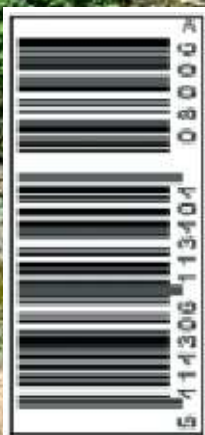


# OP DE BAAN

**FEESTEDITIE : LIJN 128**

1907  2007



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**

**Nr. 80 - augustus 2007 - € 8,50**

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium



# Voorwoord

Op 11 juni laatstleden werd eindelijk de overeenkomst van kracht die de inzet van historisch treinmaterieel op het NMBS-net reglementeert. De opgelopen achterstand in dit dossier - dat reeds in januari moest ingaan - heeft zware financiële gevolgen gehad voor het seizoen van TSP. Het zal zeer moeilijk worden om nog speciale treinen in te leggen voor eind augustus, het einde van het seizoen.

We zijn allen zeer verheugd met dit nieuws, maar toch betreuren wij niettemin de houding van bepaalde verantwoordelijken van de NMBS-groep, die weigeren dat TSP reizen voor treinliefhebbers organiseert - met NMBS-materieel tegen redelijke prijzen. Dit is de politiek van maximale winst, waardoor zelfs de liefhebbers van het spoorvervoer worden ontmoedigd.

Men zal waarschijnlijk nog lang moeten wachten voordat deze speciale treinen opnieuw worden ingelegd. Jammer. Gelukkig is er nog de zeer mooie lijn 128, verlengd tot Purnode. Aarzel niet "la Ligne du Bocq" te bezoeken, u zal er geen spijt van hebben! Schrijf tijdig in voor onze excursies: geniet van deze prachtige streek per trein en bewandel eens andere paden...  
Prettige vakantie en veel leesgenot...

## ONZE SPOORWEGEN 2

### MOTORWAGENS 1980-2005 - Deel 1

Het tweede deel uit onze reeks "Onze Spoorwegen" is verschenen. Het geeft een overzicht van de motorwagens van de NMBS tijdens de periode 1980-2005. Het eerste gedeelte behandelt de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45. Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige Nederlands/Frans onderschriften. Aan deel 2 wordt gewerkt.



Liggend formaat 21 x 15 cm - harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad.

Prijs : € 25 + verzendkosten (gewicht 600 g).

Vermelding : "Autorails - Motorwagens 1".

Betalingsmodaliteiten : zie pagina 3.

## L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri SCAILLET, spoorman in hart en nieren, schreef reeds drie boeken over zijn leven als spoorman en zijn werk als stoker en machinist in het bijzonder. De publicatie van zijn vierde boek vertrouwde hij toe aan TSP. In dit werk vertelt hij op zijn eigen wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft hierin tot in detail de situaties waarin hij terecht kwam. Franstalig, 208 pagina's, meer dan 200 zwartwitfoto's en tekeningen uit de TSP-ver-



Formaat 15 x 24 cm - soepele kaft - gebonden met linnendraad. Prijs : € 20 + verzendkosten (600 g).

Mededeling : "Histoire CF". Betalingsmodaliteiten : zie p. 3.

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

**GEZOCHT** : kleurenfoto's - formaat 10 x 15 - laatste schildering - NMBS-locomotieven 1209 - 1301 - 1349 - 1607 - 2020 - 2115 - 2219 - 2323 - 2338 - 2361 - 2616 - 2740. Claude VIVIER, ☎ +32 (0)65 65 03 02.

**TE KOOP** : EN LIGNES 28 t/m 70 (43 tijdschriften) in goede staat. Prijs : 150 (bespreekbaar). Daune Francis, Bd. G. Deryck 13/1, 1480 TUBIZE, ☎ +32(0)2/355 92 50.

## Rechtzettingen

### OP DE BAAN 79

p. 35 : de datum van het wereldrecord is 3 april 2007 en niet 4.

p. 36 : tegen alle verwachting in, zijn na het weekend van 12 en 13 mei de drie CC 6500 (6549, 6559 en 6575) nog steeds in dienst, maar zonder vaste inzetreeks.

p. 47 : HLD 6278 werd gereviseerd door Charleroi-Sud en niet door Antwerpen-Noord.

## TSP-agenda

- Zon- en feestdagen vanaf 24/6 t/m 28/10 : ritten op lijn 128 (zie pagina 11)
- Zaterdag 25 augustus : reis met 1603, zie inschrijvingsformulier in bijlage en/of onze website [www.pfttsp.be](http://www.pfttsp.be)
- Zaterdag 8 en zondag 9 september : dagen van het patrimonium, opening van het museum te St.-Ghislain.
- Zaterdag 8 december : ruilbeurs in ons museum te Saint-Ghislain

# OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

## TSP

### TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



**Hoofredacteur :** Jean-Luc VANDERHAEGEN

#### Redactiecomité

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

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

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Michel DE ESCH, Henk DE JONG; Simon DERIDDER, DEXIA Bank, Jean-Marc FRYBOURG, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Kristof HONEE, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Lucien LUYCKX, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Lars MEELON, Thierry NICOLAS, de NMBS, Geert PACKET, Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Yves STEENEBRUGGEN, Armand THONET, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK.

#### 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 2007

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 2007". 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 1374917/026 van het TSP (59900 Lille).

#### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

#### Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf gedresseerde 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 :

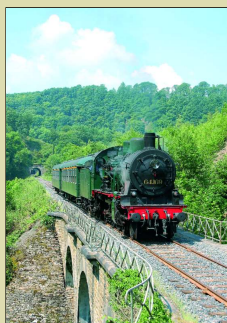
Schaarbeek : Geert PAKET : ☎ +32 (0) 496.96.56.00  
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :  
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93  
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :  
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

#### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

**Wettelijk depot bij verschijning**

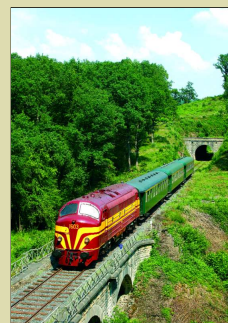
# OP DE BAAN 80 - AUGUSTUS 2007



**VOORPAGINA :**

#### FOTO 80-01

*Onze P8 op een van de talrijke bruggen over de Bocq tijdens de ontdekkingsreis van de sectie Purnode - Dorninne-Durnal, op 2 juni 2007. TSP.*



**ACHTERPAGINA :**

#### FOTO 80-02

*Nog steeds de rit van 2 juni 2007. CFL 1603 heeft juist de tunnel van Lèche verlaten en kruist over een stenen brug de Bocq. Zij zal weldra verdwijnen in de tunnel van Purnode. TSP.*

# I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Voorwoord **2**

Nieuws uit eigen huis **4**

100 jaar lijn 128 ! **13**

Gisteren - Vandaag **31**

TSP-reis naar Oekraïne **32**

Buitenlandse actualiteit **36**

Belgische actualiteit **47**

*Statistieken* **47**

*Elektrische locomotieven* **47**

*Diesel locomotieven* **52**

*Motorstellen* **54**

*Rijtuigen* **55**

*Infrabel* **57**

*Privémaatschappijen* **59**

Schrappingen **62**

Er was eens ... **64**

TSP-boetiek **66**





## REIZEN

**Zaterdag 2 juni**

Het rijverbod op het net - dat echter sedert 11 juni 2007 is opgeheven - heeft ons niet belet om de lijn 128 met haar nieuwe baanvak te verkennen, dit met schitterend zonnig weer. Er werd gebruik gemaakt van de 64.169, de 1603, twee K-rijtuigen en het buffetrijtuig. Al dit materieel werd op de lijn 128 door tachtig enthousiaste deelnemers gefotografeerd.

Door de korte voorbereidingstijd was het jammer genoeg niet meer mogelijk om een inschrijvingsformulier met de post te verzenden en kon men zich enkel via internet aanmelden. Aarzel dus niet om uw mailadres door te geven aan de beheerder van onze website zodat u op een contactlijst geplaatst kunt worden. Een ideale manier om op korte termijn geïnformeerd te worden. Diegenen die niet konden deelnemen op 2 juni kunnen op 30 juni en 1 juli de lijn 128 ontdekken.



**FOTO 80-03** De aankomst van de P8 weerspiegelt zich ook in de inzet van de CFL 1603. De shade aan de neus, na een ongeval tientallen jaren geleden, werd hersteld. De rest van de kast zal tijdens de komende winter worden gerestaureerd. Dorinne-Durnal, 1 juni 2007. Foto TSP.

## Zaterdag 9 en zondag 10 juni.

De aanwezigheid van de 64.169 in Ciney heeft geleid tot een uitstap naar het Groothertogdom Luxemburg. De stad Ettelbruck nodigde TSP - en haar twee Luxemburgse bolle neuzen! - uit naar aanleiding van het eeuwfeest van het station. Ter herinnering : de 202.020 is de vroegere 1602 van de CFL. Op 2 juni verlieten de 64.169,

haar dienstrijtug en de twee "bolle neuzen" Ciney met bestemming Luxembourg, waar ze tot vrijdag 8 juni verbleven. Het materieel werd nadien overgebracht naar Ettelbruck waar het tijdens het weekend werd tentoongesteld. De terugkeer naar Ciney vond plaats in de avond van 10 juni. Het materieel bleef hier tot het laatste weekend van juni. Een verslag volgt in het volgende nummer.



**FOTOTHEMA 80** De overbrenging van het materieel naar Ciney. In volgorde, na de 2608 : 1603 CFL, de 202.020, de P8, de twee K-rijtuigen, het buffetrijtuig en het begeleidingsrijtuig. Brug over de Maas in Namur, 29 mei 2007. Laurent JOSEPH.





## LIJN 128 Twee primeurs

Ondanks het rijverbod - dat ondertussen is opgeheven ! - was TSP toch actief op de toeristische lijn...

In de vorige nummers hebt u de evolutie kunnen volgen : de lijn 128 werd drie kilometer langer. Dit is reeds een speciale gebeurtenis aangezien dit werk uitsluitend door vrijwilligers werd uitgevoerd zonder de minste subsidie. Dit lijngedeelte werd door Infrabel gehomologeerd. De "Chemin de fer du Bocq" is dan ook terecht trots op deze drie kilometer : met drie tunnels en vijf stenen viaducten gaat het zonder twijfel om één van de meest pittoreske en spectaculaire trajecten in België.

Het baanvak Dorinne-Durnal - Purnode werd op vrijdag 1 juni om 11u heropend, exact 100 jaar na de opening van de volledige lijn 128.

De eer om het lint door te knippen ging naar de heer Mathen, gouverneur van de provincie Namur, bijgestaan door de heer Monin, burgemeester van Yvoir. Een dertigtal genodigden - de pers - verkende nadien dit baanvak in een motorwagen terwijl de 64.169 in het station van Dorinne te bewonderen was...

In de namiddag was de 64.169 de hoofdattractie. De vijftig genodigden die waren opgedaagd bereiden de lijn in de twee K-rijtuigen die door de P8 werden gesleept. De 1603 - ex CFL - werd gepresenteerd op het wijkspoor in Dorinne.

De uitbating van lijn 128 interesseert u? Aarzel niet om Xavier Vermeire te contacteren op +32 (0) 479 91 05 26.

↑ **Bovenaan** : aankomst van de personaliteiten te Dorinne-Durnal na een treinrit met de 4605 die vertrok vanuit Ciney.

↖ **Midden** : het lint wordt doorgeknipt door de heer Mathen, gouverneur van de provincie Namur en de heer Monin, burgemeester van Yvoir.

← **Links** : In het station van Dorinne-Durnal, nu eigendom van een TSP-lid, werd een koud buffet aangeboden aan de genodigden voor de inhuldiging van de 64.169.  
Foto's : TSP.







