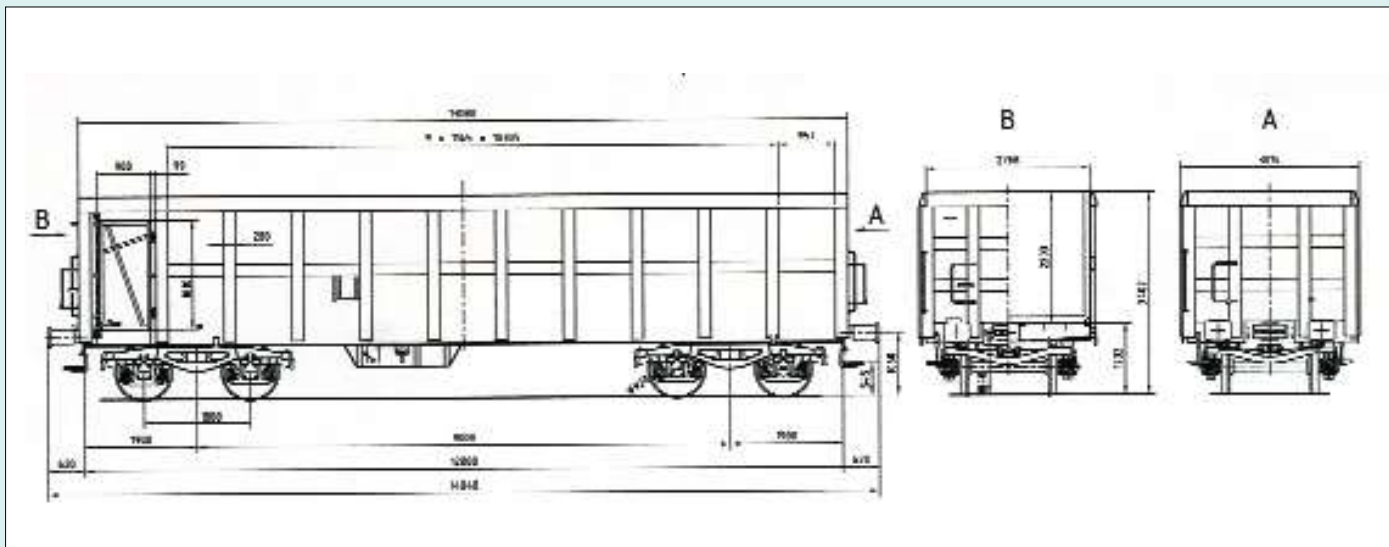
Zij worden ingedeeld in het type

1415G8 met lettercode Fas (F = stortwagen van een speciaal type, a = op twee 2-assige draaistellen, s = snelheidsregime S 100 km/h).

Zij kregen de UIC-nummers 31 (of 35) 88 673 4 500 t/m 899 (niet opvolgend).

Leeg wegen zij gemiddeld 27,3 t en beschikken over een laadvolume van 77 m<sup>3</sup>.

De maximale snelheid is beperkt tot 100 km/h in beladen toestand en tot 120 km/h leeg.



Een Fas, type 1415G8 met UIC-nr. 31 88 673 4 527-0 te Châtelet, 11 december 2005.

Christian DOSOGNE.



Voor en na de ombouw :  
 een Eaos 1415A3 naast een  
 Fas 1415G8.  
 Châtelet, 11 december 2005.  
 Christian DOSGNE.



De nieuwe wagens voor het vervoer van rollen plaatstaal (Coils) en brammen, Shmmns type 3614E2 (zie OP DE BAAN 69 p. 36) zijn voorzien van enorme U-vormige rongen, bijgenaamd "stierenhorens".

De beslissing van B-Cargo om de wagens zo uit te rusten werd echter te laat genomen. Daarom werden de reeds geleverde wagens naar de Centrale Werkplaats van Gentbrugge gestuurd, waar de nieuwe uitrusting zal aangebracht worden.

De nieuwe wagens zullen aan B-Cargo geleverd worden reeds voorzien van hun "horens".

Hier wagen 31 88 478 5 133-0 te Châtelet op 11 december 2005.

De "horens" dienen om de brammen te stutten. Ze zijn geschilderd met een speciale verf die weerstand kan bieden aan zeer hoge temperaturen.

Christian DOSGNE.

# PLAN 3614E2

## Rijtuigen

### **Nieuw order voor M6-rijtuigen geplaatst**

Op 1 december 2005 besloot de Raad van Beheer van de NMBS 90 bijkomende dubbeldeksrijtuigen van het type M6 te bestellen. Met de 210 rijtuigen in dienst en de 70 eenheden, besteld in 2004 en waarvan de levering werd aan-gevat, komt men tot een totaal van 370 M6'en.

Dit nieuwe order omvat 36 B-rijtuigen, 18 A-rijtuigen, 18 stuurrijtuigen en 18 multifunctionele rijtuigen. Ze worden ge-  
bouwd door de tijdelijke vereniging Bombardier-Alstom. Het contract heeft een waarde van 166,2 miljoen euro.

Ondertussen werd beslist de M5-rijtui-  
gen te moderniseren (Zie p. 29).



**FOTO 71-20** Sedert 11 december 2005 overschrijdt geen enkele I11-rijtuig nog de Belgische grens. Tot 10 december zette men voor de EC "Vauban" nog een stam I11-rijtuigen in. Op 25 oktober 2005 zien we de EC 97 "Vauban" Milano - Brussel-Zuid bij de afdaling van de Lötschberg in de omgeving van Reichenbach en rijdt naar Spiez. Serge MARTIN.

### **Een oud K1-rijtuig van de NMBS teruggevonden in Polen**

In *OP DE BAAN* 19 pagina 50 publiceerden we al meerdere foto's van oude NMBS-rijtuigen van het type K1 en M1 die teruggevonden werden in Polen. Deze bleven na de Tweede Wereldoorlog hier achter. We tonen hier wederom een foto van een oud K1-rijtuig dat zich in de stelplaats van Krakow Plaszow bevindt. Het is een dienstrijtuig en draagt het nummer XHa 524 952. Het betreft hier een oude K1 C11, dat rust op draaistellen van het type 5. Zijn NMBS-nummer is niet gekent. In totaal gingen tijdens de oorlog 63 rijtuigen van dit type verloren (63 nummers mogelijk tussen 23.001 en 23.247). Henk DE JONG, 1 juni 2005.





## Diversen

### Ijzeren Rijn

Na de perikelen rond het heropenen van de Ijzeren Rijn (binnen het Vlaamse Parlement) heeft de Nederlandse regering in november 2005 beslist dat het traject van de Ijzeren Rijn (Antwerpen - Neerpelt - Roermond - Ruhrgebied) niet in gebruik zal genomen worden. De heropening zou veel te kostelijk zijn omdat er te veel bouwwerken geconstrueerd moeten worden om de ecologie geen schade toe te brengen (zoals meerdere lange tunnels onder de groene zones). In totaliteit zouden de kosten van de werken oplopen tot 625 miljoen euro waarvan er meer dan 100 miljoen ten laste van België zouden vallen (!). Met dit prijskaartje zou deze lijn nooit rendabel kunnen zijn.

### Lijn 86 Leuze - Frasnes

Het baanvak Leuze - Frasne op de lijn 86 is zoals voorzien buiten dienst gesteld op 31 december 2005. De kunstmestproducent Rosiers te Moustier was de laatste klant die nog gebruik maakte van deze lijn en heeft alles geprobeerd om de lijn open te houden maar het heeft allemaal niet mogen baten. Nu worden de goederen voor Duitsland met

vrachtwagens vervoerd tot in Tournai en vervolgens per boot. Maar bij lage waterstand op de Rijn moeten de goederen meer dan eens vervoerd worden per trein. De sluiting van de lijn levert nu enkel een verhoging op van 23.000 vrachtwagens tussen Frasnes en Tournai en eventueel naar Duitsland indien het waterpeil van de Rijn te laag is. Met welk spel is de politieke wereld bezig die de spoorwegen wil promoten om de wegen te ontlasten en het CO2 gehalte te beperken maar in realiteit juist het omgekeerde uitvoert!? Moeten we wachten op een ongeluk tussen een vrachtwagen en een schoolbus om voordat er veranderingen gebeuren?

### De klokkentoren van Gent-Sint-Pieters

In *OP DE BAAN 45* pagina 31 werden de plannen over het renoveren van de toren en klok te Gent-Sint-Pieters reeds aangehaald. De toren helt namelijk gevaarlijk over (meer dan 30 cm). De voorbereidende werken zijn gestart op 21 november 2005 en de eigenlijke demontage zal plaatsvinden in het begin van januari. Inwendig zal hij met beton versterkt worden, langsbuiten zal de toren zijn origineel zicht behouden. Het einde van de werken is voorzien voor mei 2006 en het prijskaartje bedraagt 570.000 euro.

### Lijn 37 : berm te Dolhain

Ter hoogte van het station Dolhain, op de lijn 37 Liège - Verviers, wordt de snelheid van de treinen momenteel beperkt tot 40 km/h door de slechte staat van de rotswand die dreigt in te storten. Het is trouwens deels om deze reden dat de NMBS had besloten om de lijn 39 sneller te elektrificeren teneinde gemakkelijker treinen te kunnen omleiden in geval van problemen op de lijn 37.

Men heeft verschillende oplossingen onder de loep genomen, waaronder het simpelweg afschaffen van de sectie Verviers - Welkenraedt na het in dienst komen van de HSL Liège - Aachen of deze sectie op enkelspoor te brengen.

Infrabel heeft tenslotte besloten om het ontwerp, dat voorzag in het rechttrekken van het tracé en in het bouwen van een nieuwe tunnel met dubbelspoor te Dolhain - Gileppe, alsook in het aanleggen van een open sleuf, te herzien, dit om het beruchte talud te vermijden.

Het in dienst komen van deze nieuwe tunnel zal tot gevolg hebben dat de huidige stopplaats van Dolhain verschoven wordt naar de stopplaats Dolhain - Vicinal waar nieuwe perrons, een parkeerterrein en een nieuwe toegang zullen aangelegd worden.

**FOTO 71-21** Tijdens de maanden november en december reden nog steeds treinen met meststoffen naar Frasnes. Ondanks het felle protest van de directeur van het meststoffenfabriek Rosiers, werd de lijn op 31 december 2005 toch buitendienst gesteld. Gevolg : 23.000 vrachtwagens meer op onze wegen...  
Op 18 november 2005 verlaat de lege trein 27775 Frasnes met bestemming Leuze.

Serge MARTIN.





## LIJN 39 GEËLEKTRIFICEERD

*De eerste proefrit op de geëlektrificeerde lijn 39 werd gereden op 17 november 2005 tussen Welkenraedt en Montzen en terug. De rit werd uitgevoerd door de 2724 gekoppeld met de 2709. Deze proeven waren bevredigend. Deze lijn diende aanvankelijk om de internationale nachttreinen 242 en 243 (Berlin - Paris) om te leiden bij werkzaamheden op de lijn 37. De locomotieven 2724 en 2709 nabij Montzen - Dorp.*

Michel HANSSENS.

### Lijn 141

Een K.B., gepubliceerd einde 2005, machtigt de NMBS de sectie Court-Saint-Etienne - Genappe op te breken. Het betreft hier de laatste gedeelte van lijn 141 Court-Saint-Etienne - Baulers - Manage.

### Heropening van meerdere reizigerslijnen ?

De NMBS heeft meerdere mogelijkheden bestudeerd om bepaalde lijnen of specifieke baanvakken te heropenen voor het reizigersverkeer.

In november 2005 hebben verantwoordelijken van de NMBS en de CFL de laatste hand gelegd aan het project in verband met het inzetten van reizigerstreinen op de as Virton - Athus - Arlon. Enkel de federale regering moet zich nog uitspreken over het voorziene financieringstekort van de uitbating. Indien alles vlot verloopt zullen er terug reizigerstreinen rijden in december 2006. De uitbating van het gedeelte Virton - Athus zal gebeuren door de CFL door middel van de dubbeldeksmotorstellen van de reeks 2200 of door gesleepte

dubbeldeksrijtuigen (met locomotieven van de reeks 3000 of 4000). Drie stopplaatsen zullen terug in dienst genomen worden : Halanzy en Aubange op de lijn 167 (Virton - Athus) en Mesancy (op de lijn 171 Arlon - Athus). De voorziene diensten zouden aantrekkelijk zijn voor de potentiële reizigers.

De NMBS wenst ook terug een verbinding te verzekeren tussen Mons en Maubeuge.

Het eerste deel van dit project is al sinds 12 december 2005 in uitvoering met het inzetten van reizigerstreinen tussen Maubeuge/Aulnoye en Quévy. Zie ook p. 34.

De Lijn De Panne - Dunkerque is eveneens opgenomen op het verlanglijstje. De desbetreffende diensten hebben gevraagd wat de mogelijkheden waren om de reeks 41 te homologeren om op het SNCF net te kunnen rijden.

De frequentie op de verbinding Liège - Aachen Hbf zou verhoogd worden tot een trein per uur. Ook zal er opnieuw een stopplaats voorzien zijn te Hergenrath. Er is wel geen enkele datum vooropgesteld maar waarschijnlijk na het in dienst

nemen van de hogesnelheidslijn tussen Liège en Aachen in 2008 zullen de plannen uitgevoerd worden.

Vanaf 2007 zal het gebruik van PZB (Indusi) verplicht zijn op de sectie Aachen Süd Grenze - Aachen Hbf.

Een andere mogelijkheid is het integreren van de verbindingen Liège - Aachen en Liège - Maastricht (Euregio) door middel van Duitse motorwagens van het type Talent.

### Openstellen van de spoornetten verschoven naar 2010

De Europese ministers van vervoer hebben op 5 december 2005 besloten om de openstelling van het internationale spoorwegtrafiek voor reizigers uit te stellen van 2008 tot 2010 en tot 2012 voor het nationale verkeer.

De ministers hebben eveneens het principe goedgekeurd van de vergoedingen in geval van vertraging in internationaal verkeer, d.w.z. een vergoeding van 25% bij een vertraging van een uur en maximum 50% in geval van een vertraging van meer dan twee uur.

## Dinant - Givet : de polemiek

Het gemeentebestuur van de stad Givet en de regionale overheid van de Franse Ardennen wensen uitdrukkelijk de heropening van de lijn Dinant - Givet met verlenging van de dienst tot Charleville, een stad die weldra door de TGV zal bediend worden. Zelfs als de stad Dinant zich eveneens zeer geïnteresseerd zou tonen, geldt dit niet voor de Waalse autoriteiten en in het bijzonder voor minister Antoine die er absoluut tegen is. De reden houdt verband met de rendabiliteit van lijn die te gering wordt geacht en de buitensporige kosten voor zijn herstelling, geschat tussen 22 en 28 miljoen euro alleen maar voor 20 kilometer enkelspoor (!). Des te meer daar de verbinding Dinant - Givet met TEC- bussen volledige tevredenheid biedt tegen exploitatiekosten die beduidend lager liggen... De vervanging van de sporen slurpt 70% van dit bedrag op, terwijl 21% noodzakelijk is voor de automatisering van de overwegen. Het Waalse gewest verkiest te investeren in de modernisering van de lijn naar Luxemburg, waar de werkzaamheden 459 miljoen euro zouden kosten voor een tijdswinst van 12 tot 15 minuten...

Hoe dan ook, de overheden die geïnteresseerd zijn in het project verwachten een Europese hulp in verband met de nieuwe doelstelling 3 van 2007. De kosten zouden door de plaatselijke gemeenschappen in Frankrijk voor hun rekening genomen worden, dit in tegenstelling tot België, waar nog niets bepaald is. Het treinverkeer tussen Givet en Charleville zou van de 13 huidige heen- en terugritten moeten stijgen tot 18 in de toekomst. Tussen Dinant en Givet zou de verbinding geschikt zijn om 800 personen per dag te vervoeren, studenten niet inbegrepen. Het gebruikte materieel zou door de SNCF geleverd worden. Bij Infrabel is men absoluut tegen het project, uit angst om - in geval van elektrificatie - een deel van de goederentrage, die nu de "Athus - Meuse" gebruikt, omgelegd te zien via Givet en de Franse noordoostas.

Zoals men ziet, wanneer het om de spoorweg gaat zijn de bevoegde Waalse overheden nooit geïnteresseerd.

**In het kader van "Europalia Rusland" wordt van 15 oktober 2005 t/m 26 februari 2006 een grote tentoonstelling georganiseerd over de legendarische "Transsiberische Spoorlijn". Deze gaat door in de Koninklijke musea voor Kunst en Geschiedenis in het Jubelpark te Brussel. Naar aanleiding van deze expo werd een gesloten wagen van het type Gklms voor het museum geplaatst. Hij draagt het opschrift "Sibirski i Poezd" in Cyrillische letters, wat betekent : "De trein van Siberië".**

Christian DOSOGNE.



**Tijdens de maand juni werd door Infrabel het onkruid verwijderd op lijn 154 tussen Anseremme en Hastière. Dit heeft echter niets te maken met een eventuele heropening van de lijn...**  
Laurent JOSEPH.

## Aansluiting Glaverbel te Courcelles

In de loop van november 2005 werd het verbindingspoor dat leidt naar Glaverbel Mécaver uitgebroken. De aansluiting lag naast lijn 124 te Courcelles-Motte maar werd sedert meerdere jaren niet meer gebruikt.

### FOTO 71-22

**Samen met de aansluiting van Glaverbel Mécaver verdween eveneens het mechanische sein dat de uitrit beveiligde.**

**Courcelles-Motte, 6 mei 2001.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## **Brussel-Centraal : de renovatie wordt voortgezet**

Na de voorgevels en de grote hall, begint de NMBS-holding met het derde deel van de renovatie van het belangrijkste station op het Belgische spoorwegnet voor wat betreft het regelmatige reizigersverkeer. Na afloop van deze werkzaamheden, zal het station aan de reizigers een nieuwe ruimte voorstellen, waar veiligheid, een betere toegankelijkheid en een vlottere doorstroming de hoofdbegrippen zullen zijn.

Het Centraal Station werd ontworpen door de architect Victor Horta; aan de bouw werd begonnen in 1937 en het werd in dienst genomen in 1952. Voorzien om dagelijks 70.000 reizigers te verwerken, ontvangt het station vandaag 140.000 pendelaars die er in- en uitstappen uit 1150 treinen. Dit monument is sinds enkele jaren het onderwerp van indrukwekkende vernieuwingswerken die tot doel hebben aan het gebouw opnieuw zijn oorspronkelijk uitzicht te geven en zijn capaciteit te verhogen.

In 2000 hebben de voorgevels hun glans van weleer teruggevonden en de loketten werden gemoderniseerd; een nieuw Travel Center voor de internationale biljetten en de inlichtingen werd ingewijd, met een speciaal loket voor personen met verminderde mobiliteit. In 2004 was het de grote hall die een face-lift heeft ondergaan, met verbetering van de verlichting, de plaatsing van een geluidsinstallatie en de herinrichting van de handelszaken op de benedenverdieping.

De huidige fase betreft de tussenverdieping en de perrons. Het doel is de toegankelijkheid te verbeteren, de veiligheid te verhogen en om de reizigersstromen beter te verdelen. Om tot deze doelstellingen te komen, worden belangrijke werkzaamheden voorzien :

- een nieuwe verbinding zal gecreëerd worden tussen de uitgang Madeleine en de Kunstberg, zij zal de huidige route vervangen. De doorgang zal gemaakt worden tegenover de grote trap, aan weerskanten van de trap die naar de sporen 3-4 leidt. Er zal een nieuwe wachtzaal ingericht worden. Dan wordt het mogelijk om direct de Kunstberg te bereiken dankzij een nieuwe doorgang ter hoogte van het "Dynastie"-gebouw, gelegen op de Keizerinlaan, niet ver van het congresgebouw. Een koepel met een doormeter van 12 meter zal de gang laten baden in het natuurlijke buitenlicht gepuurd aan de oppervlakte. Drie trappen en drie roltrappen zullen het mogelijk maken om direct de perrons te bereiken via deze nieuwe doorgang;
- de perrons 1-2 en 5-6 zullen verlengd worden om treinen met 12 rijtuigen te ontvangen; het geheel van de perrons krijgt een nieuwe vloerbetegeling en er zullen zones met noppentegels voor slechtzienden worden ingericht. Het gebruik van lichte materialen zal veral-

gemeend worden. Er wordt een sterke geluidsinstallatie voorzien en de verlichting zal versterkt worden; de kolommen zullen een nieuwe bekleding ontvangen en de muren zullen met anti-graffiti verf behandeld worden;

- de bestaande handelszaken op de tussenverdieping worden vernieuwd en vergroot door terugwinning van alle beschikbare oppervlakte. Er worden nieuwe toiletten geplaatst;
- de rechtstreekse doorgang tussen de doorgang Putterie en de lokettenzaal,

die in het verleden bestond, zal heropend worden;

- om het geheel veiliger te maken, komen er bewakingscamera's in de stille hoeken.

Aan het einde van de werkzaamheden, voorzien in 2008, zal de signalisatie volledig herzien worden. Al deze werkzaamheden worden in fasen uitgevoerd teneinde de doorstroming van de reizigers en het treinverkeer zo weinig mogelijk te verstoren.



### **Vervanging van het brugdek van de bruggen van Houraing**

Tijdens het weekend van 12 en 13 november 2005 werden, door de NMBS-groep, de twee oude metalen bruggen boven de Dender tussen de stopplaats van Houraing en het station van Lessines vervangen door betonnen constructies. Tijdens de vervanging werden de nieuwe betonnen bruggen op stutten geplaatst zodat de oude constructie overspanden. Deze laatste werd stapsgewijs gedemonteerd en op platte schuiten geladen. De nieuwe kunstwerken konden vervolgens langzaam op hun plaats zakken.

**Hierboven : demontage van de metalen brug, gezien van op het spoor richting Lessines. Na afbraak van de oude brug kon het nieuwe kunstwerk met behulp van hydraulische vijzels definitief geplaatst worden.**  
Serge Hoogsteyn, 12 november 2005.

**FOTO 71-23 Hieronder : de 4602 komende van Ath rijdt weldra de metalen brug over de Dender op, richting Lessines. 3 maart 1986.**  
Pierre HERBIET.



**FOTO 71-24**

*Het op 28 november 2004 door brand verwoeste station van Ham-sur-Heure (lijn 132 Charleroi - Couvin) werd uiteindelijk afgebroken tijdens de herfst van 2005. Het station was al enkele jaren geen eigendom meer van de NMBS.*

*Zo zag het station er uit op 25 september 1986.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

### **Met een kredietkaart betalen in de trein**

Voor eind januari 2006 zouden alle treinbegeleiders voorzien moeten zijn van het nieuwe, draagbare IBIS-toestel (zie OBD 68 blz. 45). In de loop van 2006 zal IBIS uitgerust worden met een kaartlezer. Hierdoor kunnen reizigers, die opstappen in een stopplaats zonder loket, hun biljet betalen met behulp van hun kredietkaart.

### **EEN NIEUW KLEEDJE**

Eind december 2005 maakte de NMBS 520 miljoen euro vrij voor het herschilderen van het rollend materieel : de huidige bordeauxrode livrei zal verdwijnen en plaats maken voor een grijze schildering. De werken zullen worden uitgevoerd in de centrale werkplaatsen van Mechelen en Cuesmes en zijn gespreid over een periode van acht jaar.

Het City-Railmateriaal en de M5-dubbeldeksrijtuigen (130 stuks) komen als eerste aan de beurt : zij zullen volledig worden gemoderniseerd om hun comfort te verhogen. Alle zitbanken zullen worden vervangen en alle ramen zullen worden vernieuwd.



**FOTO 71-25** *Tijdens de maand november 2005 werd de oude rijtuigenwerkplaats van Mons - gedurende enkele jaren gebruikt door de dienst Infrastructuur - volledig afgebroken. Voor de werkplaats wachtten de 6254, 6275 en 6266 van INFRA op hun volgende inzet.*

*Serge MARTIN, 9 november 2002.*



## Nieuw snelheidssein

Sinds juni 2005 werd een nieuw selectief snelheidssein in dienst gesteld. Het bestaat uit een zwarte behuizing waarin een geel lichtcijfer vertoond kan worden. Indien verlicht, geeft het de nieuwe toegelaten maximum snelheid in tientallen km/h weer (normaal een hogere snelheid maar soms ook de voordien geldende snelheid). Het symbool komt overeen met het conventionele snelheidsbord : een omgekeerde gele driehoek die rust op een groene driehoek met de punt naar boven. Het eerste sein van dit type werd langs spoor A van de lijn 50A geplaatst voorbij de vertakking Klein Eiland, ter hoogte van de brug over het kanaal.



## Hogesnelheidsstellen voor Brussel - Amsterdam

● Het eerste van 12 motorstellen, besteld op 24 mei 2004 bij Ansaldo-Breda in Italië (zie ODB 62, blz. 34), zal niet voor 2008 geleverd worden. Er moeten dan nog verschillende test- en homologatieritten georganiseerd worden die verschillende maanden kunnen aanslepen. Omdat de HSL (Brussel -) Antwerpen - Amsterdam in april 2007 geopend moet worden, stelt zich de vraag met welk materieel deze verbinding uitgebaut zal worden in afwachting van de stellen van Ansaldo-Breda.

Verskillende mogelijkheden worden onderzocht en uiteindelijk heeft HSA (High Speed Alliance), de maatschappij die deze verbinding zal uitbaten, beslist op 12 locomotieven van het type TRAXX te huren bij Angel Train. Deze zullen de diensten verzekeren op de verbinding Brussel - Amsterdam in afwachting van de levering van de bestelde motorstellen.

Een zaak om op te volgen...



Op 30 september 2005 werd het geklasseerde voormalige station Leuvense Steenweg in Sint Joost-ten-Node (lijn 161 tussen Brussel-Noord en Brussel-Schuman) na een renovatie heropend als "Jazz-station". Er bevinden zich een archief, een projectie- en een conferentiezaal, een repetitielokaal, een winkel, een cultuurzaal met podium, lokalen voor verenigingen.

Zie ook *OP DE BAAN 34* i.v.m. dit station. Info : [jazzstation@skynet.be](mailto:jazzstation@skynet.be)

*Hierboven : het "jazz-station" gezien vanop de Leuvense Steenweg  
Christian DOSOGNE, 30 september 2005.*

**FOTO 71-26 5183 passeert los onder het station op 23 oktober 2005.**

TSP.





**FOTO 71-27** 18 november 2005, een gecharterde trein bestaande uit zes rijtuigen van de *Oriënt-Expres* rijdt van *Paris-Est* naar *Antwerpen-Oost* en terug. De trein werd hier vereeuwigd vlak voorbij de stopplaats van *Masnuy-Saint-Pierre* op lijn 96 tussen *Jurbise* en *Soignies*.  
Serge MARTIN.

De recente opening van een fabriek voor biobrandstoffen in Gent zorgt voor een druk verkeer van graansilowagens vanuit Tsjechië. De treinen rijden via Montzen. 15 oktober rijdt een lege trein via lijn 24, richting Duitsland, over het viaduct van Voeren dat gelegen tussen Visé en Montzen.  
Michel HANSENS.





*Loc 3008 CFL sleept een lege zandtrein richting Gouvy. Schieren, 21 juni 2005.*

*Emile BECKER.*

### ***Lijn 42: Het goederenverkeer is afgeschaft!***

Sinds 10 december 2005 is er geen enkele reguliere goederentrein meer voorzien via de lijn 42. De laatste twee treinen worden omgeleid via de "Athus-Meuse". Het ging over de zandtrein tussen Balen en Bettembourg die nu omgeleid wordt via Ronet (een serieuze verlenging van de reisweg) en een containertrein tussen Antwerpen en Woippy. De wijzingen zijn het gevolg van het afschaffen van de B-Cargodiensten van de treinbestuurders van de stelplaats Gouvy.