**FOTOTHEMA 80** *In het prachtige station van Dorinne-Durnal ontmoeten de P8 en de 1603 elkaar.*

*FotoTSP.*

**FOTOTHEMA 80** *Dezelfde dag, aankomst van de 64.169 te Dorinne-Durnal.*

*Foto TSP.*







**FOTOTHEMA 80** *Op 2 juni, tijdens een doortocht voor de foto- en videografen, tussen Sovet en Gemenne. Vanaf deze plaats doorkruist lijn 128 de uitgebreide weiden en velden tot Braibant.*

*Foto TSP.*

**FOTOTHEMA 80** *De trein op de mooie stenen brug over de Bocq gelegen voor de tunnel van Durnal.*

*Foto TSP.*

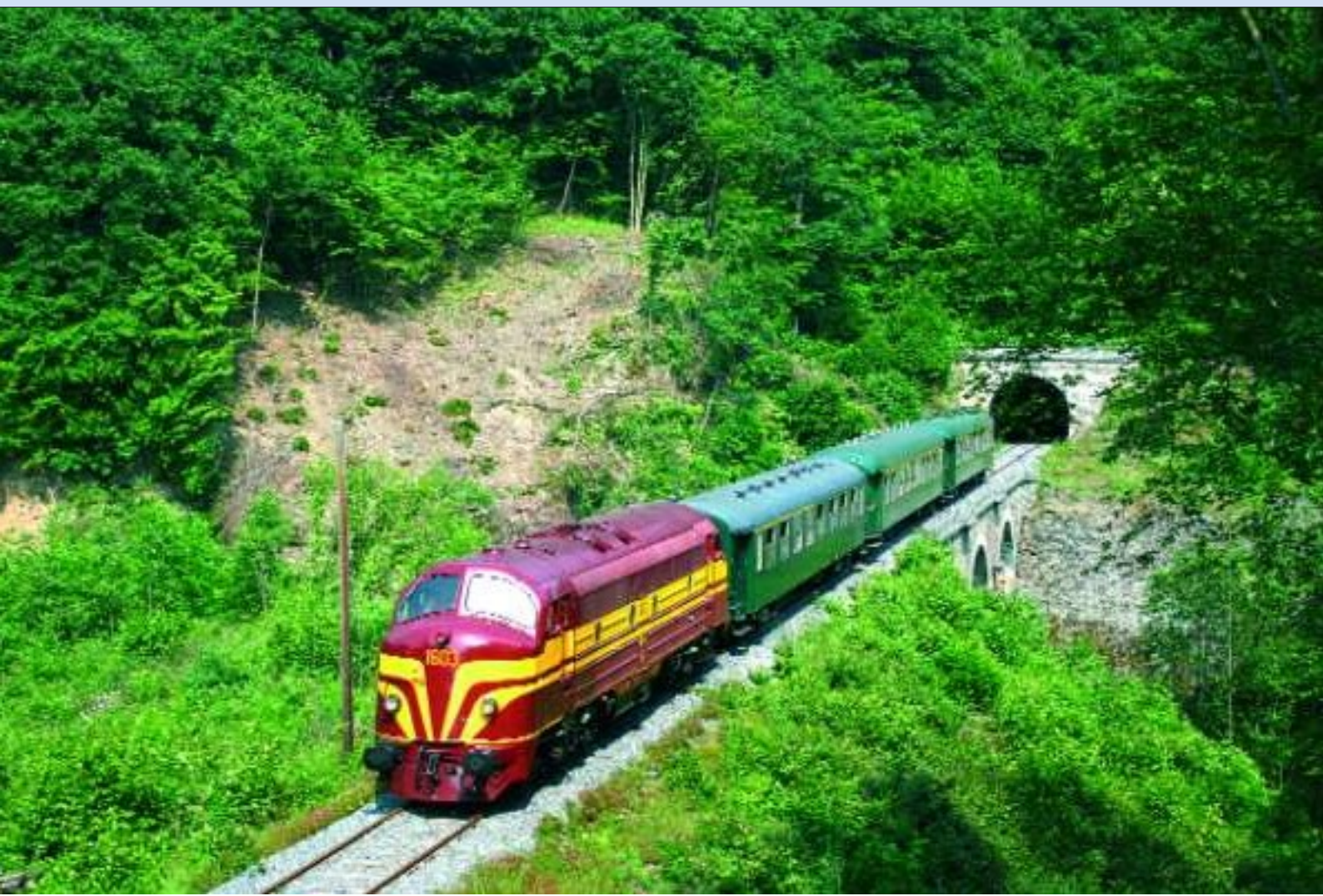






**FOTOTHEMA 80** Vandaag herleeft heel de site van Dorinne. De twee sporen zijn opnieuw berijdbaar. Daarenboven werd het gebouw aangekocht door een lid van het TSP. Hij wil de omgeving zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat herstellen. Op 2 juni 2007 zien we de 1603 (ex-CFL) op het uitwijkspoor en onze P8 op het hoofdspoor. Foto TSP.

**FOTOTHEMA 80** Op 2 juni werd de 1603 op kop van de trein in de richting Braibant - Purnode geplaatst. De trein heeft de tunnel van Durnal verlaten en is zonet de Bocq overgestoken. Adembenemende plaatsen, waar de natuur nog altijd heer en meester is.







**FOTOTHEMA 80** De scholingstrein voor het TSP-personeel werd hier gefotografeerd aan de uitrit van de tunnel van Purnode. De trein rijdt naar Ciney. Wanneer zei men u dat lijn 128 de mooiste van België is? Foto TSP, 30 mei 2007.

**FOTOTHEMA 80** Tijdens een proefrit verlaat de trein de tunnel van Purnode.

Foto TSP.







## DE RITTEN

Het in ons vorig nummer getoonde optimisme in verband met de ritten op het net is niet helemaal uitgekomen... Het door NMBS-Holding aan minister Landuyt voorgelegde dossier werd op 23 mei geratificeerd en werd van toepassing op 11 juni 2007. Door dit onverwachte uitstel is het bijna onmogelijk om dit jaar nog ritten op het net te organiseren.

Het rijverbod kwam onze financiën zeker niet ten goede : de reizen leveren ons de noodzakelijke inkomsten op om de door de bedrijfseenheden van de NMBS-Groep gestuurde facturen te betalen. Bovendien moest de overbrenging van het materieel onder contract van B-Cargo gebeuren, wat duidelijk meer kostte dan wanneer we zelf hiervoor instaan.

Dit verbod was van kracht voor alle "historische" treinen, zowel van de vereni-

ging als van NMBS-Holding ! Een dergelijke absurde situatie heeft zich in Europa nog nooit voorgedaan maar getuigt van een zekere geestesgesteldheid.

Het opheffen van dit verbod heeft echter nog niet geleid tot het inleggen van speciale treinen voor de liefhebbers, die nog steeds als "commercieel" worden beschouwd en waarvan de NMBS een maximaal rendement verwacht.

## MATERIEEL

Zoals u wel kunt raden hebben de ritten op de lijn 128 de meeste tijd van onze vrijwilligers opgeslokt.

Er moesten negen voertuigen klaargemaakt worden voor het toeristische seizoen. In Schaarbeek ging het om de 64.169, de twee K-rijtuigen (die uiterlijk een beperkte restauratie ondergingen), het buffetrijtuig en de 1603 CFL. Deze laatste werd door één van onze leden gekocht van de vroegere Vennbahn en door hem ter beschikking van TSP gesteld. De locomotief werd volledig rijvaardig gemaakt en door Infrabel gehomologeerd. Eén van de neuzen, die zich

in slechte staat bevond, werd hersteld en de rest van de kast zal komende winter gerestaureerd worden.

In Saint-Ghislain werden het begeleidingsrijtuig (12) en de 202.020 (niet rijvaardig) klaargemaakt voor hun overbrenging naar Ronet met een normale goederentrein. De motorwagens 4602 en 4605 werden eveneens opgeknapt en kregen toestemming van Infrabel om ingezet te worden.

Wenst u mee te helpen met de herstelling van het materieel? Contacteer Dave HABRAKEN op +32 (0) 495 64 83 82

## MUSEE DU RAIL

Na de drukte tijdens de rommelmarkt op 12 mei hervond de werkplaats haar rust en werden enkele herstellingen verdergezet. Zo kreeg de 9209 een bruine roestwerende deklaag in afwachting van haar schildering. De werken aan het andere materieel werden hiervoor reeds beschreven.

Het Musée du rail interesseert u ? Contacteer Baudouin DIEU : +32 (0) 475 95 68 93 .

**FOTOTHEMA 80** *Op 2 juni verlieten de 1603, de 202.020, de P8 en het begeleidingsrijtuig 's avonds Ciney met bestemming Luxembourg om deel te nemen aan het eeuwfeest van het station van Ettelbrück op 9 en 10 juni. Het was de 2732 die de trein sleepte tot Stockem, hier gefotografeerd in Mirwart.*

*Michel HANSENS.*





# LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

## HORAIRESDIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons  
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling



JULI						
ma	di	wo	do	vr	za	zo
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUSTUS						
ma	di	wo	do	vr	za	zo
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER						
ma	di	wo	do	vr	za	zo
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OKTOBER						
ma	di	wo	do	vr	za	zo
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

Ontdek de spectaculairste spoorlijn van België!

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

\* Senenne + Halloy

Halte op aanvraag - verwittig de bestuurder !

Ciney SNCB	12.05	14.05	16.05
Halloy*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	12.12	14.12	16.12
Senenne*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	12.37	14.37	16.37
Purnode	12.44	14.44	16.44
Purnode	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	12.54	14.54	16.54
Spontin	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	13.44	15.44	17.44
Halloy*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	13.51	15.51	17.50



## NOS EXCURSIONS ONZE UITSTAPPEN

De zaterdagen 30 juni,  
11 augustus en 22 september

De verantwoordelijken van "le Chemin de fer du Bocq" nodigen u uit voor een onvergetelijke dag in de prachtige vallei van de Bocq...

Geniet van de rust en van de prachtige natuur, enig in zijn soort...

### "Au fil du Bocq"

PROGRAMMA :

Vertrek in het station van Ciney om 10.05 uur naar Spontin. Bezoek aan de watermolen. 's Middags vrije tijd in het dorp. Met museumbus naar Purnode en bezoek aan "la Brasserie du Bocq". Terug in Ciney rond 17.00 uur.

Prijs : €23/persoon (kinderen -12 jaar : €12)

### "Le Train Buissonnier"

PROGRAMMA :

Vertrek in het station van Ciney om 10.05 uur. Ontdekkingstocht van de lijn met motorwagen en per bus naar Crupet. In het dorp geniet u van een maaltijd met typische streekgerechten in een gezellige omgeving. Vrije tijd. Met bus en trein terug naar Ciney, aankomst rond 17.00 uur.

prijs : €39/persoon (kinderen -12 jaar : €24)

! Driegangen menu inbegrepen !

### Inscription obligatoire Inschrijving verplicht

Bent u geïnteresseerd? Schrijf dan zo snel mogelijk in want het aantal plaatsen is beperkt. Inschrijven ten laatste één week voor uw trip.

Voor alle inlichtingen en inschrijvingen :

☎ + 32 (0) 477 98 91 23

## Grande brocante / Grote rommelmarkt SPONTIN

05-08-2007

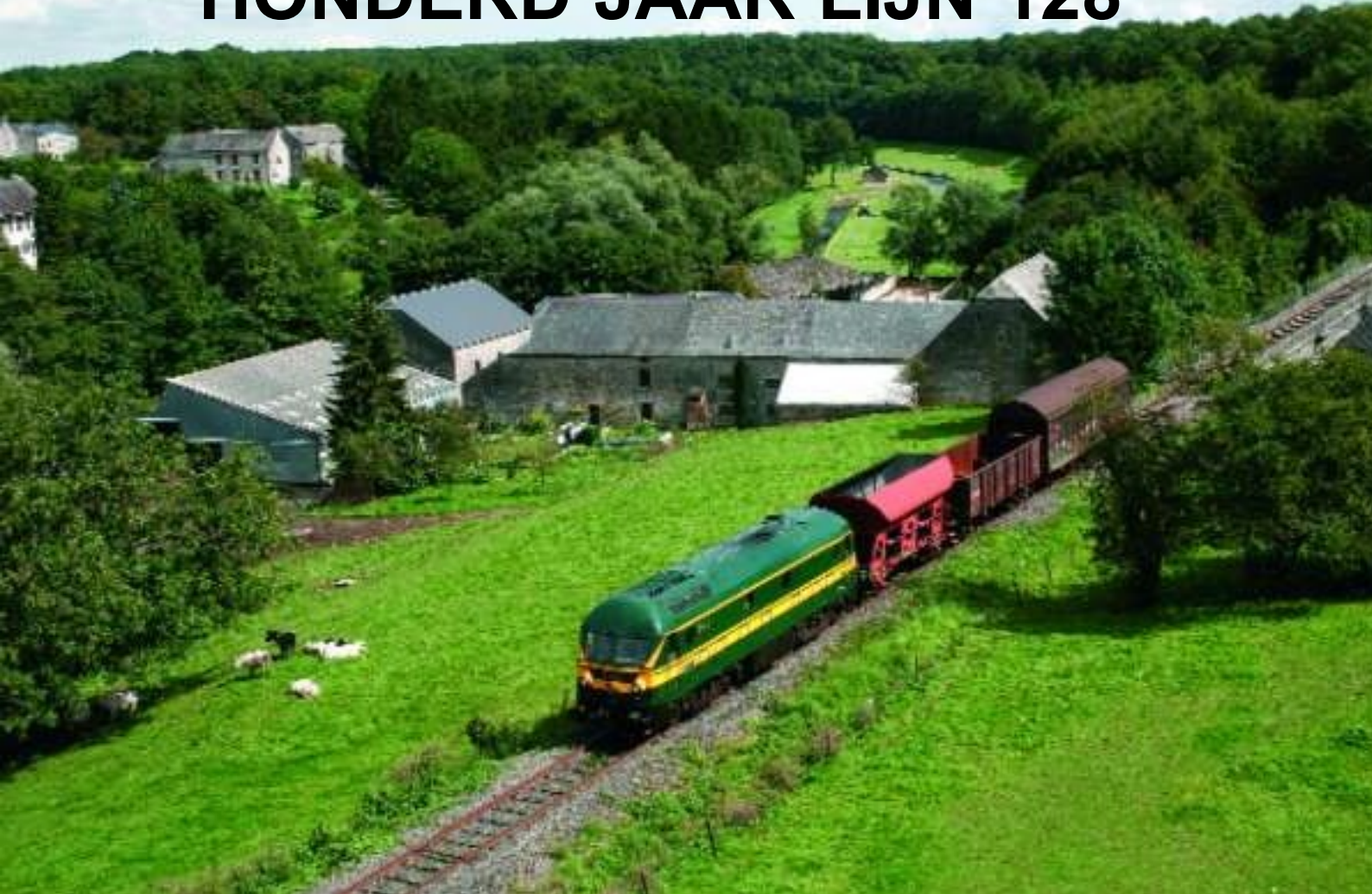
Ciney SNCB	8.05	9→18.05
Halloy*	8.10*	9→18.10*
Braibant	8.12	9→18.12
Senenne*	8.24*	9→18.24*
Spontin	8.28	9→18.28/35
Dorinne-D.	-	9→18.42
Purnode	-	9→18.49
Purnode	-	9→18.52
Dorinne-D.	-	9→18.59
Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*
Braibant	8.44*	9→19.44
Halloy*	8.46*	9→19.46*
Ciney SNCB	8.51	9→19.51

Vertrek uit Ciney elk uur vanaf 8.05 t/m 18.05. Dienstregeeling in rechtse kolom (laatste vertrek vanuit Spontin naar Ciney om 19.30 uur)





# HONDERD JAAR LIJN 128



**FOTO 80-99** *Het viaduct van de autosnelweg E411 Brussel - Luxembourg over de vallei van de Bocq te Senenne. Van hieruit heb je een prachtig zicht op de lijn. We zien hier op 27 augustus 2005 een goederentrein met de 5941, ingelegd door TSP. Foto TSP.*

***Dit jaar bestaat de lijn van de Bocq honderd jaar. Op 1 juli 1907 namelijk, werd de lijn voor het eerst over de volledige lengte opengesteld. Een eeuw lijkt veel, maar is natuurlijk heel wat minder lang dan de 172 jaar die verlopen zijn na het in gebruik nemen, in 1835, van de eerste Belgische spoorlijn tussen Brussel en Mechelen. Toch bestonden er in 1845 al plannen om een lijn aan te leggen in de vallei van de Bocq. Vandaag kunnen we, dankzij het TSP, nog steeds genieten van de mooiste en meest spectaculaire lijn van het Belgische net!***

De aanleg van lijn 128 gebeurde eigenlijk vrij laat. Ze had al kunnen klaar zijn tijdens de eerste 15 jaar van de Belgische spoorwegen. Toen al werden verschillende plannen getekend voor de aanleg van een lijn in de vallei van de Bocq. De meest in het oog springende projecten waren :

- in 1845, de aanleg van een lijn Brussel - Namur met verlenging naar Arlon, via Yvoir, Ciney en Poix-Saint-Hubert;
- nog steeds in 1845, Dinant met Luxembourg verbinden via Yvoir en Ciney;
- in 1852, een alternatief traject om Namur met Luxembourg te verbinden via Yvoir en Ciney.

Ciney werd uiteindelijk in 1852 met het spoor verbonden dankzij de lijn Brussel - Luxembourg, toen geëx-

ploiteerd door de "Grande Compagnie du Luxembourg" (GCL).

Yvoir moest wachten tot 12 november 1858, met de inhuldiging van de lijn Namur - Dinant. Oorspronkelijk werd deze uitgebaat door de "Compagnie du Nord Belge".

Rond 1873 wou de Belgische Staat een internationale lijn aanleggen, die Liège met Frankrijk moest verbinden via de Condroz : Huy - Ciney - Yvoir - Dinant.

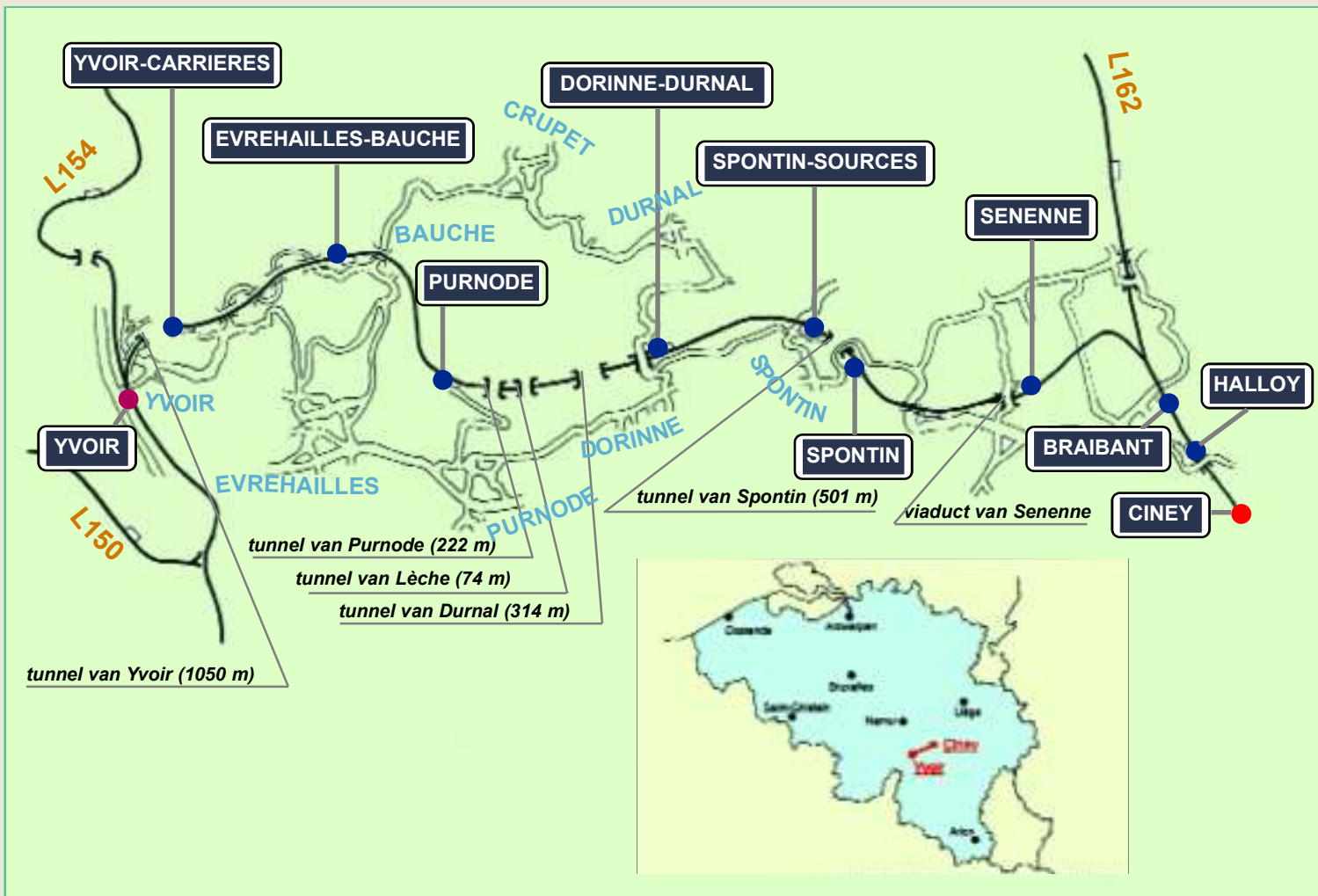
Niet alleen wou men op die manier het monopolie van de Nord Belge-lijn Namur - Dinant - Givet breken, maar het zou eveneens een winst van een tiental kilometer opleveren op de verbinding Huy - Dinant. Dit project was echter helemaal niet vanzelfsprekend

gezien de enorme investeringen : ontbossingen in de buurt van Ciney; zeer grote problemen om Dinant te bereiken, want de topografische situatie van de Maasvallei zou in ieder geval voor een moeilijk profiel zorgen (daar waar de Nord Belge-lijn vrijwel vlak verliep); het op dubbel spoor brengen van de lijn Statte - Ciney, wat een hele reeks kostelijke kunstwerken impliceerde!

Het zou dus op zijn minst een zeer dure onderneming worden.

Op 22 juni 1890 kreeg de NMVB een concessie om via de vallei van de Bocq Ciney met Yvoir te verbinden. Hierdoor konden eindelijk de talrijke plaatselijke steengroeven een uitweg via het spoor krijgen.





Van een internationale lijn terugval- len op een simpele lijn van de buurtspoorwegen met meterspoor was blijkbaar geen punt! We moeten hierbij wel opmerken dat we in die tijd met de naweeën van de Frans- Duitse oorlog zaten en dat men in ieder geval wou vermijden dat de lijn onder Franse controle zou komen.

De Buurtspoorwegen toonden zich in elk geval niet erg gehaast met de aanleg van de lijn, in die mate zelfs dat op 30 juni 1894 de regering dan maar besloot zelf een lijn aan te leg- gen en wel met normaal spoor.

En zo kwam de lijn van de Bocq uit- eindelijk toch tot stand, weliswaar met enkel spoor en in verschillende etappes. Uiteindelijk duurde het nog tien jaar vooraleer Ciney en Yvoir met elkaar waren verbonden:

- Ciney - Spontin 5 mei 1898;
- Spontin - Dorinnes-Durnal 1 mei 1902;
- Dorinnes-Durnal - Evrehailles- Bauches 1 mei 1903;
- Evrehailles-Bauche - Yvoir 1 juni 1907.



*Van alle steden, dorpen of gehuchten die door lijn 128 bediend werden, was Ciney de eerste stad die een spoorverbinding kreeg langs de as Brussel - Namur - Arlon - Luxembourg, uitgebaat door de "Grande Compagnie du Luxembourg" (GCL). De officiële inhuldigingsrit vond plaats op 1 mei 1858. De normale reizigersdienst startte op 19 mei 1858. Het prachtige stationsgebouw in "Vlaamse Renaissance" werd midden de jaren '70 van de vorige eeuw afgebroken om plaats te maken voor het huidige station. Hier een ingekleurde foto van het station langs de straatkant, rond 1906. Verzameling DEXIA Bank.*





**FOTO BD-264** 30 mei 1956, de omnibus 4929 Ciney - Statte staat klaar voor vertrek voor het oude station van Ciney. Vooraan de 96.002 van de stelplaats Ciney, een oude Pruisische T12. Deze locomotief werd in 1907 door Borsig gebouwd en reed voor de Pruisische spoorwegen onder het nummer "Köln 7702". Ze werd toegewezen aan de Belgische Staat in 1919, maar in 1940 door de DR opgeëist en ingelijfd bij de RBD van Saarbrücken (stelplaats Trier maart 1944 en Offenbach begin 1946). In mei 1946 bevond ze zich in Frankrijk, maar ze kwam in februari 1947 terug naar België en werd toegewezen aan de stelplaats van Gouvy. Ze muteerde nog twee keer, eerst naar Visé in 1952 en eind 1954 naar Ciney, waar ze geschrapt werd in juni 1956. B. DEDONCKER, verz. TSP ©.

De aanlegkosten van deze lijn liepen enorm op. Er moesten maar liefst 5 tunnels gegraven worden, waarvan twee relatief lang.

Oorspronkelijk kreeg de lijn van de Belgische Staat het nummer 156; in 1902 werd 146 en in 1914 werd het definitieve lijn 128.

Het profiel van de lijn is vrij zwaar. De eerste vijf kilometer hebben een helling van +/- 6‰ tot Gemenne, daarna gaat het bijna de ganse tijd bergaf tot in Yvoir. In het totaal werden 9 stations en stopplaatsen gebouwd of aangelegd.

Vanuit Ciney loopt de lijn 4 kilometer parallel met lijn 162.

**Midden de jaren '50 staat de 553.16 klaar voor vertrek in het station van Ciney.**  
Lucien LUYCKX.







**FOTO BD-265** Op het 4 kilometer lange stuk tussen Ciney en Braibant loopt lijn 128 parallel met lijn 162. Ongeveer halweg dit stuk werd op 6 mei 1896 een stopplaats geopend ter hoogte van het gehucht Halloy. Deze stopplaats werd alleen bediend door lijn 128. Op deze foto uit juni 1968 zien we een goederentrein richting Arlon, gesleept door twee locomotieven van het type 123 (latere reeks 23), met de 123.053 voorop. Ter hoogte van de vierde wagen kan je nog het perron van Halloy zien. Vandaag echter is alles verdwenen.  
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

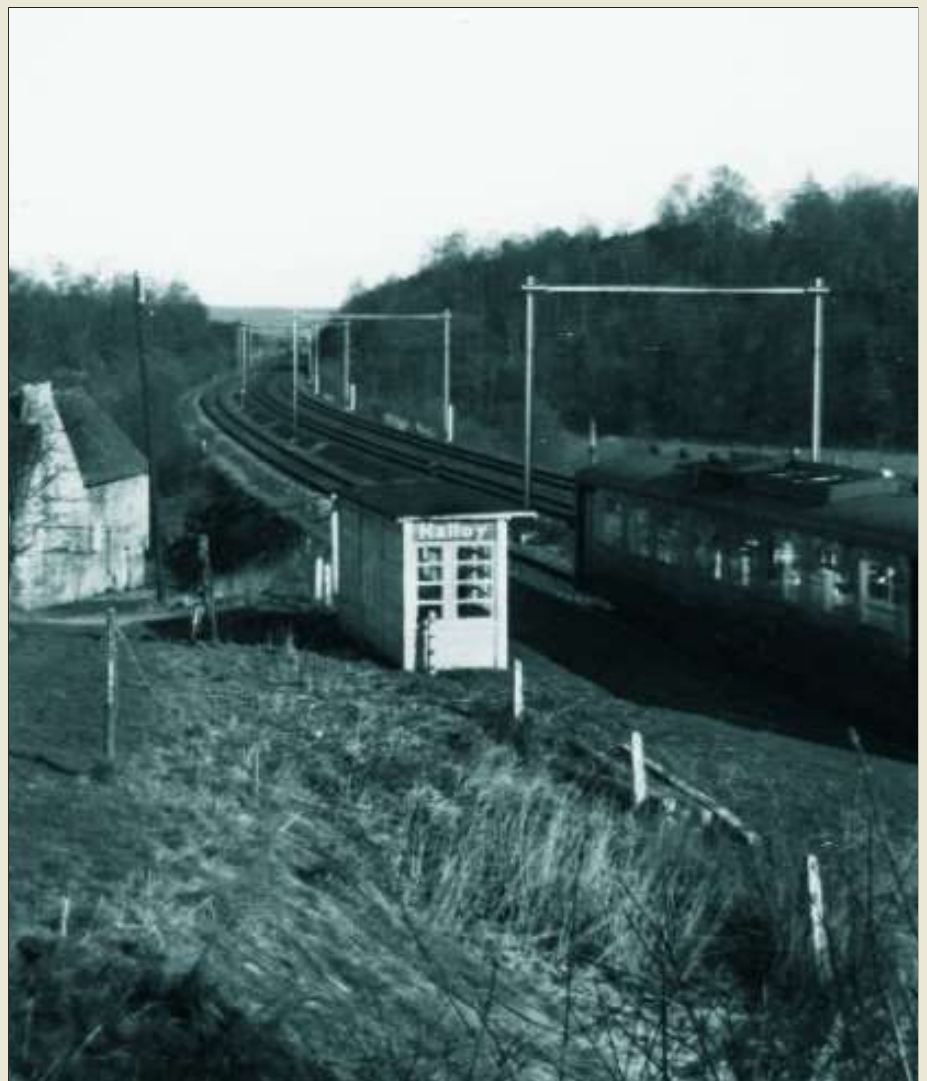
Halfweg dit stuk werd ter hoogte van Halloy op 6 mei 1896 een halte geopend. Deze halte werd alleen bediend door lijn 128. De laatste sporen van de perrons verdwenen begin jaren '70 van de vorige eeuw.