*Op 28 mei 2005 werd de lege zandtrein tussen Bettembourg en Gouvy uitzonderlijk gesleept door loc 185 523. Normaal is een 3000 CFL voorzien. We zien de trein in de omgeving van Schieren.*

*Emile BECKER.*







*Op 2 september 2005 doortocht van de zandtrein 47777 Balen - Bettembourg in de buurt van Coo.*

*Dezelfde trein - na een locwissel nu gesleept door loc 1809 CFL - te Gouvy. Deze trein rijdt nu via Hasselt - Visé - Kinkempois - Ronet en de "Athus- Meuse". Links achteraan staan 5 locomotieven van de reeks 82 uitgeweken voor de vroegere werkplaats.  
Foto's : Julien MULPAS.*



## Nieuwe pendeltreinen tussen Quévy en Aulnoye/Maubeuge

Zoals werd voorzien verzorgt de SNCF vanaf 12 december 2005 opnieuw reizigersverkeer van Aulnoye en Maubeuge naar Quévy. De NMBS voorziet in speciale vervoersbewijzen heen en terug vanuit Mons, Frameries, Genly of Quévy naar Aulnoye, Hautmont of Maubeuge, voor de vaste prijs van 8,00 EUR (4,00 EUR voor kinderen). Deze biljetten kregen de naam "Trampoline". In de nabije toekomst zal de SNCF het station van Feignies opnieuw openstellen, zowel voor de reizigers van als naar Quévy.



Trein 19780 Quévy (16.32) - Maubeuge (16.42), klaar voor vertrek. Hij bestaat uit een trek-duwstel RIO (Rame Inox Omnibus) gesleept door BB 67589. Zowel bestuurders als treinbegeleiders zijn SNCF-personeel. Serge Hoogsteyn, 13 december 2005.



FOTO 71-28 Een trein - bestaande uit twee RIO-stammen - wordt gesleept door BB 67632 en is vanuit Aulnoye onderweg naar Ath voor homologatietesten in Bois-du-Coucou op 20 november. Mévergnies, 18 november 2005. Serge MARTIN.

## De BB 467400 tot Tessenderlo !

De SNCF, die over een licentie voor het Belgische net beschikt, verzekert sinds 12 december 2005 een ketelwagentrein geladen met vinylchloride tussen Tessenderlo en Bully-Grenay.

Tussen Tessenderlo en Lille wordt een dubbeltractie reeks BB 467400 met SNCF personeel ingezet. Deze treinen rijden van maandag tot vrijdag volgens onderstaande dienstregeling :

### 49865 ①②③④⑤

Lille :	03.08
Kortrijk :	04.00
Gent-St.-P. :	04.36
Diest :	06.19
Tessenderlo :	06.34

### 49866 ①②③④⑤

Tessenderlo :	12.50
Diest :	13.09
Aarschot :	13.35
Muizen :	13.59
Dendermonde :	14.30
Merelbeke :	14.57/15.03
Gent-St.-P. :	15.12
Kortrijk :	15.57
Moeskroen :	16.13
Lille-Délivrance :	16.47

Na aankomst in Tessenderlo met de lege wagens als trein 49865, rijden beide locomotieven los naar Antwerpen-Schijnpoort via Tessenderlo (07.42), Diest (07.57), Lier (08.34), Antwerpen-Schijnpoort (08.51).

Na aflos van de bestuurder vertrekken ze weer los naar Tessenderlo voor de beladen trein 49866 : Antwerpen-Schijnpoort (10.01), Lier (10.20), Diest (11.00), Tessenderlo (11.15).

#### Rechts :

Aankomst van de losse BB 467597 en BB 67463 ter hoogte van het station van Tessenderlo, 28 december 2005.

Johan VANDEREYCKEN.



#### Hieronder :

Trein 49866 gefotografeerd op 23 december 2005 even buiten Diest. Op kop de BB 467528 en BB 467563.

Johan VANDEREYCKEN.



## Privé-maatschappijen



● Sinds 7 juli 2005 verzekert DLC een nieuwe containertrein tussen Genk en Frankfurt. Deze rijdt vijf maal per week.

● In oktober en december 2005 heeft DLC twee locomotieven Class 66 DE 65 (GM 2001/20018360-3) en 66 (GM 2001/20016360-5) van de Duitse vervoerder HGK (Hafen und Güterverkehr Köln) overgenomen.

Zijn staan nu in de werkplaats te Tilburg voor herschildering. Een nieuwe nummering is eveneens voorzien : PB 13 en PB 15.



### FOTO 71-29 ↑

De DE 65 van HGK werd op 1 oktober 2005 door DLC overgenomen. Op 17 februari 2003 wacht de DE 65 naast de ES 64 U2 - 005 in het station Grosskobertha. De ES 64 U2 - 005 is een elektrische locomotief van de "Taurus"-reeks die door Rail4Chem van Siemens Dispolok geleased wordt.

Yves STEENEBRUGGEN.

### Sloopbedrijf DE KEYSER

← Het sloopbedrijf De Keyser te Courcelles-Motte (langs de lijn 124) heeft in het midden van 2005 de Cockerill-locomotief 3827/1960 gekocht. Deze machine werd in 1960 aan de CFI (Chemins de Fer Industriels de Vilvorde) geleverd waar ze als locomotief nummer 4 door het leven ging. Bij het einde van de CFI in 1997 werd ze verkocht aan de Laminoirs de Longtain te La Croyère. Op 30 september 2005 wacht ze bij haar derde eigenaar op de volgende rangeringen. Op de achtergrond is een andere locomotief te zien, afkomstig van het naburige bedrijf Glaverbel. Deze wacht echter op de snijbranders... Roger CRIKELAIRE.



### FAFER (ARCELOR)

#### FOTO 71-30

De fabriek ARCELOR (ex FAFER - Fabrique de fer) te Marchienne-Est is bekend voor de productie van speciale metaalsoorten.

Zij beschikken over een General Electric-locomotief op draaistellen. Deze werd echter in het begin van 2005 buiten gebruik gesteld samen met twee Cockerill-locomotieven. Ze werden allen vervangen door CMI locomotieven in leasing.

Op 9 december 2000 voert de 1802 rangeringen uit op de werkaansluiting die naar de NMBS bundel van Marcinelle leidt. Deze fabriek heeft nog een tweede verbinding met het NMBS-net ter hoogte van het voormalige station van Marchienne-Est.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## *MIVB : de 3001 in dienst*

Op dezelfde dag als de levering aan de MIVB werd de eerste tram van de nieuwe generatie (stel 3001) reeds getest op het proefspoor van de stelplaats van Haren.

Midden oktober, minder dan een maand later, werd het tramstel reeds ingezet op de lijn 93 (Schaarbeek - Marie-Joséplein). De foto is genomen te Haren samen met de 928 die een trein verzekerde tussen Mechelen en Halle op 8 oktober 2005.

Christian DOSOGNE.



## *Rail & Traction*

*Rail & Traction (vroeger CFD-Locorem), ondergebracht in de oude stelplaats van de Vennbahn te Raeren, heeft de draaistellen en dieselmotor van de 901 CFL overgenomen. Deze locomotief werd samen met de 801, 803, 854, 913 en 3610 verschroot in juni en juli 2005.*

*Pétange, 8 juni 2005.  
Emile BECKER.*

## *PARC PARADISIO*

### FOTO 71-31

Sinds 2004 rijdt er een klein treintje met de naam "Pinnawalla Express" doorheen het bekende Parc Paradisio te Cambron-Casteau.

Een "valse" stoomlocomotief 4-4-0, gebouwd in Engeland door Severn Lamb Ltd te Strassford on Avon is voorzien van een dieselmotor en sleept de 3 rijtuigjes over het 1700 meter lange parcours.

Laurence VANDERHAEGEN.



# Ex-NMBS-materieel opgespoord

## *De 6302 in Venezuela !*

De 6302, nu eigendom van het Italiaanse bedrijf voor spoorwerken Francesco Ventura, heeft Italië verlaten en is definitief overgebracht naar Venezuela. In eerste instantie wordt zij ingezet op een werf in de buurt van Caracas.

Dit is de eerste ex-NMBS-locomotief die Europa verlaat. De 6302 werd door Francesco Ventura aangekocht in juni 2004 en was tot midden 2005 actief in Calabria.



*De 6302 na de ontscheping in de haven van Porto Cabello op 3 juni 2005.*

*Foto : VENTURA.*

*Ter herinnering : de 9160 werd in mei 2005 verkocht aan het Italiaanse spoorbedrijf Gleisfrei. In het midden van 2005 werd de locomotief, zonder enige wijziging aan de livrei, in dienst genomen. Op 15 augustus 2005 bevond de locomotief zich te Castel d'Ario.*

*Julien MULPAS.*





Op 11 augustus 2005 komt het motorstel ALe 056 13 aan te Arezzo. Dit is een van de drie Budd-motorstellen die door de NMBS werden verkocht aan LFI (Societa la Ferriviaria Italiana) in 1998. Het werd volledig gemoderniseerd en in 1999 in dienst genomen (zie ODB 40 p. 43). Overeenkomstig de Italiaanse reglementering kregen deze drie stellen een brede rode band tussen de koplampen, waarop hun nummer is aangebracht.

De 7103 van de NMBS is eveneens verhuisd naar Italië waar ze sinds 2002 (hernummerd als CLF 25) gebruikt wordt door de Costruzioni Linee Ferroviarie (zie OP DE BAAN 52 pagina 46). Op 15 augustus stond de locomotief uitgeweken in het station van Merano.  
Foto's : Julien MULPAS.



# Schrappingen

Het jaar 2005 eindigde met de buiten-dienststelling van twee machines :

- op 22 november de 8247 van Antwerpen-Noord (verkocht aan IFB) ;
- op 18 december de 5536 van Kinkempois (averij aan de dieselmotor).

In de loop van het voorbije jaar ontving de NMBS de laatste 14 locomotieven van de reeks 77/78 (7857 tot 7870). Er werden in totaal 25 locomotieven geschrapt in 2005, waarvan 24 diesellocomotieven (5524,

5536, 6224, 6235, 6307, 7339, 7344, 7345, 7347, 7348, 7369, 7372, 8247, 8249, 8431, 8441, 9105, 9116, (echter terug in dienst, zie blz. 21) 9119, 9122, 9125, 9140, 9142 en 9154) en slechts één elektrische loc (1603). Eén reeks verdween volledig van het net : de reeks 84.

Wat mogen we in 2006 verwachten? Geen enkele nieuwe machine zal in dienst gesteld worden. Net zoals 2005 zou het een kalm jaar voor wat de betreft

de schrappingen moeten worden. Enkel locomotieven van oudere reeksen die een averij oplopen hebben kans afgevoerd te worden (52, 53, 54, 55, 73, 82 en 91).

Wat de elektrische tractie betreft werd de verongelukte 2302 bij het verschijnen van dit nummer nog altijd niet geschrapt.

Het kleinere aantal schrappingen laat ons toe de vertraging bij het publiceren van de fiches voor het afgevoerde materieel in te halen.

## 6273

**Levering :** 25-11-1964

**Nummering :** 212.173 : 25-11-1964  
6273 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Jemelle : 25-11-1964  
St.-Ghislain : 21-04-1965  
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** groen 1970 : 05-01-1978

**FOTO 71-32** *Viane-Moerbeek, 16 juni 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 6286

**Levering :** 08-02-1966

**Nummering :** 212.186 : 08-02-1966  
6286 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 08-02-1966  
Kortrijk : 27-09-1968  
St. Ghislain : 01-06-1987  
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** groen 1970 : tussen 1975 en 1976  
geel : 29-07-1983

**FOTO 71-33** *Okegem, 15 september 1982.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 6287

**Levering :** 24-02-1966

**Nummering :** 212.187 : 24-02-1966  
6287 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 24-02-1966 ⇔ Kortrijk :  
09-08-1984 ⇔ St.-Ghislain : 05-1987 ⇔ Monceau /  
Charleroi-Sud : 30-09-1991 ⇔ Kinkempois : 01-05-1999

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (++) 02/05)

**Livreien :** groen 1970 : tussen 1975 en 1976  
geel : 09-08-1982

**FOTO 71-34** *Zingem, 5 december 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 6289

**Levering :** 02-03-1966

**Nummering :** 212.189 : 02-03-1966  
6289 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 02-03-1966 ⇌  
Dendermonde : 25-05-1968 ⇌ Hasselt : 14-12-1971 ⇌  
Dendermonde : 15-01-1981 ⇌ Haine-St.-Pierre : 31-12-1981  
⇌ Monceau : 03-06-1984 ⇌ Kinkempois : 01-06-1986

**Uit de geschriften :** 14-12-2003,  
verkocht aan TSP in augustus 2005

**Livreien :** Groen overgangslivre : tussen 1970 en 1975

**FOTO 71-35** *Hasselt, 15 oktober 1977.*  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# 6298

**Levering :** 25-04-1966

**Nummering :** 212.198 : 25-04-1966 - 31-12-1970  
6298 : 01-01-1971 - 14-12-2003

**Stelplaatsen:** Kortrijk : 25-04-1966  
Merelbeke : 05-01-1986  
Hasselt : 01-06-1986  
Antwerpen-Noord : 15-12-2002

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** groen 1970 : tussen 1973 en 1974  
geel : 17-12-1981

**FOTO 71-36** *Zedelgem, 22 mei 1981.*  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# 6301

**Levering :** 09-05-1966

**Nummering :** 212.201:: 09-05-1966  
6301 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Merelbeke : 09-05-1966 ⇌ Aalst :  
12-06-1973 ⇌ Merelbeke : 03-06-1984 ⇌ Kortrijk : 01-06-1986  
⇌ Merelbeke : 29-05-1990

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** geel : 07-03-1988

**FOTO 71-37** *Beert-Bellingen, 11 september 1982.*  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# 6303

**Levering :** 24-05-1966

**Nummering :** 212.203 : 24-05-1966  
6303 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 24-05-1966  
Merelbeke : 05-1990

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** groen 1970 : 04-1973  
geel : 24-03-1983

**FOTO 71-38** *Melle, 8 maart 1982.*  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# 6314

**Levering :** 22-08-1966

**Nummering :** 212.214 : 22-08-1966 - 31-12-1970  
6314 : 01-01-1971 - 14-12-2003

**Stelplaatsen :** Haine-St. Pierre : 22-08-1966  
Ath : 27-09-1978  
Monceau / Charleroi-Sud : 31-09-1991

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** heeft enkel de livrei "vereenvoudigd groen" gedragen

**FOTO 71-39 Iddergem, 10 mei 1982.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 6322

**Levering:** 22-09-1966

**Nummering :** 212.222 : 22-09-1966  
6322 : 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Haine-St.-P. : 22-09-1966  
Kortrijk : 22-12-1975  
Merelbeke : 31-05-1987  
INFRA (Kinkempois) : 16-06-2002

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**Livreien :** vert 1970 : 03-1978  
jaune : 15-10-1986

**FOTO 71-40 Zingem, 5 december 1983.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7306

**Levering :** 12-11-1965

**Nummering :** 273.006 : 12-11-1965  
7306 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud: 12-11-1965

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**FOTO 71-41 Centrale Werkplaats Luttre, 16 februari 1995.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7310

**Levering :** 15-12-1965

**Nummering :** 273.010 : 15-12-1965  
7310 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud: 15-12-1965

**Uit de geschriften :** 14-12-2003,

**PHOTO 71-42 Ham-sur-Sambre, 15 mei 1980.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7311

**Levering :** 23-12-1965

**Nummering :** 273.011 : 23-12-1965  
7311 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud: 23-12-1965  
Merelbeke : 01-07-2001

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**FOTO 71-43** *Châtelet, 18 november 1985.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7313

**Levering :** 10-01-1966

**Nummering :** 273.013:: 10-01-1966  
7313 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud: 10-01-1966

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**FOTO 71-44** *Werkplaats Monceau, 22 april 1994..*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7314

**Levering :** 18-01-1966

**Nummering :** 273.014 : 18-01-1966  
7314 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud: 18-01-1966

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**FOTO 71-45** *Melle, 8 maart 1982.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7316

**Levering :** 13-02-1966

**Nummering :** 273.016 : 22-08-1966 - 31-12-1970  
7316 : 01-01-1971 - 14-12-2003

**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud : 18-01-1966

**Uit de geschriften :** 14-12-2003

**FOTO 71-46** *Centrale Werkplaats Luttre, 16 februari 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# EEN OVERZICHT VAN DE HSL- WERKEN

## L1 Halle - Brussel

Het station van Halle beschikt eindelijk over roltrappen naar de perrons 1 tot 5. Er rest nog het afwerken van de betonnen platen aan de ingang van de tunnel en het plaatsen van het perronmeubilair...

Tussen Vorst-Zuid en Brussel-Zuid werden de beide sporen van L96N gelegd tussen de perrons van Vorst-Zuid en de brug van de Karrenstraat. Verderop werd het betonneren van de bedding beëindigd.

Op 4 november werd het laatste brugdek geplaatst van het 435 meter lange viaduct dat de treinen op L96N zal toelaten om rechtstreeks de Thalys/Eurostar-terminal te bereiken. Nu moet het spoor aangelegd en geëlektrificeerd worden, wat einde 2006 voltooid moet zijn. De indienststelling van dit drie kilometer lange baanvak zal een tijdwinst van drie minuten opleveren tussen Brussel en de Franse grens.

## L2 - Brussel - Liège

### Brussel - Leuven

De grondwerken aan de vierhoek van Brussel-Noord gaan verder. Het kunstwerk dat vanuit het station van Schaarbeek toegang zal geven naar de L50 is afgewerkt. De bedding voor de twee nieuwe sporen van L36N is in aanleg tussen het rooster van Brussel-Noord en het viaduct over de reizigersbundel van Schaarbeek.

Dit imposante viaduct, met vijf overspanningen in voorgespannen beton, twee metalen overspanningen en een bowstring, werd voltooid. Het inbouwen van de bowstring, die op het viaduct werd gebouwd, vond plaats tijdens het weekend van 28-29 oktober. Ter herinnering, dit onderdeel van 136 meter lang heeft 4,25 miljoen euro gekost en zal de nieuwe lijn 36N over de L25 en spoor A van de L36 voeren.

Tussen Diegem en Leuven zijn de vier sporen - twee sporen van lijn 36N ingesloten door twee sporen van lijn 36 - in dienst.

De beide sporen van lijn 36N werden op 4 december 2005 in dienst gesteld tussen Herent en Zaventem, waardoor de grote werken voor het viersporig maken

*Tussen Schaarbeek en Brussel-Noord zijn de grondwerken voor de HST lijn begonnen. Ze vinden plaats tussen de lijn 28, waar een IC naar Amsterdam passeert en spoor 15 van het reizigersstation. Christian DOSOGNE, 3 november 2005.*

Het einde van de HSL-werken in België komt in zicht aangezien de drie geplande lijnen binnen twee jaar operationeel zullen zijn. De grondwerken beperken zich tot het baanvak Liège - Duitse grens en het station van Schaarbeek. Op alle andere sites wordt gewerkt aan de bovenbouw of is men bezig met de afwerking. Een overzicht van de werven met de toestand op 31 december 2005.

*Overzicht van het viaduct richting Zuidstation. Op dit moment zijn de brugdelen voor beide sporen geplaatst en dienen de sporen gelegd en de bovenleiding aangebracht te worden. Dit moet in december 2006 voltooid zijn. Brussel-Zuid, 10-01-2006. B. DIEU.*

van de lijn tussen Schaarbeek (niet ingegrepen) en Leuven voltooid werden.

De refertesnelheid van lijn 36 werd reeds op 160 km/h gebracht (definitieve snelheid) terwijl de snelheid op lijn 36N tot maart 2006 tot 120 km/h beperkt blijft tot na de stabilisatie van het spoor.

De stopplaatsen dienen nog afgewerkt te worden en van de nodige signalisatie en meubilair voorzien te worden. Tot de nieuwe dienstregeling in december

2006 blijft de treindienst gebaseerd op het gebruik van twee sporen.

In 2006 is namelijk de installatie van het Europees beveiligingssysteem ERTMS voorzien waarna de snelheid op deze lijn tot 200 km/h verhoogd kan worden.

Op 8 december werd de "Nossegembocht" - die toelaat treinen vanuit Leuven direct naar de luchthaven te leiden - door de directie van de NMBS-groep ingehuldigd. In de bocht zelf werd een "klank- en lichtspel" voorgesteld...

Op zondag 11 december reden de eerste treinen via deze nieuwe reisweg. Ter herinnering : twee treinseries die tot dan naar de Nationale Luchthaven reden (St.-Ghislain/Quévy - Nationale Luchthaven en De Panne - Nationale Luchthaven) werden tot Leuven doorgetrokken waardoor op deze nieuwe verbinding een halfuurdienst wordt aangeboden. Voor haar personeel organiseerde Infra-bel een speciale trein met dubbeldeksrijtuigen van Leuven naar de luchthaven, gevolgd door een luchtdoop. De 600 genodigden werden verdeeld over 7 Avro-vliegtuigen van SNBA.

Deze nieuwe verbinding laat een aanzienlijke tijdswinst toe - van 15 tot 40 minuten - voor alle reizigers die uit het oosten van België en Limburg naar de luchthaven komen.

Tussen Herent en Leuven werden de beide brugbakken van lijn 36 over het kanaal naar Mechelen vervangen. De toekomstige verbindingsbocht naar lijn 35 begint zich af te tekenen met het leggen van de brugbakken op de pijlers. Deze korte vertakking zal enkelsporig worden met aan elke kant een directe wisselverbinding met de sporen A en B. De infrastructuur zal in maart 2006 klaar zijn waarna de sporen en de bovenleiding aanbracht zullen worden. De opening is voorzien in december 2006. De directe treinen Hasselt - Aarschot - Brussel zullen in Leuven dan geen frontverandering meer moeten uitvoeren.

In het station van Leuven zijn de sporen 7 en 8 buiten dienst tot december 2006 om de constructie van de metalen structuur boven de sporen 5 tot 9 te vergemakkelijken. Daarna is het de beurt aan de sporen 5 en 6 voor het vernieuwen van de perrons, de sporen en de bovenleiding. De werken in Leuven zullen eindigen met de vervanging van het wisselcomplex "Blauwputbrug" en de verlenging van de perrons 5 tot 9 richting Brussel. Deze werken zijn voor midden 2007 gepland.

Anderzijds heeft de directie beslist om het tracé van lijn 35 aan de inrit van Leuven te verbeteren. Deze lijn gaat sinds 1981 via bundel M en kent nu een snelheidsbeperking van 40 km/h. Ze zal terug op haar oorspronkelijke plaats komen met een hogere snelheid. Deze werken zijn in de loop van 2006 voorzien.

De sporen A en B van het zijstation kant Brussel en de reizigersbundel zijn in dienst. Er rest nog de aanleg van spoor C, waarvan de bedding nu dienst doet als fietspad tussen het perron en de vele fietsrekken !

**In het station van Leuven neemt de glazen overkapping boven de sporen 5 tot 8 haar vorm aan. Hier zijn de werken voor de HSL vrijwel beëindigd.**

**Baudouin DIEU, 8 december 2005.**



**De hoofdoverspanning van het viaduct van Schaarbeek bestaat uit een bowstring, te vergelijken met die in Halle, Leuven en Antwerpen-Luchtbal. Ze werd op het viaduct afgewerkt en nadien op haar definitieve plaats geduwd. Deze operatie vond plaats tijdens het weekend van 29 en 30 oktober 2005.**

**Hierboven : een motorstel verzekert een trein naar de Nationale Luchthaven rijdt over de sporen van de lijnen 25 en 27 en onder de toekomstige lijn 36N.**

**Hieronder : doorrit van een ICE naar Köln op lijn 36. Christian DOSOGNE, 1 januari 2006.**



## Liège-Guillemins

De constructiewerken voor de metalen overkapping gaan verder : een derde duwoperatie vond plaats tijdens de nachten van 26 tot 28 oktober. Ter herinnering : deze overspanning zal bestaan uit 39 bogen die per 5 op een tijdelijk platform gebouwd worden. Na de voltooiing van elk deel wordt het op zijn definitieve plaats geduwd. Uiteindelijk zal 6500 ton verplaatst zijn. Deze operatie vond voor het eerst 's nachts plaats omdat het geheel over de bovenleiding moest passeren.

In totaal zijn zeven duwoperaties nodig om 35 van de 39 bogen op hun plaats te zetten. De vier laatste zullen direct op de juiste plaats worden gebouwd.

## L3 Liège - Duitse grens

In Chênée werd de vertakking van de lijn 37 naar de nieuwe lijn afgewerkt.

De bouwwerken voor de basis Ayeneux, gelegen aan het noordelijke portaal van de tunnel van Soumagne, zijn voltooid. De basis zal operationeel zijn vanaf februari.

Van hier uit zullen de werktreinen vertrekken voor de aanleg van de bovenbouw (sporen, bovenleiding en signalisatie) tussen Chênée en Hergenrath. Op deze basis werken ongeveer 80 personen.

Vanaf 15 februari wordt gestart met het aanbrengen van de ballastlaag - die met vrachtwagens zal worden aangevoerd - in de tunnel van Soumagne. Vervolgens worden dwarliggers en sporen gelegd op de vertakking naar de werkbasis.

Tussen Ayeneux en Welkenraedt zijn de burgerlijke bouwwerken nog niet beëindigd. Na de voltooiing wordt de bovenbouw geplaatst volgens een totaal nieuwe en andere werkwijze dan op de lijnen 1 en 2.

In een volgend nummer komen we hier uitgebreid op terug.