Een paar kilometer verder staat het station van Braibant (km 3,357). Het station werd gebouwd tijdens de aanleg van lijn 128. Dit station werd zowel bediend door de treinen van lijn 128 als van lijn 162. Er was vroeger ook een goederenkoer.

Na Braibant gaat het langzaam omhoog en buigt het spoor in een mooie bocht links weg van lijn 162. Een kilometer verder bij Gemeinne op ongeveer 5,5 kilometer van Ciney bereiken we het hoogste punt namelijk 235 m boven de zeespiegel. Hier bevinden we ons in een enig mooi landschap, midden de velden en de weiden.

Na de velden en de weiden gaat het tracé sterk naar beneden (15‰), ingesloten tussen bossen en rotsen.

**De stopplaats Halloy op het einde van de jaren '50. Een Brossel, type 553, is juist vertrokken.** Lucien LUYCKX.





# L128



Bij kilometer 6,125 staat het station van Sovet. Dit stationnetje, aangeschurkt tegen de heuvel, ligt eigenlijk bij het gehucht Reuleau, op meer dan 3 kilometer van het centrum van Sovet. Het werd reeds gesloten op 1 februari 1923 maar opnieuw geopend op 3 oktober 1937. Hier was geen goederenkoer.

Een beetje verder komen we plots terug in open ruimte en komen in de vallei van de Bocq. Op ongeveer 1 km van Sovet bevond zich de stopplaats van Senenne, geopend op 1 november 1943.

Het spoor steekt letterlijk het dorpje Senenne over via een mooi viaduct bestaande uit drie bogen en gebouwd in natuursteen. In een grote S doorheen het weidelandschap bereiken we voor het eerst de Bocq. Nu gaat het in een lange rechte lijn langs de beboste heuvel tot het station van Spontin.

→ **Een Brussel type 553 nabij de overweg van Gemeinne. Deze motorwagens verzorgden tot het einde van de jaren '50 de omnibustreinen Yvoir - Ciney.**  
Lucien LUYCKX.

↓ **FOTO 80-06 3 augustus 2003, grote rommelmarkt te Spontin. Een toeristische trein samengesteld uit motorwagens 4333 en 4506 met daartussen de tweeassige bijwagen 732.10. De trein werd gefotografeerd te Gemeinne, tussen Braibant en Sovet, kort voorbij het hoogste punt van de lijn, midden een typisch landschap van de Condroz.**  
Foto TSP.



**FOTO 80-05** *Het station van Braibant werd gebouwd tijdens de aanleg van lijn 128. Het werd eveneens bediend door lijn 162. De goederenkoer was echter slechts bereikbaar via lijn 128. In 1967 werd het verkocht en het is nu een privé woning. Sinds 2 juni 1984 stopt hier geen trein meer, behalve de treinen van de "Chemin de Fer du Bocq" natuurlijk! Op 12 september 1992 organiseert het TSP, met de 554.18 voor het eerst een rit op de lijn van de Bocq tot Spontin. Begin van een groots avontuur! De motorwagen werd hier gefotografeerd voor het station van Braibant, dat overigens perfect onderhouden wordt!*  
Foto TSP.







Op 1 mei 2004 sleept de 5183 een trein voor fotoliefhebbers. Hier een fotostop bij Sovet richting Braibant en Ciney, midden het enig mooie landschap van weiden en velden! Foto TSP.

Het station van Sovet staat in "the middle of nowhere", aangeleund tegen de heuvel tussen de bossen.

Net zoals de andere stationnetjes van de lijn werd het gebouwd in natuursteen. Ook dit station is nu een privéwoning.

Aan het einde van de jaren'50 verlaat de 553.34 Sovet in de richting van Ciney. Deze motorwagen werd in 1939 in dienst genomen als 554.09 en toegewezen aan de werkplaats Ciney. In 1960, na de opheffing van de reizigersdienst op lijn 128, muteerde deze motorwagen naar Bertrix. Op 25 september 1964 werd zij uit de inventaris geschrapt.

Aan de werkplaats Ciney waren zes 553'ers toegewezen. Zij werden vooral ingezet op de lijnen 127 (Statte) en 128, maar eveneens naar Liège-Guillemins (een trein), Hannut (een trein), Dinant en Namur (een trein). Lucien LUYCKX.



Op 4 augustus 1983 werd de lijn nog gebruikt tussen Ciney en Spontin-Sources. Locotractor 9155 rijdt los naar Spontin om een trein, geladen met ballast, in de steengroeve van La Rochette te Spontin-Sources op te halen. Foto DIEU.





# L128

*Deze foto is genomen van op het viaduct van de E411, dat de vallei van de Bocq en het dorpje Senenne overspant. De 4605 bevindt zich hier op het rondboogviaduct en verlaat de sleuf langs de kant van Sovet. De stopplaats van Senenne was net voor het viaduct gelegen, hier achter de motorwagen. Links zien we hoe de Bocq zich door de vallei slingert. Heel de omgeving is zeer goed onderhouden, waarschijnlijk omdat er zich op deze plaats meerdere waterwinningspunten bevinden. Senenne, 9 september 2000.*

Foto TSP.



**Boven ↑ : nog een prachtig zicht, maar nu langs de andere kant van het autowegviaduct.**

**Op 6 augustus 1995 rijdt de 26.101 voor het eerst op de lijn van de Bocq. Ze komt van Spontin en rijdt naar Ciney en bevindt zich juist in de grote S-bocht. Zoals je kan zien biedt de lijn van de Bocq een zeer gevarieerd aanbod aan landschappen, maar de mooiste moeten nog komen!**

Foto TSP.

**FOTO 80-07 →**

**Net voorbij de grote S-bocht steekt lijn 128 voor het eerst de Bocq over via een mooie brug in natuursteen. Op 27 juni 1995 pendelt de 554.18 tussen Ciney en Spontin.**

Foto TSP.





**Het station van Spontin, gisteren en vandaag. Een uitwijkspoor laat toe dat de treinen mekaar hier kunnen kruisen. Op de achtergrond zien we de tunnel van Spontin, 501 m. lang.**  
Verzameling A. MEUNIER.



Het station van Spontin werd gebouwd aan kilometer 8,700. Het beschikte over een uitwijkspoor en verschillende aansluitsporen. In 1970 werd het verkocht aan een betonbedrijf dat vooral buizen fabriceert. Vandaag is het eigendom van de gemeente Yvoir en wordt vooral gebruikt voor verschillende ontspanningsactiviteiten.

Onmiddellijk voorbij het station duiken we de tunnel van Spontin in, de eerste van de lijn en 501 m lang.

Bij het verlaten van de tunnel loopt de lijn nu helemaal verder langs de Bocq. Hier bevonden zich verschillende aansluitsporen naar steengroeven en ook naar de "Sources de Spontin". Op 26 april 1951 werd trouwens een stopplaats geopend met de naam "Spontin-Sources" (km 9,840).

De lijn loopt nu verder naar Dorinne-Durnal, als het ware tegen de heuvel aangeplakt. De Bocq stroomt links.

In het station van Dorinne-Durnal was eveneens een uitwijkspoor, bevonden zich verschillende aansluitingen naar steengroeven en naar een kalkoven. Er was zelfs een klein net van smalspoor tussen de verschillende steengroeven. Tot aan de opheffing werd er met stoom gereden. Resten van de sporen vinden we nog steeds voor het station.

Het station ligt diep in de vallei en is meer dan één kilometer verwijderd zowel van het centrum van Dorinne als dat van Durnal.

↗ **In het fronton van de tunnel aan de zijde van het station van Spontin is de naam uitgehouwen in de natuursteen.**

**Aan de andere zijde van de tunnel van Spontin kruist de lijn de toegangsweg naar "les Eaux de Spontin". De stopplaats Spontin-Sources en de verschillende aansluitingen lagen ongeveer 200 meter verder.**

**Op 21 augustus 1999 is de 4605 onderweg naar Ciney en rijdt over de stenen brug en zal weldra in de tunnel van Spontin verdwijnen.**

Foto TSP.





# L128

Te Spontin-Sources waren verschillende particuliere aansluitingen. Rechts op de foto zien we de aansluiting naar de steengroeve van La Rochettes. Deze groeve was de laatste klant die aangesloten was op de lijn. Van hieruit betrok de NMBS ballast. De aansluiting naar "Les Eaux de Spontin" lag rechts van het hoofdspoor. We zien hier de 9155 die op 4 augustus 1983 de steengroeve van La Rochette bedient. Foto DIEU.



Het station van Dorinne - Durnal lag diep in de vallei van de Bocq. Het was het tweede station met een uitwijkspoor. Er waren eveneens een goederenkoer en twee aansluitsporen naar steengroeven in de buurt. Vandaag is het station eigendom van een van onze leden. Hij wil het geheel zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke staat herstellen. Op deze oude prentkaart zien we een omnibus gesleept door een tenderlocomotief van het type 11 (Ct) van de stelplaats van Ciney.

**FOTO 80-09** Op 27 augustus 2005 zorgde TSP voor een mooie parade van haar materieel op lijn 128. In het station van Dorinne zien we de 4605, 4506, 554.18, 5183 en de 5941. Foto TSP.







**Tot zeven jaar geleden viel het station van Dorinne helemaal ten prooi aan de natuur. Het hoofdspoor was compleet overwoekerd, alleen het uitwijkspoor was nog min of meer zichtbaar. Hier werd heel wat werk verzet door de ploeg van lijn 128!!!**

Armand THONET, 27 februari 2000.



Nu bereikt de lijn haar meest spectaculaire gedeelte, diep in de vallei van de Bocq.

Op verschillende plaatsen steken we de Bocq over en gaat het verder door drie tunnels, mooi strak op één rechte lijn :

- de tunnel van Dorinne (314 m.);
- de tunnel van Lèche (74 m.);
- de tunnel van Purnode (222 m.).

De hellingsgraad tussen de eerste twee tunnels bedraagt niet minder dan 16 ‰, het grootste steigingspercentage van heel de lijn.

Tussen de tunnels van Dorinne en Lèche werden verschillende steengroeven uitgraafbaar :

- Le Sergent (km 12,992);
- Spinette (km 13,125);
- Fivet (km 13,207).

De laatste aansluiting werd in 1970 opgeheven.

Onmiddellijk na de tunnel van Purnode gaat de lijn, middels een natuurstenen viaduct bestaande uit drie bogen, in een bocht over de Bocq en komt meteen aan in Purnode.



**De buitengewoon mooie site van Purnode. Eenmaal doorheen de tunnels van Dorinne, Lèche en Purnode steekt de lijn de Bocq over via een prachtig stenen viaduct. Je ziet de tunnels, mooi op één rechte lijn, in elkaars verlengde liggen. Het perron van Purnode begint links van de foto.**

Purnode, 23 maart 1989. Foto TSP.

**FOTO 80-12** Purnode vandaag. Op 23 juni verlaat de 4605 het station van Purnode en verdwijnt weldra in de tunnel van Purnode. Foto TSP.





# L128

Deze plaats spreekt echt wel tot de verbeelding, want terwijl de trein het viaduct oversteekt zie je eveneens de drie tunnels mooi in elkaars verlengde liggen.

Het station (km. 14,215) ligt werkelijk diep in de vallei en ver van het centrum van het dorp (+/- 2 km.). Het is bereikbaar via een doodlopende weg. Ook in Purnode was destijds een goederenkoer.

Vandaag is het station omgebouwd tot vakantiewoning.

Na Purnode gaat het, midden de bossen, verder bergaf richting Yvoir, dit met een gemiddelde hellingsgraad van 10 à 14 ‰. Aan km. 16,013 ligt Evrehailles - Bauche.

Dit stationnetje had eveneens een uitwijkspoor en een goederenkoer. Een beetje verderop had de steengroeve van Saint-Laurent een aansluiting.