↗ **Het opduwen van de overkapping in het station Liège-Guillemins gaat verder. Op dit moment werden 15 overspanningen geassembleerd en 5 zijn in aanbouw.**

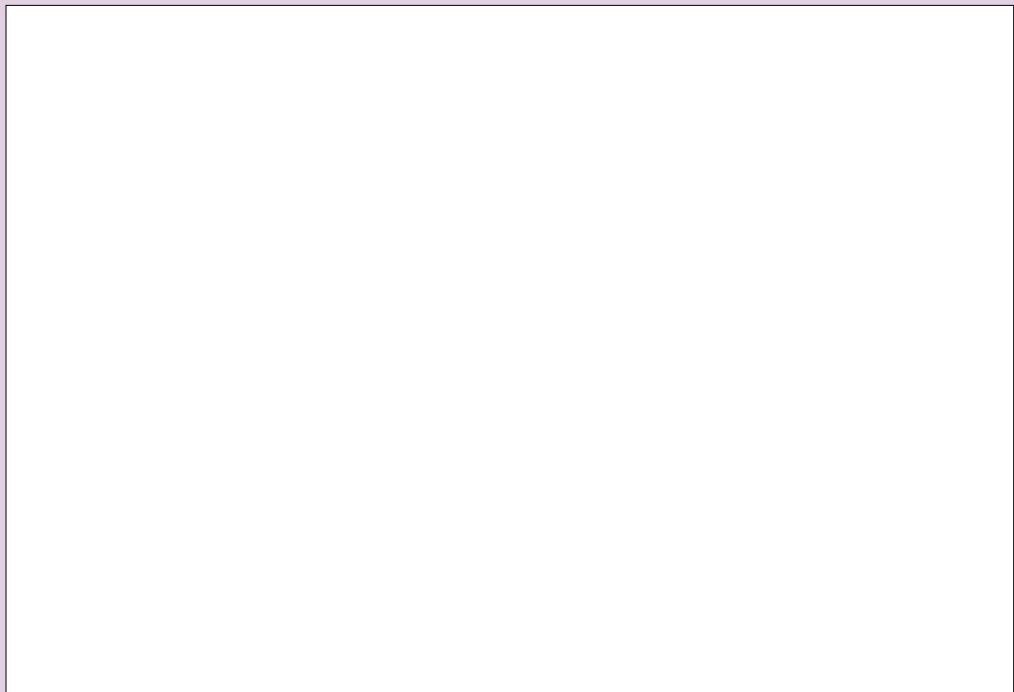
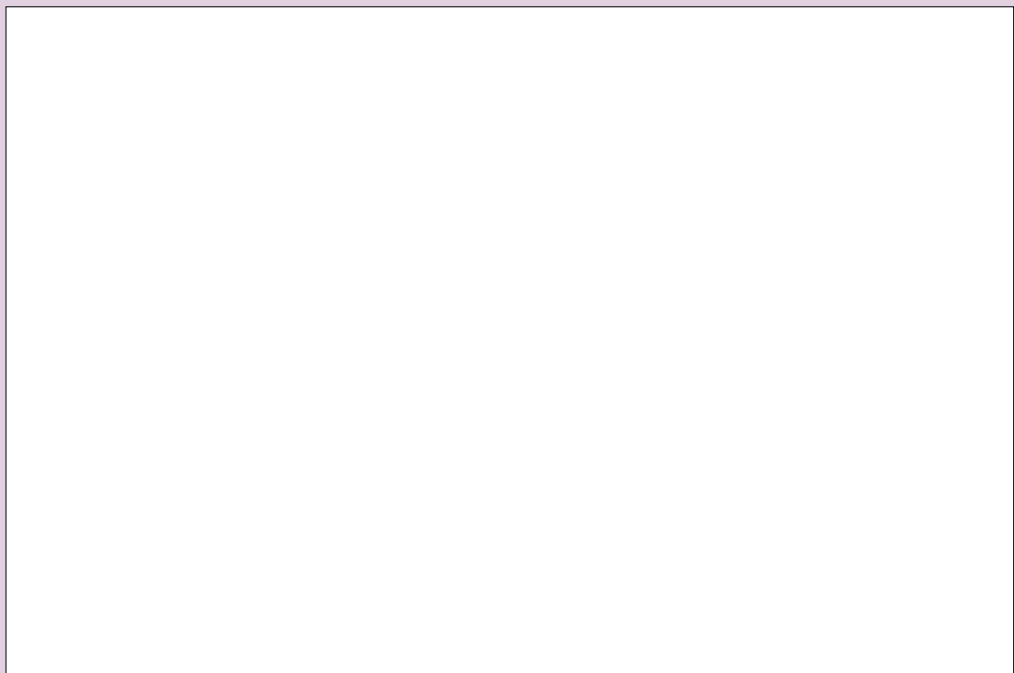
**Liège-Guillemins, 8 december 2005.**

→ **Een overzicht op het station Liège-Guillemins vanaf de heuvel van Cointe op 8 december 2005. De glijbanen, vereist om de overspanningen op hun plaats te duwen, zijn duidelijk zichtbaar.**

Foto's : Baudouin DIEU.



**Sinds 11 december 2005 is de Nossegembocht naar de Nationale Luchthaven in dienst. Op 2 januari berijdt de IR 3608 uit De Panne deze bocht met bestemming Landen. Het motorstel rijdt naast de bakens van de beruchte baan 02 van de luchthaven.**  
Christian DOSOGNE.



## L5 Antwerpen - - Nederlandse grens

De sporen tussen Antwerpen en de Nederlandse grens zijn volledig aangelegd, inclusief het nieuwe station Noorderkempem en de noordzuidtunnel. De bovenleidingspalen werden geplaatst en het afspannen werd uitgevoerd in december en januari.

Het huidige probleem betreft de seinrichting : de lijn zal uitgerust worden met het Europese systeem ERTMS niveau 2 waarvan de arbeidsintensieve opstelling een vertraging van de indienstneming van de lijn kan veroorzaken. Dit is echter nog niet bevestigd. In ieder geval zijn er nog belangrijke werken op til tussen maart en juni.

De verbindingsbocht die een directe bevoorrading vanuit de werkbasis Antwerpen-Noord naar de nieuwe lijn toeliet, werd tussen 9 en 13 januari gedemonteerd. De treinen naar de lijn moeten nu via het spoorcomplex Antwerpen-Luchtbal rijden met de gepaste veiligheidsmaatregelen.

De controle op de conformiteit van de sporen en de bovenleiding zal tussen 30 januari en 8 februari uitgevoerd worden met de Franse rijkstugens "Lucie" en

**Op 10 december 2005 bereed de B-Telecommetrein de HSL5. Het meertuig 00801, vergezeld door twee ligrijtuigen type I6, werd ingesloten door de 5309 en de 5201. Het stel passeert onder de spanningssluis te Ekeren. Rechts is de lijn 27A richting Antwerpen-Noord zichtbaar.**

**Terloops kunnen we melden dat Roco dit jaar de reeksen 52-53-54 met vlottende cabine in HO zal uitbrengen.**

Koen MONTE.

**Een testtrein op het ondertussen verdwenen verbindingspoor tussen de basis Antwerpen-Noord en de nieuwe lijn op 10 december 2006.**

Koen MONTE.

"Vulcain".

De eerste snelheidsproeven zijn gepland tussen 17 februari en 15 maart met een TGV-Réseau.

Er rest dan nog een volledige reiniging van de lijn, het afbreken van de tijdelijke

signalisatie enz.

De overdracht van de lijn door TUC Rail aan Infrabel zou op 1 juli voorzien zijn.

Officieel zullen de werken op L4 dus beëindigd zijn met een indienststelling die in december 2006 is voorzien.



# DE WEGMANN-RIJTUIGEN VAN DE CFL

De laatste Wegmann-rijtuigen van de CFL beëindigden onlangs hun loopbaan na veertig jaar dienst. Deze rijtuigen, die midden de jaren zestig in dienst kwamen, hebben sterk bijgedragen tot de vernieuwing van het rollend materieel, die aangevat werd midden de jaren vijftig. Ze hebben een grote betekenis in de geschiedenis van dit net.

Bij de oprichting van de CFL op 14 mei 1946, beschikte de maatschappij over een zeer gevarieerd rijtuigenpark van verschillende oorsprong en types. Op 31 december 1946 omvatte het effectief 286 rijtuigen en pakwagens, waarvan er 67 buiten dienst waren. Het merendeel was afkomstig van de DRG en de oude netwerken van Prince Henri en Alsace-Lorraine. Een aantal eenheden werd gehuurd bij de SNCF en het restant was een samenraapsel van Oostenrijks, Tsjechisch, Hongaars, Pools en Roemeens materieel.

Voor de versterking van dit oud en vooral kosmopolitisch park bestelde de CFL in 1949 tien nieuwe sneltreinrijtuigen op draaistellen bij het Franse Carel-Fouché. Tezelfder tijd nam de CFL 10 De Dietrich-motorwagens (Z 101 tot 110) en zes bijwagens (RZ 1001 tot 1006 - de vier bijkomende eenheden RZ 1007 tot 1010 werden pas in 1956 geleverd) in gebruik.

Men leverde eveneens de 10 tweassige Uerdingen-motorwagens (Schienenbus) Z 151 tot 160 en 10 bijwagens (RZ 1051 tot 1060).

Deze voertuigen verjongden het park en lieten het vertrek van het gehuurde Franse materieel toe.

Een deel van de buitenlandse rijtuigen keerde terug naar de respectievelijke eigenaarsnetten, terwijl een aantal eenheden afkomstig van de maatschappij



**FOTO BD-218** Het tweassige 2de klas rijtuig 3275 maakte deel uit van de partij voertuigen die na WOII door de DR afgestaan werd aan de CFL. Het werd in 1923 gebouwd door Linke-Hoffman en geschraapt in 1965. Luxembourg, 11 april 1958. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Prince Henri richting Duitsland ging.

Eind 1954 telde men 212 rijtuigen en 34 pakwagens met volgende oorsprong :

- 128 ex-DRG-rijtuigen;
- 51 ex-Prince Henri-rijtuigen;
- 16 SNCF-rijtuigen (ex-Alsace-Lorraine);

- 2 ex-Poolse rijtuigen (PKP);
- 2 ex-Hongaarse rijtuigen (MAV);
- 3 rijtuigen van onbekende afkomst;
- 10 Carel-Fouché-rijtuigen;
- 17 ex-DRG-pakwagens;
- 11 ex-Prince Henri-pakwagens;
- 5 Poolse pakwagens (PKP);
- 1 Hongaarse pakwagen (MAV).



**FOTO BD-218**

In 1913 bestelde de maatschappij Prince Henri bij Uerdingen 35 drieassige rijtuigen met open balkons. Deze werden tussen 1915 en 1916 geleverd en kregen de nummers 424 tot 440 (C-rijtuigen), 710 tot 718 (AB-rijtuigen) en 751 tot 752 (B-rijtuigen). Deze foto toont het CFL-rijtuig 2032 (de gewijzigde ex-Prince Henri 716), opgenomen in een rijtuigenstam met divers materieel. Het werd in 1963 buiten dienst gesteld. Luxembourg, 11 april 1958. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



**FOTO BD-220**

*Het CFL-rijtuig 3268 (2de klas) was van Duitse herkomst. Het werd in 1923 gebouwd door MAN en in 1965 geschrapt.*

*Luxembourg, 11 april 1958.*

*Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*



In 1956 kregen de 20 motorwagens en 17 bijwagens versterking van acht nieuwe gelede Westwaggon-motorwagens (Z 201 tot 208), 1 Uerdingen-motorwagen (Z 161) met bijwagen (RZ 1061) en vier De Dietrich-bijwagens (RZ 1007 tot 1010).

## De Wegmann-rijtuigen

In 1964 stelde men zich de vraag hoe men de laatste oude rijtuigen kon vervangen. Na het nodige onderzoek besloot men dat het Duitse rijtuig voor lokaal verkeer van het DB-type Bnb 719 (de beroemde "Silberlinge") in

inox het meest geschikt was om de voorziene diensten te verzekeren. De CFL bestelde op 27 april 1964 een reeks van 25 gelijksoortige 2de klas rijtuigen (B).

Ze werden gebouwd door Wegmann te Kassel onder DB-licentie.

De draaistellen werden geleverd door Klöckner-Humboldt-Deutz. Ieder rijtuig kostte 2,572 miljoen frank.

Alle rijtuigen werden in de loop van 1965 geleverd.

Met het doel om de laatste twee- en drieassige rijtuigen definitief te vervangen, bestelde de CFL op 25 april

1966 een tweede reeks van 35 Wegmann-rijtuigen. Men koos nu voor drie types : 13 B, 9 AB en 13 BD (A = 1ste klas, B = 2de klas, D = bagageafdeling).

Dankzij de vernieuwing van het park kon de CFL nu de laatste 50 twee- en drieassige rijtuigen en 11 pakwagens ineens schrappen.

Er restte nog slechts 1 stam met oude rijtuigen die tot september 1967 ingezet werd op een slag Luxembourg - Rodange.

Eind 1967 was het park teruggebracht tot 87 rijtuigen :

**FOTO BD-221**

*Het CFL-sneltrainrijtuig 2010 (2de klas - Duitse herkomst), is hier gekoppeld aan een internationaal rijtuig van het type 11 van de NMBS en werd opgenomen in een stam voor de exprestrein Luxembourg - Liège-Guillemins. De 2010 werd geschrapt in 1968.*

*Deze vier foto's geven een klein overzicht van CFL-rijtuigenpark voor de komst van de Wegmanns.*

*Luxembourg, 11 april 1958.*

*Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*





**FOTO 71-47**

*Tijdens het tweede deel van de jaren vijftig bestudeerde de DB een nieuw type rijtuig met de bedoeling het oude vooroorlogse stoptreinmaterieel te vervangen. Na de bouw van de 12 prototypes bestelde de DB tussen 1959 en 1977 in verschillende schijven bijna 5000 rijtuigen. Het bijzondere van deze rijtuigen is de lichte constructie van de kast die werd bekleed met inoxplaat. Ze kregen hierdoor de bijnaam "die Silberlinge". De Wegmanns van de CFL zijn een kopie van deze rijtuigen.*

*Hier een "Silberling" afgesteld te Wanne-Eikel Hbf op 2 april 1978.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

- 60 Wegmann-rijtuigen;
- 10 Carel-Fouché-expresrijtuigen;
- 9 oude expresrijtuigen (periode 1930-1939);
- 8 nieuwe De Dietrich-rijtuigen.

Deze laatste werden in 1966 besteld om de negen vooroorlogse expresrijtuigen te vervangen (geschraapt tussen 1968 en 1969). Ze waren van het SNCF-type UIC en De Dietrich stond in voor de bouw.

Maar in tegenstelling met de Duitse "Silberlinge" gebruikte men voor de CFL-rij-

tuigen geen inox maar hoogwaardig staal en koper. Het geheel wordt hierdoor lichter en is beter bestand tegen het roesten. De respectievelijke lengtes zijn 26,4 m (lengte over de buffers) en 26,1 m (enkel de kast). In de breedte meten we 2,858 m (exterieur) en 2,725 m (interieur). Hun ledige massa bedraagt 28,5 t. De Minden Deutz-draaistellen van het lichte type wegen slechts 4,5 t.

De rijtuigen zijn verdeeld in drie compartimenten : een groot in het midden en twee kleine aan ieder uiteinde. De toe-

gang is mogelijk via twee grote balkons, die voorzien zijn van twee dubbele deuren. Deze zijn voorzien een elektropneumatische uitrusting voor de automatische sluiting.