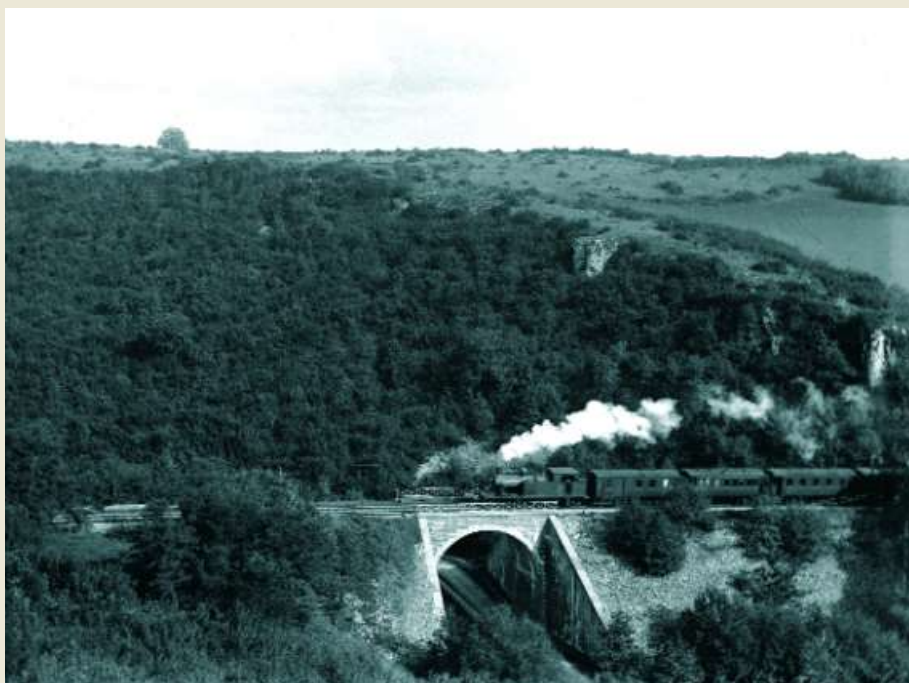
Hier lag het station midden het gehucht Bauche, maar wel op meer dan twee kilometer van Evrehailles. Zelfs het overigens prachtige dorpje Crupet lag dichterbij.

Het gebouw is zeer goed bewaard en is vandaag omgebouwd tot drankgelegenheid met de veelzeggende naam : "Le Terminus"!

➤ *Op deze oude prentkaart zien we het station van Evrehailles - Bauche richting Yvoir. Verzameling DEXIA-Bank.*

➤ *In het totaal kruist lijn 128 twaalf keer de Bocq. Hier zien we een omnibus gesleept door een stoomlocomotief van het type 15 de Bocq oversteken tussen Purnode en Evrehailles-Bauche. Tussen 1926 en 1932 was de stelplaats van Ciney de thuisbasis van verschillende van deze machines. Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP ©*

→ *Een postkaart, afgestempeld op 26 juni 1912, toont het viaduct van Yvoir. De aansluiting van de steengroeve van Yvoir passeerde onder dit viaduct en sloot een beetje verder tussen de stopplaats van Fidevoie en het station van Yvoir aan op lijn 154. Verzameling DEXIA-Bank*







*De stopplaats Yvoir-Carières had ook een klein stationnetje. Niet in natuursteen, zoals de andere stations van de lijn, maar wel in baksteen. Het geleek eerder op een dienstgebouwtje, dan op een station. Op deze foto zien we het langs de straatkant.*

*Hieronder, een zicht op het perron, gezien van boven de tunnel van Yvoir. Verder had dit stationnetje geen voorzieningen. Vandaag is het een privé woning. Foto's DIEU, 3 juli 1983.*

Na andermaal drie keer de Bocq te hebben overgestoken bereikt de lijn 2,5 km verder de tunnel van Yvoir. Met zijn 1050 m is deze tunnel niet alleen de langste van deze lijn, maar ook de langste van België geweest.

Net voor de toegang tot de tunnel bevond zich de stopplaats van Yvoir-Carières (km 18,549). Er stond een klein stationnetje, zonder verdieping. Het enige trouwens langs gans de lijn dat gebouwd werd in baksteen. De halte werd al gesloten op 1 juni 1923, maar heropend op 15 mei 1930.

Dicht bij deze stopplaats ligt de steengroeve van Yvoir. Deze steengroeve kon echter, omwille van het te grote niveauverschil, niet met lijn 128 verbonden worden.

Een aansluitspoor werd gelegd aan de andere kant van de tunnel en verbond de groeve met lijn 154 Namur - Dinant. Het liep ongeveer 1,5 km. langs de weg Yvoir - Crupet, ging onder lijn 128 door en bereikte een paar honderd meter voor het station van Yvoir lijn 154. Deze aansluiting werd gebruikt tot 1966.

De steengroeven van Yvoir zijn de enige langs lijn 128 die nog een deel van hun productie vervoeren per spoor. De producten worden per vrachtwagen naar het station van Yvoir gebracht en daar in stortwagens overgeladen.

Aan het einde van de tunnel gaat het weer 10‰ naar beneden en via twee grote viaducten bereikt de lijn Yvoir. Het eerste viaduct bestaat uit 6 bogen het tweede uit 9!

Een beetje verder ligt dan uiteindelijk het station van Yvoir (km. 20,654). De treinen maakten gebruik van spoor 3. Dit station behoorde evenwel niet tot lijn 128, maar tot de lijn Namur - Dinant - Givet van de Nord-Beige.



*Met zijn 1050 m. is de tunnel van Yvoir de langste van de lijn. Bij het verlaten ervan duikt als het ware lijn 128 via twee viaducten Yvoir binnen. Hier zien we het eerste, gebouwd in de jaren 1920 en bestaande uit 6 bogen. Ook de aansluiting van de steengroeve passeerde onder dit viaduct en sloot een beetje verder tussen de stopplaats van Fidevoie en het station van Yvoir aan op lijn 154. Het tweede, niet zichtbaar op deze foto, bestond uit negen bogen en lag een honderd meter verder. Verzameling TSP.*





↑ **FOTO BD-266** 3 februari 1955, een goederentrein gesleept door de 81.232 van Ciney verlaat het station van Yvoir en begint moeizaam aan de beklimming van lijn 128. Deze G8.1 gebouwd door Hanomag werd door de Pruisische spoorwegen in dienst genomen onder het nummer "Münster 5332". Bij de Belgische Staat kreeg ze het nummer 8332 en in 1946 bij de NMBS het nummer 81.232. In januari 1964 werd ze in de stelplaats van Braine-le-Comte definitief aan de kant gezet.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

← Het vroegere station van Yvoir droeg duidelijk de stempel van de Belgische Staat. Deze foto werd net voor het begin van de Tweede Wereldoorlog genomen. Vandaag staat er een stijlloos modern gebouw. Verzameling Chr. DOSOGNE.



← Op 25 augustus 1989 staat de Brosse motorwagen 551.48 overgenomen door TSP op spoor 3 van het station van Yvoir. Hij zal overgebracht worden van de stelplaats van Bertix naar die van Schaarbeek. Binnen enkele jaren terug een regelmatig zicht... Foto TSP.



## HET VERKEER OP LIJN 128

Van in het begin was er een redelijk intens goederenverkeer op deze lijn. Dit was vooral te danken aan de verschillende steengroeven die er op aangesloten waren.

Het reizigersverkeer bestond hoofdzakelijk uit werknemers van de verschillende steengroeven of uit reizigers naar Dinant of Ciney. Daarom ook hadden alle reizigerstreinen als eindbestemming Anhée en niet Yvoir. Het stuk van Yvoir naar Anhée werd destijds trouwens beschouwd als behorende tot lijn 128.

Alle verkeer werd geregeld vanuit Ciney.

In 1907 bestond het tractiepark uit volgende types: 11 (Ct), 25 (C) en 28 (C).

Na de Eerste Wereldoorlog reed het grootste deel van de treinen nog steeds tot Anhée, een aantal echter werd beperkt tot Yvoir. Vanaf 1933 werd de eindbestemming zelfs verlengd tot Warnant.

In 1920 bestond het locomotievenpark van Ciney uit 21 machines :

- 10 type 25 (C);
- 5 type 28/29 (C);
- 5 type 4 (1C1t);
- 1 type 51 (Ct).

Vanaf 8 oktober 1939 reden alle treinen



*De stelplaats van Ciney lag vlak bij de overweg. Vandaag ligt er een parking. Er waren drie sporen. Op deze foto, ergens eind jaren '50, zien we een Brossel motorwagen van het type 553 in de stelplaats en een stoomlocomotief type 29, rechts van het gebouw. De stelplaats werd gesloten op 18 november 1958 en gesloopt begin jaren '80.*

(7 keer heen en terug) tot Dinant. In die tijd had de stelplaats van Ciney alleen nog locomotieven van het type 44 en 93. De types 44 hadden een omloop van 12 dagen en het type 93 van slechts één dag.

Na de Tweede Wereldoorlog werden alle heen- en terugritten beperkt tot Yvoir, behalve twee die nog doorreden tot Dinant. Vanaf toen ook werden alle

reizigersdiensten verzekerd door Brossel motorwagens van het type 551 op twee assen, of 553 (latere reeks 49) op draaistellen.

Van 1950 tot 1951 reed één trein van Ciney naar Hastière.

Op 8 oktober 1951 bestond het effectief van Ciney uit locomotieven van het type 31 (omloop van 3 dagen) en 81 (omloop van 4 dagen).

1908		CINEY - SPONTIN									
		4364	4350	4327	4324	4334	4344	4350	4350	4357	4357
1	Ciney	D	5.0	8.56	8.56	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
4	Brabant	b	7.3	8.40	8.40	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
7	Soret	A	14.7	8.40	8.40	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
8	Spontin	A	7.30	7.15	8.12	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28

*Uittreksel uit de treingids van 1901. Verzameling EVH.*

1909		CINEY - YVOIR									
		4364	4350	4327	4324	4334	4344	4350	4350	4357	4357
1	Ciney	D	5.0	8.56	8.56	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
4	Brabant	b	7.3	8.40	8.40	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
7	Soret	A	14.7	8.40	8.40	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28
8	Spontin	A	7.30	7.15	8.12	10.12	10.12	11.49	11.49	13.28	13.28

128		Warnant - Yvoir - Ciney									
		103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
1	Warnant	D	5.35	7.7	7.25	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
2	Yvoir	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
3	Ciney	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
4	Yvoir	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
5	Ciney	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
6	Warnant	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30

*Uittreksel uit de treingids van 5 oktober 1947. Verzameling EVH.*

128		Ciney - Yvoir - Anhée									
		4352	4355	4362	4364						
1	Ciney	D	5.10	10.35	10.35	11.40	11.40	13.10	13.10	13.40	13.40
4	Brabant	b	7.10	10.40	10.40	11.40	11.40	13.10	13.10	13.40	13.40
7	Soret	A	14.10	10.40	10.40	11.40	11.40	13.10	13.10	13.40	13.40
8	Spontin	A	7.25	7.40	8.40	10.40	10.40	11.40	11.40	13.10	13.10
12	Locmone Durnal	A	7.25	10.40	10.40	11.40	11.40	13.10	13.10	13.40	13.40
15	Purnode	A	7.25	11.4	11.4	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40
17	Evereux-Rauche	A	7.25	11.4	11.4	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40
19	Yvoir (Carrères)	A	7.25	11.4	11.4	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40
21	Yvoir	A	7.47	11.12	11.12	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40
23	Houx	D	5.57	11.30	11.30	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40
25	Anhée	A	8.3	11.38	11.38	13.10	13.10	13.40	13.40	13.40	13.40

*Uittreksel uit de treingids van 1919. Verzameling TSP.*

128		Ciney - Yvoir - Dinant									
		434	434	434	434	434	434	434	434	434	434
1	Ciney	D	5.35	7.7	7.25	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
2	Yvoir	A	7.25	10.24	10.24	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
3	Brabant	b	7.14	8.20	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
4	Soret	A	14.14	8.20	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
5	Spontin	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
6	Yvoir	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
7	Locmone Durnal	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
8	Purnode	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
9	Evereux-Rauche	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
10	Yvoir (Carrères)	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
11	Yvoir	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
12	Houx	D	5.35	7.7	7.25	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
13	Anhée (Hilmarion)	A	7.1	7.1	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
14	Yvoir	A	7.25	7.25	8.20	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30
15	Dinant	A	8.34	8.34	9.40	12.0	12.0	13.10	13.10	13.30	13.30

*Uittreksel uit de treingids van 5 oktober 1947. Verzameling TSP.*



# L128

198		Ciney - Yvoir										128	
N°	Type	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	Y4	Y4
		5300	5307	5311	5325	5329	5335	5341	5347	5353	5359		
Nomenclature		8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
1	Ciney ?	5.30	5.55	7.35	8.15	9.15	10.15	11.15	12.15	13.15	18.07	18.09	
2	Halloy	5.35	5.50	7.37	8.19	9.17	10.19	11.20	12.20	13.20	18.21	18.22	
3	Braibant	5.40	6.05	7.50	8.21	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	18.23	18.24	
4	Soyvet	5.45	6.20	7.55	8.26	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	18.25	18.26	
5	Spenne	5.50	6.05	7.55	8.27	9.26	10.26	11.26	12.26	13.26	18.27	18.28	
6	Spenin	5.55	6.10	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.29	18.30	
7	Spenin-Sources	6.00	6.15	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.30	18.31	
8	Doraine-Durnal	6.05	6.15	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.31	18.32	
9	Parode	6.10	6.15	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.32	18.33	
10	Ervalles-Bauche	6.15	6.20	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.33	18.34	
11	Yvoir (Carrrières)	6.20	6.25	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.34	18.35	
12	Yvoir	6.25	6.30	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.35	18.36	
13	Durnal	6.30	6.35	7.58	8.30	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	18.36	18.37	
Nomenclature		8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	

Uittreksel uit de treingids 2 oktober 1955. Verzameling TSP.

Vanaf 20 mei 1951 werden de types 31 vervangen door de types 44.

Op 4 oktober 1953 werden de types 44 op hun beurt vervangen door de types 96. Deze hadden een omloop van drie dagen, de types 81 een omloop van twee dagen.

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de stelplaats van Ciney ook Brosel-motorwagens toegewezen. Het waren de types 552 en 553 (latere reeks 49). Vanaf 23 mei 1955 reden zij een omloop van zeven dagen, de types 81 en 96 elk een omloop van slechts twee dagen.

Op 2 oktober 1955 verdwenen de motorwagens type 552 en de types 553 reden een omloop van zes dagen.

Op 3 juni 1956, een nieuwe aanpassing : de types 96 werden vervangen door de types 41.

Charge — Lest	Temps de parcours (min)	N°	Type	N° du train			
				61	62	63	64
Ciney		61	537	62	406	63	595
Yvoir		64	406	65	595	66	406

De goederdienstregeling op 31 mei 1959. Verzamelig TSP.

Charge — Lest	Temps de parcours (min)	N°	Type	N° du train			
				61	62	63	64
Yvoir		61	537	62	406	63	595
Ciney		64	406	65	595	66	406

De stoomtractie verdween in Ciney op 2 juni 1957. Slechts enkele motorwagens van het type 553 bleven nog ruim een jaar, tot aan de definitieve sluiting van de stelplaats op 18 november 1958. Het verkeer op lijn 128 werd nu overgenomen door de stelplaats van Ronet voor de stoomtractie en door die van Gemelle voor de motorwagens.

Het goederenverkeer hield nog een aantal jaren stand. In 1961 werden de stoomlocomotieven type 29 van Ronet vervangen door zogenaamde locotractoren van het type 230, latere reeks 90-91. De eerste van deze reeks werd op 1 april 1961 toegewezen aan het station van Ciney, maar behoorde tot de stelplaats van Ronet.



Midden de jaren '60 : een goederentrein naar Ciney wordt geslept door locotractor 230.008 (latere 9008 en 9108). De trein werd gefotografeerd te Gemenne, tussen Sovet en Braibant. Foto NMBS.







## LIJN 128 EN TSP

Van bij de oprichting van TSP in 1988 werd er onmiddellijk gezocht naar een traject dat kon gebruikt worden als toeristische lijn.

Al het mogelijke werd gedaan om de mooie lijn 106 Tubize - Ronquières - Ecaussines te redden, maar tevergeefs. Meer zelfs, om onduidelijke redenen werd deze lijn zeer snel uitgekloofd!

Daarna viel het oog op lijn 128. Deze lijn had mogelijk nog meer troeven :

- ideale lengte : 20 kilometer;
- buitengewoon mooie streek met een zeer gevarieerd landschap: velden, weiden, bossen, tunnels, viaducten,



*Het kasteel van Spontin aan de oevers van de Bocq.*

valleien, taluds... en daarenboven vier keer per jaar, dankzij de seizoenen, een totaal ander zicht;

- ongeschonden natuur;
- nog geen enkel station verdwenen;
- de twee eindstations Yvoir en Ciney zijn per spoor bereikbaar;
- slechts drie overwegen, telkens aan rustige wegen;
- toeristisch een heel attractieve regio met onder meer : Spontin (geografisch centrum van Wallonië), Crupet, (één van de mooiste dorpjes van het land), Yvoir (aan de Maas), de "Brasserie du



*Een zicht in het sfeervolle Spontin.*



*Op deze oude prentkaart zien we het vroegere station van Yvoir. De foto werd vanop de rotsen genomen (Rochers de Champale). Midden in de Maas zien we het eilandje van Yvoir. De afplitsing van lijn 128 ligt rechts van het station. Verzameling Dexia Bank.*

Bocq, de vroegere kalkovens van Dorinne (industriële archeologie) en nog veel meer...

Kortom, de mooiste lijn van het land!

Op zaterdag 12 september 1992 werd dan een reis naar de Ardennen georganiseerd waaronder een rit op lijn 128 van Ciney naar Spontin. Op zondag 13 september werd voor het grote publiek een pendeldienst georganiseerd tussen beide stations.

Twee motorwagens werden ingezet, de 4605 en de 554.18 (4618). De zondag werd alleen de 554.18 ingelegd en dit voor acht pendelritten tussen Ciney en Spontin.



*Het opmerkelijke dorp Crupet ligt in de directe omgeving van de Bocq-vallei.*

**Boven : de slottoren;  
Onder : de beroemde Lourdesgrot.**



**FOTO 80-11** Op 12 september 1992 rijdt TSP voor het eerst op lijn 128 tussen Ciney en Spontin.

**Dit gebeurt met motorwagens 4605 en 554.18. We zien hier de 4605 voor het station van Spontin.** Foto TSP.





De twee dagen waren een buitengewoon succes. Op zondag moesten de reizigers zelfs geduldig hun beurt afwachten om mee te kunnen!

Nochtans moest het spoor op voorhand weer helemaal vrijgemaakt worden van allerlei vegetatie, vooral de woekerende bramen kostten heel wat zweet! Een werkje van meerdere weken!

TSP probeerde ondertussen de lijn in concessie te krijgen. Veel gemakkelijker gezegd dan gedaan! Plots daagden heel wat problemen en obstakels op! Dankzij het doorzettingsvermogen van onze vereniging en de onvermoeibare inzet van vooral Alain DEFECHE-REUX, verantwoordelijke voor de lijn, konden ze toch één voor één opgelost worden.

Nadien werd de lijn beetje bij beetje



geëxploiteerd. Zo verzorgde de 4605 in 1993 pendeldiensten op 12 april (paasmaandag) en werd op 25 juni voor een school gereden.

In 1994 werd opnieuw gependeld op paasmaandag (3 april), maar deze keer met de 6077 en drie M1-rijtuigen.

In 1995 stoomde voor het eerst de 26.101 op lijn 128! En dit op zondag 6 augustus, dag van de klassieke rommelmarkt in Spontin. De trein vertrok vanuit Brussel en bestond uit vijf L-rijtuigen en het buffetrijtuig van TSP ingesloten door de 26.101 en de 6077. Er werd een aantal keren heen en terug gereden tussen Ciney en Spontin-Source (Spontin - Spontin-Sources was ondertussen berijdbaar gemaakt). 's Avonds ging het terug richting Brussel.

Elk jaar werd er nu tijdens de zomermaanden gereden met een motorwagen.

In 2000 werd het berijdbare traject verlengd tot Dorinne-Durnale. Vanaf dat jaar hing de lijn niet meer af van Landsverdediging, maar de concessie voor een toeristische exploitatie was



**Op 16 april 2000 werd ijverig gewerkt aan de inrit van Dorinne-Durnal. De berm werd verstevigd, het spoor grondig gereinigd en afwateringskanalen aangelegd. TSP.**

nog steeds niet rond.

Vanaf 2001 werd niet meer gereden op zaterdag, alleen nog op zondag want die dag was er veel meer belangstelling. De treinchef die ons werd opgedrongen moest echter dubbel betaald worden.

In maart 2002 dreigde opnieuw onheil. Na een inspectie van de lijn werd ons verboden nog te rijden in de sleuf van Sovet omwille van het risico dat stukken rots naar beneden konden vallen.

Na een expertise door een gespecialiseerde studiebureau (op kosten van TSP) werd positief advies uitgebracht. De rotswand moest wel gesaneerd worden en een jaarlijkse controle werd

aanbevolen. Het seizoen was in extremis gered!

Ondertussen werd in het exploitatiedossier, na tien jaar, niet de minste vooruitgang geboekt ondanks de vasthoudendheid van TSP.

2003 : tiende exploitatiejaar! De lijn wordt bediend door de motorwagens 4333 en 4506, versterkt met de twee-assige bijwagens 732.10.

Om deze tiende verjaardag te vieren stoomde de 26.101 op 20 en 21 juli en op 9 augustus andermaal in de vallei van de Bocq.

Dat jaar werd ook het uitwijkspoor van Dorinne-Durnal opnieuw in gebruik genomen.



**Niets, zelfs geen regen-, sneeuw- of hagelbui weerhoudt de ploeg noeste werkers. Zonder hun inzet en stalen wil was lijn 128 niet herboren geweest... Nivellering van het spoor tussen Spontin-Sources en Dorinne-Durnal, 4 maart 2001. TSP.**



# L128

Op 22 juni 2004 werd dan eindelijk de exploitatieovereenkomst ondertekend. Vanaf dan kan TSP lijn 128 naar eigen goeddunken beheren en exploiteren!

Het jaar 2007 wordt nu een echt feestjaar dat startte op 1 juni. Op die dag immers vierden we:

- de honderdste verjaardag van lijn 128 (voor het eerst volledig opengesteld op 1 juni 1907);
- de inhuldiging van het stuk tussen Dorinne-Durnale en Purnode;
- het officieel in gebruik nemen van onze P8 op lijn 128.

Meer details over deze feestdag vindt u op pagina's 5 t/m 9 van dit nummer.

Gedurende de 15 jaar dat TSP nu al aanwezig is op lijn 128 wordt elke zondag door een enthousiaste ploeg vrijwilligers aan de lijn gewerkt!

In weer en wind worden onderhoudswerken uitgevoerd aan het reeds berijdbare gedeelte, worden nieuwe dwarsliggers gestoken, wissels vervangen en nieuwe stukken ontdaan van overwoekerende vegetatie.

Gelukkig konden we ons in de loop der jaren steeds meer en beter gereedschap aanschaffen. Vooral de aankoop van een spoor-wegkraan betekende een belangrijke verlichting van het zware werk.

**FOTO 80-98** 30 mei 2007. Onze P8, op dezelfde plaats. Een groot applaus voor heel de ploeg van "le Chemin de Fer du Bocq" is hier zeker niet misplaatst. TSP.



**Boven :** grootse werken te Spontin op 30 maart 2007 : er werden twee wissels teruggeplaatst om een uitwijkspoor aan te leggen.

**Onder :** aanleg van het nieuwe spoor in de nabijheid van het station van Purnode. TSP.





# NAMUR

## Gisteren



Namur is een belangrijk spoorwegknooppunt, aangezien er niet minder dan zes spoorlijnen samenkomen. Het eerste spoor kwam er op 2 augustus 1843 met de lijn uit Manage via Charleroi (L130). De vijf andere lijnen naar en vanuit Namur werden op de volgende data ingewijd : op 20 november 1850 naar Liège (L125), op 10 april 1856 naar Brussel (L161), op 27 oktober 1858 naar Luxembourg (L162), op 11 november 1862 naar Dinant (L154) en op 15 mei 1869 naar Tienen (L142). Het eerste station werd geopend op 23 oktober 1843. Het ging om een voorlopig houten gebouw waar men aan één enkel loket de biljetten voor alle maatschappijen verkocht. Verder vond men er twee wachtkamers en een goederenloods. Een stenen gebouw werd opgetrokken en ingewijd op 1 november 1864. Dit station werd herhaaldelijk vergroot, maar het is pas aan het begin van de jaren 2000 dat het een volledige verandering ondergaat. In de installaties van het station trof men twee locomotievendepots aan : die van de Belgische Staat gelegen aan de linkerkant van het station, aan de uitrit kant Charleroi; en die van de Nord Belge gelegen in de tegenovergestelde richting, aan de uitrit naar Liège. Het document hierboven dateert uit 1911. Men ziet aan de rechterkant de locomotievenloods van de Belgische Staat en de draaischijf. Op de achtergrond, aan de linkerzijde van de loods, onderscheidt men de grote perronoverkapping. Aan de linkerkant van de draaischijf bevinden zich de sporen naar Ronet en Charleroi. Vandaag is deze site sterk gewijzigd : op de plaats van de loods staan nu een tractie-onderstation en een blokpost. De draaischijf is al lang verdwenen. De perrons worden vandaag met een afschuwelijke betonplaat afgedekt, terwijl ook de binnenzijde van het gebouw een volledige verandering onderging.

Verzameling DEXIA Bank - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 maart 2007.

## Vandaag





# De grote TSP-reis door Oekraïne



**FOTO 80-13** ↑ Van 27 april tot 7 mei 2007, heeft TSP in samenwerking met Transnico zijn tweede grote reis in Oekraïne georganiseerd, een land van grote contrasten met arme landelijke dorpjes en in hoge mate geïndustrialiseerde steden. Deze rondreis van ongeveer 3000 km vond plaats aan boord van de Dzherelo-hoteltrein en leidde ons vanaf Kiev naar Kovel, Lviv, de Karpaten, Odessa, Sebastopol en Krivoy-Rog. Hierboven de hoteltrein bij een fotostop ter hoogte van een typische kerk te Kostrizhivka, een kleine stad gelegen in de oostelijke Karpaten. Onze trein wordt door 2M62-1051 gesleept. Het gaat om een dubbele diesellocomotief, waarvan het tweede gedeelte in het depot is gebleven.

**FOTO 80-14** ↓ De lijn Kolomyia - Rakhiv die de Karpaten doorkruist, is zonder twijfel de spectaculairste van het Oekraïense net. Viaducten en tunnels volgen elkaar op over een afstand van 120 km. Onze trein heeft dit traject in twee dagen afgelegd in de beide richtingen, gesleept door twee stoomlocomotieven van de types EM en ER, asindeling E. Hier rijdt de trein op een viaduct in de omgeving van Voronyenka, niet ver van de belangrijkste tunnel op de lijn.

TSP.







**FOTO 80-15** Bij elke fotostop reed de trein ongeveer 500 meter achteruit, om dan met "volle stoom" vooruit te snellen ten behoeve van de fotografen en videofanaten. Gegarandeerd een droomscenario!!! Lazeshchinaz, 1 mei 2007. Op de achtergrond kan men de besneeuwde toppen van de Oekraïense Karpaten ontwaren waarvan het hoogste punt gelegen is op 2061 m. De trein wordt gesleept door de ER-797-86, bijgestaan door de EM-735-72. Deze machines maken deel uit van een familie die meer dan 10.000 eenheden heeft geteld, waarschijnlijk de grootste reeks locomotieven die ooit werd gebouwd. TSP.