Vanwege het lage gewicht van de kast en de variërende last aan vervoerde reizigers, werden de rijtuigen voorzien van een remuitrusting die zich automatisch aanpast aan de lading. De kast wordt gewogen door middel van de zwevende dwarsbalken van de draaistellen, die inwerken op drukkleppen.

**FOTO BD-222** *In mei 1965 staat een stam fonkelnieuwe Wegmann-rijtuigen afgesteld in het station van Luxembourg. Op kop : het rijtuig B 2101. Vergelijk deze foto met die van de Duitse "Silberling" hierboven. De gelijkenis is treffend. Foto : B. DEDONCKER, verz. TSP.*



De verwarming gebeurt door het rondpompen van water. Dit wordt verwarmd in een warmtewisselaar, gevoed door stoom of elektriciteit..

De compartimenten zijn voorzien van een middengang. De banken (telkens twee zitplaatsen) staan tegenover elkaar. Ze zijn bekleed met blauw kunstleer in 2de klas en rode stof in 1ste klas (tegen het einde van hun loopbaan zag deze stof wel roze).

Het aantal zitplaatsen schommelt naargelang het type rijktuig, waarvan hier een overzicht :

- B-rijtuigen : 96;
- AB-rijtuigen : 96 (24 A en 72 B);
- BD-rijtuigen : 72.

Aan elk uiteinde van de rijktuigen was een toilet aanwezig.

Oorspronkelijk droegen ze volgende CFL- en UIC-nummering :

- B-rijtuigen : CFL 2101 t/m 2138,  
UIC 51 82 22 10320, 321, 331  
t/m 366;
- AB-rijtuigen : CFL 2161 t/m 2169,  
UIC 51 82 32 10311 t/m 319;
- BD-rijtuigen : CFL 2181 t/m 2193,  
UIC 51 82 82 10381 t/m 393.

In de loop der jaren werd de binneninrichting van meerdere rijktuigen (soms verschillende keren) aangepast.

**FOTOTHEMA 70** Een stam Wegmann-rijtuigen - in hun originele - kleur verzekert een trein Troisvierges - Luxembourg. Ettelbruck, 3 december 1983.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aan het einde van hun loopbaan was het park op volgende manier verdeeld :

- 43 Bt-rijtuigen;
- 12 ABDt-rijtuigen;
- 2 ABt-rijtuigen;

- 2 D-fietspakwagens (zie verder);
- 1 BR-rijtuig (Bar-restaurant - zie verder).

De aanduiding "t" betekent dat de rijktuigen voorzien van een centrale gang.

**FOTOTHEMA 70** Nogmaals een typische samenstelling : een stam met drie Wegmann-rijtuigen gesleept door de 1601. Trein 1720 Troisvierges - Luxembourg werd op 2 augustus 1980 kort voor het station van Maulusmülhe gefotografeerd.

Pierre HERBIET.





**FOTOTHEMA 70** *In reguliere dienst werden de Wegmann-rijtuigen gesleept door een groot aantal verschillende tractievoertuigen. Niet enkel van de CFL, maar ook van andere netten. Hier wordt de regionale trein 6949 Luxembourg - Belvaux-Soleuvre getrokken door de 181 224-7 van de DB. Berchem, 26 september 1980.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**FOTOTHEMA 70** *Op 28 mei 1985 verzorgden de 909 en 914 de tractie van een speciale trein die samengesteld was uit een lange stam Wegmann-rijtuigen. Aankomst van het konvooi te Goebelsmülhe.*

*Pierre HERBIET.*



Bij hun levering waren alle rijtuigen beperkt tot 120 km/h. Later werd de snelheid van 26 Wegmanns verhoogd tot 140 km/h (16 B + 4 AB + 6 ABD).

Ze droegen vanaf dit moment volgende UIC-nummers :

- 50 82 32 40414, 415, 417 en 418 voor de 4 AB geschikt voor 140 km/h;
- 50 82 22 10331, 333 t/m 343, 336 t/m 355, 359, 361, 368 t/m 370 voor de 27 B geschikt voor 120 km/h;
- 50 82 22 40432, 444, 445, 456 t/m 458, 460, 462 t/m 467, 471 t/m 473 voor de 16 B geschikt voor 140 km/h;
- 50 82 81 10380 en 381 voor de 2 ABD geschikt voor 120 km/h;
- 50 82 81 40482 t/m 487 voor de 6 ABD geschikt voor 140 km/h;
- 50 82 82 10390 t/m 394 voor de 5 BD geschikt voor 120 km/h.

De rijtuigen geschikt voor 140 km/h werden toegelaten op de netten van CFL, NMBS, DB, SNCF, NS, SBB/CFF, FS, ÖBB en DSB. De rijtuigen geschikt voor 120 km/h werden toegelaten bij de CFL, NMBS, DB en (op sommige) SNCF-netten.

Tenslotte werden alle 60 rijtuigen geschikt bevonden voor 140 km/h.

In de tweede helft van de jaren negentig werden drie Wegmanns omgevormd.

Het eerste werd verbouwd tot restaura-



**Op 9 augustus 1980 rangeerde 802 een stam Wegmann-rijtuigen in het station van Luxembourg.**

*Pierre HERBIET.*

tierijtuig : het betreft het gekende "Rendez-Vous"-rijtuig van de GAR (UIC-nummer 51 82 84 40457-2) dat de werkplaats verliet op 1 augustus 1995. Ze was eerst voorzien van een grijze schildering met bruinpurperen opschriften en banden. In 2004 kreeg ze na een modernisering een crème kleedje met rode opschriften en band.

De twee andere rijtuigen werden inge-

richt voor het vervoer van fietsen. Het eerste werd na een ongeval omgebouwd. Het verliet de werkplaats op 1 mei 1995 (UIC-nummer 51 82 92 40001-8). Ze droeg een geelblauwe tooi.

Het tweede volgde op 1 mei 1997 (UIC-nummer 51 82 92 40002) en had hetzelfde kleedje als de eerste. Maar in het voorjaar van 2004 ontving ze een nieuw crème livrei met bordeaux banden.

**FOTOTHEMA 70 IR 137 Liège-Guillemins - Luxembourg bestond uit drie Wegmann-rijtuigen. Poulseur, 22 augustus 1984. P. HERBIET.**



Deze drie rijtuigen werden niet enkel ingezet in de "Luxembourg - Blankenberge-Express", maar eveneens in een aantal speciale treinen die ingelegd werden voor de meest diverse evenementen. Ze werden praktisch onafscheidelijk.

Om het net een moderner imago te geven, besloot de CFL in 1984, naar aanleiding van 125 jaar Spoorwegen in Luxemburg, de Wegmann-rijtuigen in een nieuwe tweekleurige livrei te schilderen.

Het werd groen voor het bovenste deel (net zoals bij de originele tooi) en crème voor het onderkant en het dak. Het gehele park ontving dit nieuwe kleedje.

## **Gebruik**

Het eerste Wegmann-rijtuig werd op 17 mei 1965 in het station van Ettelbruck aan de verzamelde pers voorgesteld.

De rijtuigen werden gedurende 40 jaar ingezet op praktisch alle CFL-lijnen. Ze overschreden de landsgrenzen, niet enkel naar Athus, Arlon, Trier, Longwy maar eveneens in het merendeel van de internationale treinen met bestemming Liège en Liers.



*Een Wegmann-rijtuig 2de klas in de nieuwe CFL-schildering, achteraan de INT 495 Maastricht - Basel, werd tijdens de stop te Gouvy op 6 augustus 1992 vereeuwigd. De samenstelling van deze trein is zeer beperkt : een Dms-pakwagen van de NMBS, gevolgd door twee Zwitserse rijtuigen en een Wegmann in de nieuwe schildering. Henri CHAUVÉHEID.*

**FOTOTHEMA 70** *De homogeniteit qua schildering in de stammen met Wegmanns kon gedurende enige jaren niet verzekerd worden. Eerst dienden alle rijtuigen herschilderd te worden. Op 19 juni 1998, ter gelegenheid van de festiviteiten voor 150 jaar Spoorwegen te Liège, werd de IRp 110 Luxembourg - Liège-Guillemins uitzonderlijk gesleept door de 1603 in plaats van de gebruikelijke loc reeks 1800. De trein bestaat uit 2 tweekleurige Wegmanns en één in de oorspronkelijk schildering. De trein verlaat Vielsalm, Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





**FOTOTHEMA 70** *IR-trein 116 Luxembourg - Liège-Guillemins verlaat het station van Vielsalm en begeeft zich naar zijn volgende halte : Trois-Ponts. Rencheux, 9 mei 1987. Het middelste rijtuig draagt nog steeds zijn originele tooi.* Pierre HERBIET.

Heel uitzonderlijk konden ze waargenomen worden in de internationale trein (Basel) - Luxembourg - Amsterdam tijdens het zomerseizoen.

In het hoogseizoen waren tot 2005 de Wegmanns steeds te vinden in de "Luxembourg - Blankenberge-Express". Deze gekende trein reed voor de eerste

maal in 1978. Op dat moment bevatte ze geen enkele Wegmann. De hele stam werd geleverd door de NMBS. Ze werden enkel ter versterking opgenomen.

Na lange tijd voldeed het comfort van de Wegmanns niet meer aan de moderne eisen. In 2002 voorzag de CFL de aan-

schaf van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen, niet enkel met om de oude materieel te schrappen maar ook om de verwachte toename van het reizigersverkeer op te vangen.

Op 26 februari 2003 plaatste de CFL een order voor 85 rijtuigen bij Bombardier. Vanaf dit moment waren de dagen van de Wegmann-rijtuigen geteld.

**FOTOTHEMA 70**

*Op 23 juni 1987 reed een speciale trein tussen Luxembourg en Antwerpen-Centraal.*

*Op het einde van de namiddag bracht de 8247 de stam Wegmann-rijtuigen over van de bundel Groenenhoek (Berchem) naar Antwerpen-Centraal voor de terugreis. De 8247 is inmiddels geschrapt en werd verkocht aan IFB.* Pierre HERBIET.





**FOTOTHEMA 70** De Wegmann-rijtuigen werden als versterking toegevoegd aan de treinen die tussen Luxembourg en Liège reden. Hier zien we INT 297 Amsterdam - Ancona, waarvan de stam tussen Liège-Guillemins en Luxembourg versterkt werd een Wegmann-rijtuig. Verder bevatte deze trein rijtuigen van volgende vier netten : CFL, SBB/CFF/FFS, FS en NMBS. Honvelez, 11 juli 1987. Pierre HERBIET.

Schema van de Wegmann-rijtuigen in oorspronkelijke groene livrei en in de nieuwe twee kleuren schildering.

EVH







**FOTOTHEMA 70** Op 23 juni 1986, de Luxemburgse Nationale Feestdag, legde de GAR een speciale trein in van Luxembourg naar Oostende. De trein, met enkel Wegmann-rijtuigen en gesleept door de 1820, te Anseremme. Pierre HERBIET.

**FOTOTHEMA 70** Op 6 mei 1986 werd een lange stam Wegmann-rijtuigen ingezet voor een speciale trein tussen Luxembourg en Aachen Hbf, ter gelegenheid van de uitreiking van de prijs "Karel de Grote" die toegekend was aan de stad Luxembourg. Op deze trein hadden alle personaliteiten plaats genomen. Op kop de 1805 en 1819, vereeuwigd tijdens de uitrit van de tunnel van La Brouck, gelegen op de lijn 37 tussen Liège en Verviers. Pierre HERBIET.



Het eerste dubbeldeksrijtuig kwam in het Groothertogdom aan op 16 oktober 2004. Een maand later waren al een dertigtal rijtuigen geleverd en werd een stam ingezet. Dit leidde al snel tot de schrapping van een eerste partij Wegmann-rijtuigen.

In februari 2005 telde het rijtuigenpark al 52 dubbeldeksrijtuigen en nog 15 Wegmanns. Vanaf dit ogenblik werden ze nog slechts ingezet naar Longwy, omdat de dubbeldeksrijtuigen niet toegelaten zijn op het Franse net.

Tijdens het toeristisch hoogseizoen werd de "Luxembourg - Blankenberge-Express" nog steeds verzekerd door een stam Wegmanns, waaronder het "Rendez-Vous"-rijtuig en een fietspakwagen.

Begin mei 2005 werden 31 rijtuigen overgenomen door de NEG en overgebracht naar de vorming van Ehrang (ten noorden van Trier). Intussen werden 12 van deze rijtuigen verkocht aan Duitse liefhebbers :

- 6 (3 B, 2 ABD en 1 AB) aan de Eisenbahnfreunde Zollen (EFZ) te Tübingen;
- 3 B aan de AlbtalBahn-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) te Ettlingen;
- 3 B aan de Unterländer Eisenbahnfreunde Heilbronn e.v. (UEH).

Later vervoegden nog twee andere rijtuigen Ehrang.