**FOTO 80-16** De eerste dag van de reis werden wij tussen Vladimir-Volynskiy en Lviv gesleept door de EM-735-72. De aanduiding M betekent dat het om gemoderniseerde machines (modernizirovannyi) gaat, die werden uitgerust met een stoomketel, goed voor een werkdruk van 14 bar. De aanduiding R wijst om gereconstrueerde locomotieven (rekonstruirovannyi). Fotostop te Ivanitschi. TSP.







**FOTO 80-17** ↑ In het reisprogramma kwam ook een rit voor doorheen het Krim-schiereiland tot Sebastopol. U ziet hier onze trein op 4 mei 2007, gefotografeerd bij de afdaling naar Sebastopol, tussen Mekeniyevy Gory en Inkerman 1. De ChS2-364 sleept onze trein. Van deze locomotieven, geschikt voor 3 kV werden er 942 exemplaren gebouwd door Skoda voor de U.S.S.R. tussen 1958 en 1965. TSP.

**FOTO 80-18** ↓ Na een bocht een hoefijzerbocht, bereikt de lijn het niveau van de Zwarte Zee. Een steenkooltrein verlaat deze bocht en beklimt de lijn naar Simferopol op de Krim. Om de zeer sterke helling op deze lijn te overwinnen, zijn twee locomotieven van de reeks VL8 noodzakelijk. Terloops kunnen wij vermelden dat enkele uit de reeks van 80 locomotieven type 36 van de Belgische Staat, die in 1916 aan Rusland werden verkocht (ingedeeld in de reeks F) op deze lijn reden tot in 1953. Inkerman 1, 4 mei 2007. TSP.







**FOTO 80-19** Op 2 mei hebben wij de zeer mooie lijn Chertkov - Gysyatin bereiden, gesleept door de M62-1285. Deze fotostop vond plaats kort na het vertrek vanuit Chertkov. Onze hoteltrein was samengesteld uit, in volgorde : twee slaaprijtuigen, een bar-, een restauratie- en een dienstrijuig voor het Dzherelo-personeel. TSP.

**FOTO 80-20** Op 5 mei hebben wij de grote industriestad Krivoy-Rog bezocht, met de grootste staalfabriek van Oekraïne. Hier volgen de goederentreinen elkaar op in een hels tempo, het merendeel gesleept door de indrukwekkende locomotieven type VL8. Deze Bo'Bo' + Bo'Bo', geschikt om onder 3 kV te rijden, werden door Novochoerkassk tussen 1953 en 1964 voor de U.S.S.R. gebouwd in 1723 eenheden . Zij ontwikkelen een vermogen van 4200 kW, met een totale massa van 184 t. TSP.





## Frankrijk

### De RGP's met pensioen

De SNCF heeft eind 2006 de laatste drie motorwagens van de reeks X2700 uit de actieve dienst teruggetrokken. Meerdere ingrijpende moderniseringën lieten toe dat deze motorwagens 50 jaar in dienst konden blijven, maar hebben ook hun uiterlijk verregaand aangetast. Het is zelfs moeilijk te geloven dat de drie blauw-gele motorwagens van de TER Rhône-Alpes van hetzelfde type zijn als de RGP (Rames à Grands Parcours) die op prestigieuze verbindingen te vinden waren tot in 1978.

De X2700'en werden in drie subreeksen gebouwd: 20 tweemotorige (X2701 t/m X2720), 18 enkelmotorige (X2721 t/m X2738) en 11 enkelmotorige "TEE" (X2771 t/m X2781), vervolledigd door de bijwagens (XR7701 t/m 7720, XR7721 t/m 7732, XR7751 t/m 7756 en XR7771 t/m 7779). Voor de RGP "TEE" verwijzen wij u naar het vorige nummer van *OP DE BAAN*, pagina 16 t/m 31.

De tweemotorige motorwagens werden gebouwd door De Dietrich te Niedeborn

*In het centrum van de Périgord Noir rijdt de 7465 Périgueux - Bergerac op 13 augustus 1986 over het viaduct van Mauzens-Miremont. De trein bestaat uit een RGP2 van Bordeaux.* G. LAURENT.



*In een prachtig kader met mechanische seinen "Carré" en "Avertissement" vertrekt de 7501 Sarlat - Bordeaux op 2 augustus 1986 uit Bergerac. Jammer dat deze seininrichting verdwenen is...*  
Gilbert LAURENT.

en toegewezen aan de stelplaats van Lyon-Vaise tussen 21 mei 1954 en 22 maart 1955. Vanaf de zomerdienst van 1954 werden zij ingezet op de verbinding Lyon-Bordeaux. In oktober 1954 beschikte men over genoeg materieel om ze ook tot Strasbourg en Genève in Zwitserland te laten rijden.

Op 23 maart 1955 werd de eerste enkelmotorige RGP geleverd aan de stelplaats van Metz, die er uiteindelijk 9 zou krijgen. De 9 andere versterkten het park van

Lyon-Vaise en werden er vooral ingezet op de "Catalan" Genève - Port-Bou. Door hun komst kon men de tweemotorige RGP's ook gaan inzetten voor treinen naar Nantes en Nancy, bovenop hun eerder toegewezen diensten. Te Metz-Sablou werden de nieuwe stellen meteen ingezet op diensten naar Saarbrücken en Frankfurt. De "Edelweiss" 31 en 30 (Brussel - Basel en terug) bracht ze ook op de Belgische sporen.

Het jaar daarop werden de 11 laatste stel-

*Een afwisselende rit voor deze RGP1 tijdens de afdaling van de "Gorges de l'Ain" met hellingen tot 28%. Hij verzorgt de verbinding Oyonnax - Bourg. (trein 58654 van 13 augustus 1989). De lijn is momenteel gesloten wegens elektrificatiewerken en volledige vernieuwing.*  
Gilbert LAURENT.





len, ingericht voor de TEE-diensten, aan de stelplaatsen van Noisy-le-Sec (5) en Lyon-Vaise (6) geleverd.

Het uiterlijk van de enkelmotorige en TEE-stellen was niet exact gelijk aan dat van de tweemotorige stellen. De stuurposten waren meer afgerond en leken reeds op de latere ETG- en RTG-stellen. De "klassieke" RGP's waren getooid in een groen-olijfkleurige livrei, terwijl de rode en crèmekleurige tinten op de X2771 t/m X2781 geen enkele twijfel lieten bestaan over hun inzet als TEE.

Tijdens de zomerdienst van 1956, na deerschikking van de comfortniveaus, verzekerden de RGP's nog enkel diensten met uitsluitend eerste klasseplaatsen. Ze werden ook herverdeeld tussen Lyon-Vaise, Metz, Noisy-le-Sec en "Les Batignolles". De TEE-RGP's van Noisy namen op dat moment de tot Zürich verlengde Edelweiss over van de enkelmotorige RGP's die toebehoorden aan de stelplaats Metz. Het effectief van Metz zakte tot drie eenheden, die voor diensten naar Duitsland werden gebruikt. De stellen van Noisy verzekerden eveneens een heen- en terugrit Paris-Zürich terwijl de klassieke enkelmotorige RGP's er Paris met Clermont-Ferrand en St-Etienne verbonden. Te "Les Batignolles" waren enkel de tweemotorige RGP's aanwezig voor de diensten tussen Paris en Le Havre.

Vanaf de winterdienst in 1956 werden de TEE-RGP's van Lyon gebruikt voor de treinen 631 en 632 "Mont-Cenis" Lyon-



**De 4746, afkomstig uit Bordeaux, verlaat op 2 augustus 1986 de vallei van de Dordogne te Montanveix. Na splitsing van de trein te Périgueux, rijdt de RGP2 naar Limoges terwijl de X2200 verder spoort naar Brive.**  
Gilbert LAURENT.

Milano. Dit leidde de glorieperiode van de RGP's in, die zou beginnen op 2 juni 1957 met de oprichting van het TEE-net. Vanaf dan reden ze naar Zwitserland (TEE "Arbalète" Paris-Zürich, tot 2 augustus 1964), maar vooral naar België, Nederland en Duitsland.

Vanaf de eerste dag verzekerden zij reeds de "Île de France" Paris-Brussel-Amsterdam (treinen 103/148). Daarna volgde vanaf 1 maart 1958 de ontubbe-

ling van de "Etoile du Nord" Paris-Brussel (treinen 123/130). Vervolgens, tijdens de zomerdienst van 1963 en als gevolg van de vertraagde elektrificatie, werd ook de "Brabant" (trein 128) aan hun takenpakket toegevoegd.

Vanaf 1 september 1963 kreeg de elektrische tractie de bovenhand, maar toch bleef men de RGP's gebruiken voor de "Etoile du Nord" en de "Île de France" tot respectievelijk 31 mei en 2 augustus 1964.

**Tijdens het weekend van 11 en 12 september 1984 nam de X2775 deel aan het stoomfestival te Mariembourg. Hij kwam België binnen via de lijn Anor - Mariembourg en werd hier gefotografeerd bij de doorrit te Chimay. Deze gewezen TEE-RGP werd in gebruik genomen op 31 mei 1956, later gemoderniseerd en hernummerd tot X2743 en uiteindelijk geschrapt op 1 januari 2001 te Lyon-Vaise.** Pierre HERBIET.





De "Parsifal" (155/190 Paris - Dortmund via Jeumont, Namur en Liège) werd aanvankelijk gereden door een X2700. Deze trein werd beperkt tot Düsseldorf vanaf 30 mei 1959. Later stonden de RGP's van de SNCF de "Parsifal" en "Paris-Ruhr" (treinen 185/168 Paris-Dortmund) af aan de VT11 van de DB, teneinde de verdeling van het materieel tussen de DB en de SNCF evenwichtiger te maken. Deze trein, op 29 mei 1965, zal de laatste TEE zijn waarvoor RGP's worden ingezet voordat de VT11'en van de DB hun taak overnamen.

In de winterdienst van 1957 werd een heen- en terugrit Lyon-Mulhouse aan de tweemotorige RGP's toegekend en ingevolge plaatsgebrek te Lyon-Vaise wees men voor het eerst vier tweemotorige RGP's toe aan Bordeaux. In mei 1960 werden de RGP's vervangen door Italiaans materieel op de "Mont Cenis" Lyon-Milano, hetgeen toeliet om het park van Noisy te versterken. Daar werden de RGP's massaal ingezet, terwijl de voortschrijdende elektrificatiewerken ondertussen het vertrek van de RGP's uit Metz in de hand werkten.

In mei 1965 werden de RGP's niet meer ingezet voor de TEE-diensten. Er vond een herverdeling plaats tussen de stelplaatsen van Noisy, Batignolles, Bordeaux, Lyon-Vaise en Marseille-Blancarde. Als gevolg daarvan zouden zij ook in de stelplaatsen van La Plaine, St-Lazare en Caen vertoeven. Ook in Longueau verbleven ze voor een zeer korte periode



**Op 14 oktober 1981 verlaat een expresstrein Metz - Luxembourg, verzekerd door de RGP X2725, het station van Bettembourg in de richting van Luxembourg. Deze motorwagen kwam in dienst op 21 juni 1955 en werd geschrapt op 20 maart 2003 te Lyon-Vaise. J-L VDH.**

in 1973. Door deze spreiding waren ze te zien op een groot deel van het SNCF-net.

De teloorgang van de RGP's begon in 1970 en werd ingeleid door de indienstname van de "Eléments à Turbine à Gaz" (ETG), die een groter comfort, meer zitplaatsen en een hogere maximumsnelheid hadden. Voor de RGP's betekende dit het begin van hun regionale loopbaan rond Bordeaux. In 1975 verschenen de "Rames à Turbines à Gaz" (RTG) op het toneel en werden de vrijgekomen RGP's

ingezet voor regionale treinen in de "Limousin", waar zij de ABJ X3600 verjoegen.

De schrapping van de tweemotorige RGP's ging van start in 1980 (X2707 en X2720) en duurde tot 29 november 1986, toen de X2719 als laatste sneuvelde. De tweemotorige RGP's waren minder in trek dan hun enkelmotorige soortgenoten. Dat kwam door hun ouder mechanisch concept, hun maximumsnelheid die beperkt was tot 120 km/h en een lagere



**FOTO BD-267** Op 5 oktober 1957 passeert de TEE M103 "Île de France" Paris - Brussel - Amsterdam langs Kapellenbos. Een bijwagen versterkt de samenstelling. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



capaciteit door de aanwezigheid van de tweede motor.

Wat de andere RGP's betreft werd er in 1972 beslist om tot modernisering over te gaan, waarbij ze aangepast zouden worden voor directe en stoptreinen over middellange afstand. Ze zouden de werkplaatsen van Bischheim verlaten in de oranje-grijze livrei van de RTG's, met een grotere capaciteit door het afschaffen van de keukens en douanecompartimenten. Tussen de diensten die ze na hun metamorfose verzekerden sprongen er nog twee verbindingen in het oog. De "Flèche d'Argent" die Paris-Nord via Le Touquet-aéroport met Boulogne-hovercraft verbond tot in 1980, en de "Mont-Cenis" Lyon-Milano van 1972 tot 1978.

Tijdens de zomer van 1977 werd de X2730 gebruikt om een nieuw soort dieselmotor te testen. Deze motor met 8 cilinders woog slechts 1350 kg (ter vergelijking : een originele MGO-motor woog 4600 kg) en kon bij een gelijke cilinderinhoud twee tot drie keer meer vermogen ontwikkelen dan een klassieke motor. Het Hyperbar-concept was dan wel voor de noden van het leger bedoeld, maar leek in die tijd zeer bruikbaar voor de aandrijving van spoorwagematerieel. De oliecrisis zou echter al snel roet in het eten komen gooien en de keuze voor elektrisch materieel opdringen.