*Op 6 mei 2001 bestond de "Luxembourg - Blankenberge-Express" uit (in volgorde) een I6-rijtuig (A) van de NMBS, een fietspakwagen, het "Rendez-Vous"-rijtuig en een Wegmann (B). Brussel-Schuman.*

*Christian VANHECK.*

*Op 21 en 22 september 2003 mocht met alle CFL-treinen gratis gereden worden. Op de Noordlijn werden alle treinen tussen Luxembourg - Troisvierges gereden met gesleept materieel.*

*Hier zien we een trein met bestemming Troisvierges komt aan te Goebelsmülhe. Een fietspakwagen bevindt zich achteraan de trein.*

*Michel HANSSENS.*





*Een veel voorkomend gebruik van de Wegmann-rijtuigen : versterking van de IR-treinen Liège - Luxembourg. Vandaag worden de nog resterende rijtuigen ingezet op deze verbinding. Viaduct van Roanne-Coo, 3007 en 3001, 21 juli 2004. Michel HANSENS.*

**FOTOTHEMA 70** *Op 23 juni 2002, de Luxemburgse Nationale Feestdag, organiseerde de GAR een speciale rit van Luxembourg naar Welkenraedt, met een omweg via Spa. De trein bestond uit drie Wegmanns, waaronder het "Rendez-Vous"-rijtuig en een fietspakwagen. Het geheel werd gesleept door de 804. Doorrit van de trein in Esneux tijdens de terugrit naar het Groothertogdom. Pierre HERBIET.*





**FOTOTHEMA 70** ↑↓ *De Wegmann-rijtuigen in dagelijks gebruik. Hierboven : trein 3358 Gouvy - Luxembourg te Pettingen, 27 april 1999.  
Hieronder : de 3001 op kop van trein 3342 Luxembourg - Troisvierges. Lorentweiller, 27 april 1999. Alain DEFECHEREUX.*



## Een onverhoopt uitstel!

Met de verdere levering van de nieuwe dubbeldeksmotorstellen van de reeks 2200, had op 30 september 2005 de definitieve afstelling van de laatste twee rijtuigstammen (elk zes rijtuigen) tot gevolg. De laatste reguliere dienst was trein 7868 Luxembourg - Longwy en de lege terugrit. Een goede maand later werden er acht rijtuigen terug in dienst gesteld :

- op 31 oktober 2005 twee ABD-rijtuigen en het "Rendez-Vous"-rijtuig;
- op 6 december 2005 : drie B- en een ABD-rijtuig en fietspakwagen 002.

De B- en ABD-rijtuigen worden nog steeds ingezet in de treinen op de verbinding Luxembourg - Liège.

De situatie van de Wegmann-rijtuigen eind 2005 was de volgende :

- 33 rijtuigen staan afgesteld in Ehrang (waarvan zes verkocht aan de EFZ, drie aan UEH en drie aan de AVG);
- 19 geschrapte rijtuigen staan afgesteld in het Groothertogdom;
- 8 rijtuigen zijn terug in dienst genomen.

Op zondag 6 november organiseerde de GAR een afscheidsrit voor de Wegmann-rijtuigen. Een stam van zes rijtuigen, waaronder het "Rendez-Vous"-rijtuig, omsloten door de locomotieven 1810 en 1604 verzekerde vier reguliere treinen op de verbinding Luxembourg - Troisvierges.

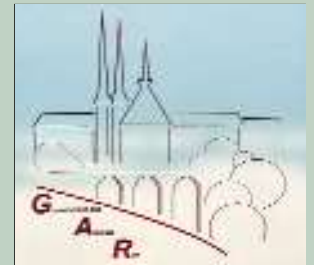
*Wij danken Guy PETTINGER, Emile BECKER en Christian SCHMIDT voor hun bereidwillige medewerking.*



*Na hun schrapping werden 33 rijtuigen uitgeweken in de vorming van Ehrang, nabij Trier. Emile BECKER, 19 juni 2005.*



*De opschriften op het "Rendez-Vous"-rijtuig, na de herschildering in 2004.*



*Op 23 juni 2005 werd een stam met Wegmann-rijtuigen tussen Luxembourg, Trier en Bitburg gesleept door een locomotief van het type G1206 van de NEG. In feite was voor de tractie van deze speciale trein de stoomlocomotief 5519 voorzien. Maar uit veiligheidsoverwegingen - wegens een verhoogd risico op berbrand op deze zeer warme dag - werd de trein door een diesellocomotief gesleept. De trein te Bitburg.*

*Emile BECKER.*



## 70 jaar geleden...



In 1936 werden de drie drieledige dieselstellen van het type 653 geleverd. Deze werden gebouwd door la Brugeoise Nicaise en Delcuve te Brugge. Genummerd 653.01 tot 03, begonnen zij hun loopbaan in het depot van Brussel-Zuid. Deze mooie stellen rustten vier draaistellen, waarvan beide uitersten gemotoriseerd waren. Zij werden uitgerust met twee Maybach-motoren van 410 PK en een elektrische transmissie die door ACEC werd geleverd. Zij haalden een snelheid van 120 km/h. De drie dieselstellen werden ernstig beschadigd tijdens de oorlog. De 653.01 werd bij een bombardement te Muizen op 19 april 1944 vernield. Een van de motorrijtuigen van de 653.02 diende om 653.03 opnieuw samen te stellen, die hernoemd werd als 653.01 in januari 1958. Hij werd tenslotte buiten dienst gesteld te Brussel-Zuid in september 1965. Onze foto toont de 653.01 te Mons in 1936.

Foto : La Brugeoise Nicaise et Delcuve, verzameling TSP.

**FOTO 71-52** De laatste drie rangeerlocomotieven van de reeks 72 werden buiten dienst gesteld op 17 oktober 1985 en op 1 december 1985 uit de geschriften geschrapt. Het ging om de 7201, 7209 en 7214, die deel uitmaakten van een reeks van 15 machines gebouwd door la Brugeoise et Nivelles te Nivelles in 1956. Deze indrukwekkende en machtige machines, werden uitgerust met een SEM-dieselmotor van 750 PK en een hydraulische transmissie Voith. Hun totale massa bedroeg 78,65 t. Enkele dagen voor haar schrapping, op 2 oktober 1985, komt de 7209 aan in de sectie Groenland in de haven van Antwerpen, op kop van een stam Franse gesloten wagens. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 20 jaar geleden...



## 20 jaar geleden...



**FOTO 71-53** Op zaterdag 4 januari 1986, verlaat de 6101 het Sifferdok in de haven van Gent met een sleep ertswagens met bestemming Monceau. Het ging om de laatste dienst die door een locomotief van de reeks 61 werd uitgevoerd. De drie laatste actieve machines, waren de 6101, 6106 en 6109 die nochtans reeds geschrapt waren sinds 1 december 1985. Serge MARTIN.

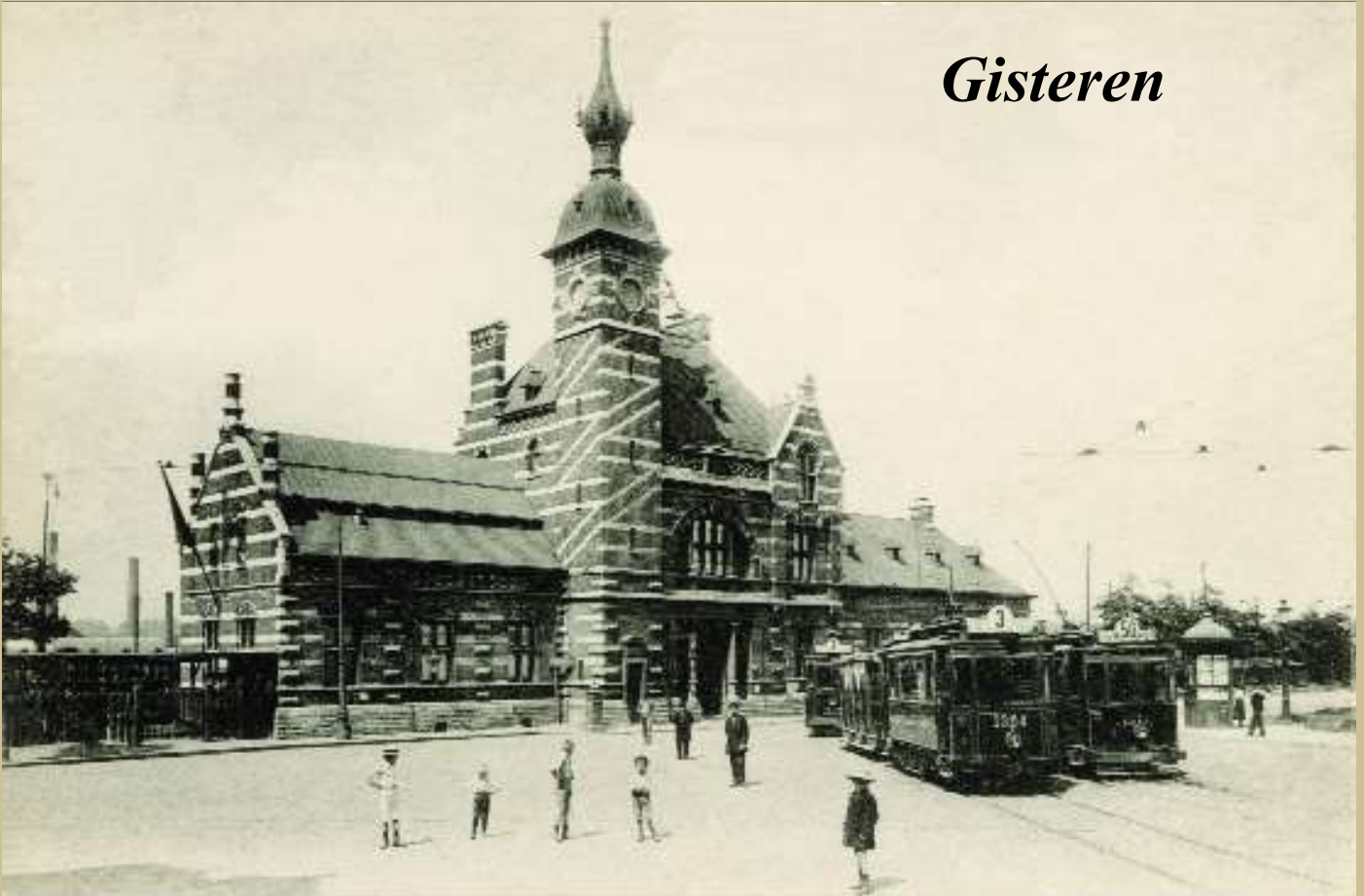
**FOTO 71-54** Snel na de levering van de eerste locomotieven reeks 11, begonnen de instructieritten, niet alleen in België, maar eveneens in Nederland. Op 19 februari 1986, werd een opleidingsrit voor de Nederlandse bestuurders tussen Roosendaal en Vlissingen gereden. De stel was samengesteld uit oude NS-rijtuigen en werd gesleept door de 1181 doorkruist het station van Middelburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 20 jaar geleden...



# Schaerbeek

## Gisteren



*In 1835 had Schaarbeek, een stad met 2000 inwoners, een eenvoudige halte met een bescheiden houten gebouw. Het eerste houten gebouw werd opgericht in 1865. In 1887, werd dit eerste station vervangen door veel een uitgebreider driedelig gebouw. Het gebruik van baksteen, metaal en natuursteen gaf aan het station een zeer bijzonder aspect. (Zie de foto hierboven, deze dateert uit het begin uit de 20ste eeuw). Met de enorme groei van het reizigersverkeer en het vooruitzicht van de bouw van de Noordzuidverbinding, nam Schaarbeek een belangrijke beslissing : in 1913 werd besloten om het gebouw te vergroten. De nieuwe vleugel, veel belangrijker dan het oorspronkelijke gebouw, werd getekend door Franz Seulen, architect in dienst van de Belgische Staat. Het nieuwe station werd in dienst genomen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het majestueuze gebouw in neo-rennaissance stijl werd opgetrokken met dezelfde materialen als het eerste station, waarmee het een prachtig geheel vormt.*

*In 2004 werd de halte voor de trams en bussen volledig opnieuw ingericht zoals men het kan zien op de onderstaande foto die dateert van 13 augustus 2005.*

*Document en foto : Christian DOSOGNE.*

## Vandaag





# EURO 4000

In 2007 zal Vossloh zijn gloednieuwe EURO 4000 op de markt brengen. Het betreft een zeer krachtige, zesassige diesellocomotief, uitgerust met een EMD-dieselmotor van 3178 kW. De machine zal 120 km/h kunnen rijden en afstanden van 2000 km kunnen afleggen zonder bijtanken, dankzij een grote brandstoftank met een inhoud van 7000 liter. Zonder twijfel is deze locomotief de favoriet onder de kandidaten voor de toekomstige reeks 56 van de NMBS.

Half december 2005 heeft de NMBS te kennen gegeven dat zij binnenkort 35 nieuwe diesel-elektrische locomotieven met groot vermogen wenst aan te schaffen, die reeks 56 zullen vormen. Sindsdien kunnen geïnteresseerde constructeurs zich melden.

Welke locomotieven komen er in aanmerking?

Siemens zou een zesassige versie van de "Eurorunner" kunnen voorstellen, waarvan de Oostenrijkse spoorwegen zeventig eenheden in dienst genomen hebben (ÖBB reeks 2016 "Hercules" (vierassige versie Bo'Bo') - zie *OP DE BAAN* 50 pagina 23). De Co'Co'-versie werd nog niet geproduceerd, maar toch reeds besteld door de Litouwse spoorwegen (34 locomotieven + een optie op nog eens 10 - zie *OP DE BAAN* 70 pagina 18).

Alstom zou van zijn kant een zesassige versie van de Prima Diesel kunnen aanbieden. De SNCF heeft tientallen machines van dit type besteld, zij het in de uitvoering met vier assen (reeks BB 73.500 - zie *OP DE BAAN* 61 pagina 11). Nadeel is dat dit type locomotief zijn deugdelijkheid in de praktijk nog niet heeft kunnen bewijzen.

Sinds een paar jaar brengt Bombardier de "Blue Tiger" op de markt. Dit is een grote zesasser die onder zijn motorkappen 3300 PK herbergt, en samen met

General Electric wordt gebouwd (zie *OP DE BAAN* 43 pagina 38). De NMBS wenst echter geen locomotieven waar de motor (zoals bv. bij reeks 77/78) onder motorkappen zit. Bij de "Blue Tiger" is dat wel het geval...

EMD kan uiteraard de bekende Class 66 aanbieden, die opmerkelijke prestaties en betrouwbaarheid koppelt aan zeer lage aankoop- en onderhoudskosten. Deze locomotief werd reeds door vele maatschappijen gebruikt, steeds met de grootste voldoening.

Voith is momenteel een diesellocomotief met groot vermogen (4000 PK) en hydraulische transmissie aan het ontwikkelen, dit project werd "Maxima 4000" gedoopt. Men kan zich evenwel afvragen of een hydraulische transmissie wel bestand is tegen zoveel kracht, te meer omdat het om een volledig nieuw ontwikkelde loc gaat die dus extra vatbaar zal zijn voor kinderziektes.

## De EURO 4000

Er blijft nog één kandidaat over : de EURO 4000 van Vossloh. Momenteel is er op de Europese markt een gebrek aan diesellocomotieven met groot vermogen (in de orde van 4000 PK). Verschillende spoorwegmaatschappijen zouden echter dergelijke locomotieven in gebruik willen nemen. Om aan die vraag tegemoet te

komen heeft Vossloh beslist om een machine van 4000 PK te gaan ontwikkelen, daarbij gebruik makend van onderdelen die hun degelijkheid reeds ruimschoots hebben bewezen. Men zal de 710 G3B-dieselmotor van EMD inbouwen; deze is identiek aan de motor van de Class 66 maar telt 16 cilinders in V in plaats van 12 (vermogen : 3178 kW - 4322 PK).

De D43-tractiemotoren zullen eveneens deze van de Class 66 zijn.

De locomotief zal 123 t gaan wegen voor een lengte van 23,020 m, een breedte van 2,850 m en een hoogte van 4,280 m. Daarmee beantwoordt ze aan het UIC 518-ruimteprofiel. De kast zal gebaseerd zijn op de Class 67, maar dan wat meer afgerond.

De stuurcabines worden ruim en zeer comfortabel, airconditioning is voorzien.

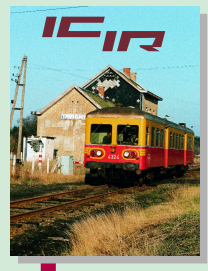
De brandstoftank van 7000 liter zorgt voor een grote autonomie : meer dan 2000 km zonder bijtanken. Met haar maximumsnelheid van 120 km/h zal de EURO 4000 zonder moeilijkheden zware goederentreinen kunnen slepen tegen hoge snelheid, hetgeen een voordeel is op lijnen met veel reizigersverkeer.

De locomotieven zullen gebouwd worden in de Vossloh-fabriek van Albuxech, nabij Valencia in Spanje. De eerste Euro 4000 zal is bestemd voor de NordOstsee Bahn (NOB) voor de diensten op de Marschbahn (treinen Hamburg - Westerland).

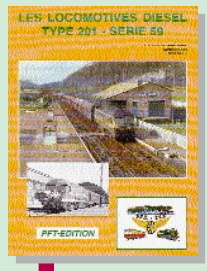


# Boeken

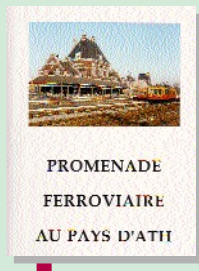
## TSP-Edities



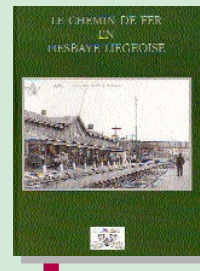
**IC-IR 1984-2004**  
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.  
 A4 - 216 pagina's  
 400 foto's



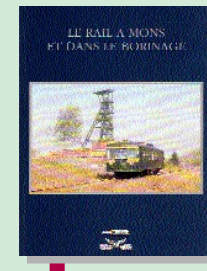
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.  
 A4 - 280 pagina's  
 540 foto's



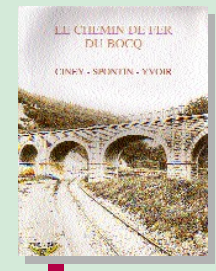
**PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH**  
 Beschrijving van alle spoorlijnen rond de ster van Ath.  
 A4 - 268 pagina's  
 252 foto's - 30 plans  
 € 18,60 - 860 g



**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE**  
 De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Warremme).  
 A4 - 168 pagina's  
 276 foto's  
 € 23,55 - 750 g



**LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE**  
 Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.  
 A4 - 160 pagina's  
 258 foto's  
 € 23,50 - 750 g



**LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR**  
 Lijn 128, gisteren en vandaag  
 A4 - 82 pagina's  
 107 foto's  
 € 16,95 - 550 g



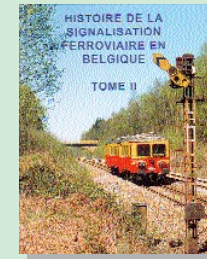
**UN SIECLE DE VAPEUR Tome I**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in Nederland, Frankrijk en Luxemburg.  
 21 x 27 cm  
 127 foto's (zwartwit)  
 € 23,50 - 750 g



**UN SIECLE DE VAPEUR Tome II**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in Nederland, Frankrijk en Luxemburg.  
 21 x 27 cm  
 134 foto's zwartwit  
 € 27,00 - 750 g



**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I**  
 Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.  
 A4 - 191 pagina's  
 278 foto's  
 € 24,50 - 950 g



**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II**  
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seinrichting.  
 A4 - 256 pagina's  
 220 foto's  
 € 35,00 - 1250 g



**INDICATEUR DE 1940**  
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.  
 A4 - 280 pagina's  
 500 foto's  
 € 6,50 - 250 g



**SNCB 75 NMBS**  
 Dit werk toont beelden van de markantste gebeurtenissen in de 75-jarige geschiedenis van de NMBS (1926 tot 2001).  
 21 x 27 cm - 166 foto's (z/w kleur) - 176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



**ONZE SPOORWEGEN 1 DE MEERSPANNIGEN**  
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven in België.  
 132 pagina's - 126 kleurenfoto's  
 € 27,00 - 750 g - Gekartoneerde kaft

# Op de baan

## OP DE BAAN

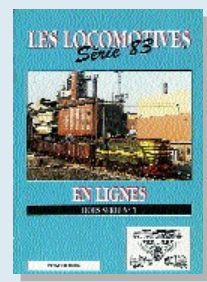
<input type="checkbox"/> abonnement 2006		
België	€ 36,00	
buitenland (Europa)	€ 42,00	
buitenland (buiten Europa)	€ 49,00	



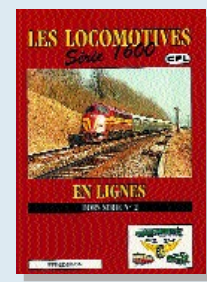
<input type="checkbox"/> nummers 19 en 20	per nummer :	€ 3,97	100 g
<input type="checkbox"/> nummers 29 t/m 32	per nummer :	€ 5,45	100 g
<input type="checkbox"/> nummer 40	per nummer :	€ 5,95	100 g
<input type="checkbox"/> nummers 41 t/m 45	per nummer :	€ 7,50	210 g
<input type="checkbox"/> nummers 46 t/m 52	per nummer :	€ 7,50	260 g
<input type="checkbox"/> nummers 53 t/m 58	per nummer :	€ 7,00	260 g
<input type="checkbox"/> nummers 59 t/m 64	per nummer :	€ 8,50	260 g

verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,16 550 g

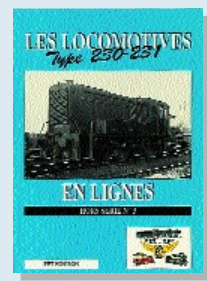
## EN LIGNES - hors série



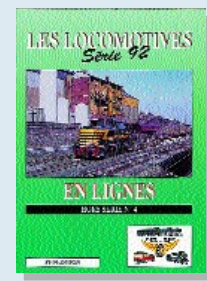
**hors série n°1**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 83**  
 A4 - 50 pagina's  
 100 foto's  
 € 9,75 - 255 g



**hors série n°2**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL**  
 A4 - 80 pagina's  
 120 foto's  
 € 14,75 - 255 g



**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pagina's  
 80 foto's  
 € 12,27 - 210 g



**hors série n°4**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 92**  
 A4 - 80 pagina's  
 100 foto's  
 € 14,75 - 255 g

■ Spoorboekje 1935 (TSP-Editie)	€ 23,50	750 g
■ Le rail bruxellois en images (PFT-Edtion)	€ 23,50	750 g
□ Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
□ Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	€ 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69	400 g
- volume II	€ 36,69	550 g
■ De Buurtspoorwegen van de groep Leuven	€ 24,54	800 g
□ En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
■ De buurtspoorwegen in Brabant	€ 42,14	1300 g
□ Stoomlocomotieven typen 64 en 81	€ 32,23	850 g
□ BRUSSEL - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g
□ Stationsarchitectuur (deel I)	€ 46,64	1050 g
□ Stationsarchitectuur (deel II)	€ 46,64	1050 g
□ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
□ La gare et la Ville	€ 19,00	850 g
□ 150 jaar Spoorwegen in Kempen	€ 30,00	800 g

**NIEUW**



De meerspansigen  
Les polycourant

EEN EEUW STOOM  
DEEL 2



Onze Spoorwegen 1  
DE MEERSPANNIGEN

UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

## Foto's

### Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 71-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 71-29 ZW) : dit zijn zwart-wit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-03-2006; leveringsdatum: +/- 28-06-2006. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :

☎ +32 (0) 65 72 80 72 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ philippe.scholl@swing.be

Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

□ Prijs per foto € 1,00 7 g

### Photos BD (Bruno DEDONCKER)

De foto's van Bruno DEDONCKER die in Op De Baan gepubliceerd worden en die de melding FOTO BD-xxx dragen, zijn verkrijgbaar in formaat 13x18 cm op zwartwit glanspapier. Nummers duidelijk vermelden bij bestelling per postkaart, brief, e-mail of fax. Er is geen limietdatum, deze foto's zijn altijd beschikbaar. De lijst van de foto's is ook beschikbaar op internet : [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)

□ Prijs per foto : € 3,72 7 g

## Fotothema's

Omslagen met 10 kleurfoto's 10x15 cm tenzij anders vermeld (■ = zwart/wit)

■ N° 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ N° 23 : M3-rijtuigen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ N° 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
■ N° 31 : TSP-reis naar Denemarken (15 foto's)	€ 15,00	105 g
■ N° 36 : Door de NMBS waarde stoomlocs	€ 10,00	75 g
□ N° 38 : De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
□ N° 40 : Het station Schaarbeek-Vorming	€ 10,00	75 g
□ N° 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970"	€ 10,00	75 g
□ N° 44 : De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
■ N° 46 : NMBS-motorstellen BUDD bij SATTI	€ 10,00	75 g
■ N° 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 48 : De werkplaats Bertrix	€ 10,00	75 g
□ Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzannes"	€ 10,00	75 g
□ Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	€ 10,00	75 g
□ Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis	€ 10,00	75 g
□ Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	€ 10,00	75 g
□ Nr. 53 : Postmotorstellen (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 55 : Reeks 51 (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 56 : Reeks 64	€ 10,00	75 g
□ Nr. 57 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 1)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€ 10,00	75 g
□ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€ 10,00	75 g
□ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxemburg	€ 10,00	75 g
□ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
□ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
□ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
□ Nr. 65 : Reeks 3600 CFL	€ 10,00	75 g
□ Nr. 66 : De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
□ Nr. 67 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	€ 10,00	75 g
□ N° 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g

### FOTOTHEMA 70 : Wegmann-rijtuigen CFL

Prijs : € 10 + verzendkosten (75 g.) mededeling : FOTOTHEMA 70

70-01 : 181 224-7 DB te Berchem (voir page 52)

70-02 : 1603 te Vielsalm (zie pagina 53)

70-03 : 5505 te Rencheux (zie pagina 54)

70-04 : 5508 te Poulseur (zie pagina 55)

70-05 : 5505 te Bovigny (zie pagina 56)

70-06 : 1820 te Anseremme (zie pagina 57)

70-07 : 1815 CFL te Ettelbruck (zie pagina 51)

70-08 : 804 CFL te Esneux (zie pagina 59)

70-09 : 3618 CFL te Pettingen (zie pagina 60)

70-10 : 3001 CFL te Lorentzweiler (zie pagina 60)

## Diverse artikels

### Pin's

□ Pin diesellocomotief type 201	€ 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 groen	€ 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 geel	€ 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 tweekleurig	€ 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 donkergroen	€ 2,50	16 g
□ Pin stoomlocomotief type 81	€ 2,50	16 g

### Postkaarten

□ Reeksen 1 tot 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks)	€ 3,72	105 g
□ Reeksen 8 tot 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy :	€ 5,00	80 g
□ Reeksen 21 tot 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St.-Ghislain, het viaduct van Yvoir	€ 4,00	60 g
□ Reeksen 29 tot 36 : 8 postkaarten van de stations Brugge, Oostende, Marbehan, Brussel	€ 4,00	60 g

### LOCO-kalenders

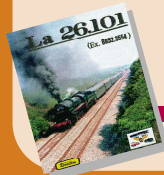
□ Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 :	per kalender :	€ 5,00	750 g
--	----------------	--------	-------

□ **LOCO 2006 :**

**UITGEPUT**

### DVD

□ Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	€ 21,00	150 g
□ De 26.101 van het TSP :	€ 21,00	150 g



La 26.101 op DVD

## Bestelling en verzendkosten

Bestellingen worden enkel aanvaard via storting op rekening 001-1201789-35 (TSP Brussel). Voor de lezers in het buitenland : zie de betalingsmodaliteiten op bladzijde 3. Vergeet niet de gewenste artikelen duidelijk te omschrijven. Al onze voorwerpen zijn beschikbaar tijdens de opendeurdagen in "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te St-Ghislain. Het merendeel van de artikelen is eveneens beschikbaar tijdens uitstappen en diverse activiteiten.

VERZENDKOSTEN : bereken het gewicht van de door u bestelde artikelen en voeg de kosten bij uw bestelling.

	BELGIË	BUITENLAND
t/m 100 g	€ 1,05	€ 1,90
t/m 250 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 350 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 500 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,60	OP AANVRAAG
t/m 3000 g	€ 7,60	VOLGENS LAND
t/m 4000 g	€ 7,60	VAN
t/m 5000 g	€ 7,60	BESTEMMING

■ Artikel bijna uitgeput