Door de goede algemene staat van de motorwagens werd in 1984 beslist om een nieuwe modernisering door te voeren. Niet alleen het comfort van de reizigers moest en zou verbeterd worden, maar ook dat van de treinbestuurder. De werkplaats van Bordeaux stelde dubbele stellen samen die niet meer ontkoppeld konden worden. Het uiterlijk werd drastisch veranderd, onder meer door de opbouw van een stuurpost die sterk leek op deze van de regionale Z2-motorstellen die op dat moment volop werden geleverd. De inrichting van het interieur werd eveneens herzien, zodat de capaciteit op 136 zitplaatsen kon worden gebracht (waarvan 24 in eerste klasse). De X2728 kwam als eerste gemoderniseerd uit de werkplaats op 25 januari 1985, getooid in een wit-rood jasje met zwarte neus. Hij werd toegewezen aan de stelplaats van Metz, die alle gemoderniseerde motorwagens zou krijgen tot in 1986 en ze inzette op diensten naar Luxembourg, Longuyon, Belfort en Besançon. De RGP's van Lyon, met inbegrip van de ex-TEE's, werden eveneens gemoderniseerd. De ex-TEE's X2771 t/m X2781 werden hernoemd als X2739 t/m X2749, zodat niets hen nog onderscheidde van de rest. De RGP's van Lyon-Vaise zouden nadien vooral de hellingrijke lijnen gaan berijden en zo Oyonnax, Saint-Claude, Roanne, Grenoble, Bourg-St-Maurice, Briançon en Andelot bedienen.

De eerste gemoderniseerde RGP's kregen een rood-witte livrei met zwarte neus,

maar in 1988 werd de keuze voor de kleurstelling van TER-materieel overgelaten aan de regionale besturen. Lorraine en Languedoc-Roussillon kozen geel en blauw terwijl Rhône-Alpes rood en wit behield, maar zonder zwarte neus. De modernisatie van de laatste motorwagen werd voltooid op 9 april 1992 (X2748). Hij vervoegde het TER-park van Languedoc-Roussillon en werd ingezet op de lijn van Cévennes en de vertakking naar Mende. Later paste Rhône-Alpes de kleurstelling nog aan, waardoor vier motorwagens een wit-blaauwe livrei aangemeten kregen in 1998.

De Mekydro-transmissie, die niet zo geschikt was voor stoptreindiensten, werd de achillespees van de motorwagens. In Lyon, waar de RGP's gehergroepeerd werden sinds de winter van 1991, hielden ze echter nog stand naast het modernere materieel tot 1999. Een laatste kwartet (X2723, X2731, X2737 en de ex-TEE X2745) hield het zelfs tot in 2006 uit, waardoor de kaap van 50 dienstjaren ge-

haald werd. En nog is het voor sommige niet voorbij : de tweemotorige RGP's X2707 en X2714 werden omgebouwd tot motorwagens voor opmetingen met ultrasone stralen. Drie andere eenheden van de eerste schijf zijn bewaard. De X2709, die een tijd lang gebruikt werd door QuercyRail tussen Cahors en Cajarc, rijdt nu op de "Chemin de fer du Haut-Foréz" (Sembadel-Estivareilles). De X2716 en X2719 zijn respectievelijk bewaard door de AATY (Train Touristique du Pays de Puisaye-Forterre, van Toucy naar Saint-Sauveur) en de ABFC. De enkelmotorige RGP's verloren veel van hun aantrekkingskracht na de tweede metamorfose en het is weinig waarschijnlijk dat er bewaard zullen worden. De X2725 en X2726 (één gele en één rode) zijn momenteel verhuurd aan de CFHA (Train touristique de la Haute Auvergne, te Bortles-Orgues).

Philippe DE GIETER

**Een gemoderniseerde RGP1 doorkruist de bosrijke hellingen in de omgeving van Montréal als trein 58636 Lyon - Oyonnax op 29 juli 1988.**

Gilbert LAURENT.







**FOTO 80-21** Langzaam maar zeker neemt de macht van ECR (Euro Cargo Rail) en Veolia in Frankrijk toe. ECR rijdt nu niet alleen in het noorden van Frankrijk, maar eveneens langsheen de Côte d'Azur en in het Centre. Het locomotievenpark omvat 12 (+ 10 in optie) Class 66 van EWS, vier G1206, twee G1000 en drie elektrische TRAXX-locomotieven van de reeks 185.5.  
Doorrit van de 66 071 te Aoust op de Noordoost-as op kop van een steenkooltrein. Laurent JOSEPH.

**FOTO 80-22** Veolia is de eerste privémaatschappij die vanaf 2005 in Frankrijk rijdt (voormalig Connex). Het locomotievenpark van Veolia voor Frankrijk telt twee G1000, zes G1206 en vijf E37500. Op 3 april 2007 slepen twee G1206'en een kalktrein voor rekening van Lhoist tussen Sorcy en Dillingen (D), hier langs de Maas nabij Sorcy. De eerste machine draagt nog de oude blauw/witte livree en het logo van Connex, terwijl de tweede, de 1512, in de nieuwe kleuren van Veolia is geschilderd. Laurent JOSEPH.





## Marokko

### TAF-motorstellen in dienst

Aan het begin van het jaar, hebben de Marokkaanse Spoorwegen (ONCF) de eerste vierledige dubbeldeksmotorstellen van het type TAF in dienst genomen. In 2004 werden 24 exemplaren besteld bij Ansaldo-Bréda te Pistoia in Italië.

Deze stellen zijn gebaseerd op de TAF-motorstellen van de FS (Italiaanse Spoorwegen) en de FNM (Ferrovie Nord-Milano) (zie *OP DE BAAN* 36 bladzijde 22).

Het eerste motorstel is aangekomen in de haven van Casablanca op 4 juli 2006. Hun comfort is van zeer hoog niveau, met airconditioning en vacuümtoiletten. Een barafdeling wordt in een

ruimte in eerste klasse ingericht. Hun capaciteit bedraagt 465 zitplaatsen, waarvan 52 in eerste klasse.

De nieuwe TAF-motorstellen zullen worden ingezet op de verbinding Casablanca - Rabat - Kenitra - Meknes - Fès.

Dit nieuwe materieel zal de reizigerscapaciteit met ongeveer 40 % vergroten.



**FOTO 80-23** Een TAF-motorstel op de verbinding Casablanca - Kenitra. Skirat, 9 april 2007.

**FOTO 80-24** Een ander TAF-motorstel in oranje/witte livrei verlaat Kenitra met bestemming Casablanca.  
Foto's : Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.





## Spanje

### **Schrapping van de locomotieven type 354**

De Spaanse Spoorwegen (RENFE) hebben in november 2006 de laatste diesellocomotieven van de reeks 354, gespecialiseerd in het slepen van de Talgo-pendular-treinen, buiten dienst gesteld.

De acht machines uit deze reeks werden tussen 1983 en 1984 door Krauss-Maffei gebouwd op basis van beroemde Duitse V200. Zij vormden de derde generatie van Krauss-Maffei-locomotieven voor het slepen van de Talgo III-stellen, na de 352 (10 eenheden gebouwd tussen 1964 en 1965 en geschrapt in juni 2001 - zie *ODB 50* bladzijde 22) en de 353 (5 eenheden in dienst genomen tussen 1968 en 1969 en geschrapt in 2003).

De 354'en leken sterk op de 353, maar waren krachtiger met twee MTU-dieselmotoren MTU van 1125 kW (2 x 825 kW voor 353). De overbrenging was hydraulisch. Hun maximumsnelheid van 180 km/h werd later opgevoerd tot 200 km/h. De totale massa was 80 t (88 t voor 353). Vijf machines uit de reeks van acht, werden na een ongeval of brand geschrapt. De laatste drie 354'ers reden vanuit Madrid-Atocha met Talgotreinen naar Cartagena en Badajoz.



*De 354-003, "Virgen de la Encarnacion", op kop van een Talgo Madrid - Cartagena te El Pardo, augustus 1998. Het volledige stel - machine inbegrepen - draagt de nieuwe Talgo-schildering.*



*In augustus 2002, werd een Talgo Irun - Madrid gesleept door 353-005 "Virgen de la Bien Aparecida", hier in doorrit in de omgeving van Araia. Het volledige treinstel draagt de oorspronkelijke livrei. Merk op dat de 353-001, 002 en 005 van Talgo ook treinen op normaalspoor konden slepen, in het bijzonder de "Catalan-Talgo" van Barcelona naar Geneve en terug tussen 1969 en 1971. Bovendien heeft de 353-001 bij proeven op 4 mei 1978 de snelheid van 230 km/h bereikt, het snelheidsrecord voor treinen met dieselaandrijving.*

*Doorrit van een Talgo naar El Pardo, die door de 354-002 "Virgen de la Macarena" - nog in oorspronkelijke wit en blauw/grijze livrei - wordt gesleept. Het treinstel zelf draag reeds de nieuwe blauw/witte livrei.*

*Foto's : Felipe ARANDA.*





**Zwitserland : SBB-Cargo-  
livrei voor de Ae 6/6**

*De Ae 6/6 610 500-1 (ex-Ae 6/6 14500) verliet op 24 april 2007 na een revisie de werkplaats getooid in de livrei van SBB Cargo. Diezelfde dag sleepte ze een goederentrein tussen Payerne en Lausanne-Triage. Hier de doorrit te Granges-Marnand. Patrice AIROLDI.*

**OOSTENRIJK : Railjet**

De ÖBB zal vanaf december 2008 een totaal nieuw concept introduceren : Railjet. Het betreft zeer snelle en comfortabele treinen die Budapest en München via Wien en Salzburg met elkaar zullen verbinden. In december 2009 volgen de verbindingen Wien - Zürich via Innsbruck en Bregenz - Wien via Salzburg. De ÖBB bestelde hiervoor nieuw materieel : gesleepte trek- en duwtreinen van zes permanent aan elkaar gekoppelde rijtuigen. Eén koprijtuig is voorzien van een stuurcabine. Ieder stel is 185,5 meter lang en weegt 330 t. De rijtuigen zijn onderling met elkaar verbonden door een automatische koppeling, maar aan de koprijtuigen hangen klassieke schroefkoppelingen. Hierdoor kunnen deze stammen gesleept worden door alle locomotievenreeksen. In totaal bestelde men 161 rijtuigen (plus 140 in optie) waarmee 23 stammen (plus 20 in optie) kunnen gevormd worden. Deze worden momenteel gebouwd bij TVT te Nova (nabij Maribor in Slovenië) en Siemens SGP te Semmering. Voor de dienst zijn 21 stammen nodig en staan er twee in reserve. De reizigers hebben de keuze in drie klassen : Economy, Business en Premium. Iedere stam biedt 408 zitplaatsen : 16 in Premium, 76 in Business en 316 in Economy. Het gedeelte Premium en een deel van de Businessclass werd ondergebracht in het stuurrijtuig. Het tweede rijtuig werd ingericht als Businessclass. Het derde rijtuig omvat naast de bar een infopunt en drie plaatsen voor rolstoelen en rolwagens, waarvan men zelfs de batterijen ter plaatse kan opladen. De drie resterende rijtuigen herbergen het gedeelte Economy. De tractie van de Railjets wordt naar alle waarschijnlijkheid toegewezen aan de locomotieven 1116 260 t/m 282 (= Taurus). Men voorziet een gecadanceerde treindienst van één trein per twee uur. De Railjets zullen op de vernieuwde lijnsecties tussen Salzburg en Wien aan 230 km/h kunnen rijden. De rijtijden worden teruggebracht tot 4 uur tussen Wien en Innsbruck en 2u15 tussen Wien en Salzburg. In april 2007 ontvingen drie locomotieven een proeflivrei. Ze dragen alle dezelfde schildering maar met verschillende kleuren : donkerbruin/rood/grijs voor de 1116 200 (zie foto hieronder), lichtgrijs/wit/donkergrijs voor de 1016 034 en lichtgrijs/rood/donkergrijs voor de 1016 035. Op 13 mei heeft de ÖBB de definitieve Railjet-kleurstelling bepaald.

*De 1116 200-5 en 1116 131-2 rijden op 22 april 2007 terug naar de stelplaats van Buchs nadat ze de uit Wien afkomstige EC 162 hebben gesleept. Wat later zouden ze de tractie verzorgen voor de EC 165 naar Salzburg. Patrice AIROLDI.*





## Oekraïne

### Ombouw van de VL80

De Oekraïense spoorwegen (UZ) begonnen in 2005 met de ombouw van dubbele locomotieven reeks VL80 (Bo'Bo'+Bo'Bo' voor 25kV) tot enkele locomotieven (Bo'Bo'). Ze worden omgenummerd als reeks VL40U, hebben twee stuurcabines en zijn bestemd voor het reizigersverkeer.

Van de VL80 werden tussen 1964 en 1986 in Novocherkask 2101 exemplaren gebouwd voor de toenmalige USSR. Er waren verschillende subreeksen (VL80K, S, T). De VL80K ontwikkelt 2 x 3106 kW en weegt 2 x 92 t.

**FOTO 80-25** De VL80<sup>K</sup>-646 werd gefotografeerd op de hoofdlijn van Kiev naar Rusland. Yalinka, 6 mei 2007.

**FOTO 80-26** Een door de VL40<sup>U</sup>-1158.2 (ex-VL80-1158) gesleepte trein komt op 29 april 2007 aan in het station van Lviv. Tijdens haar ombouw kreeg deze locomotief stuurcabine van een ander type.

**FOTO 80-27** Op 3 mei staat de VL40<sup>U</sup>-1495.1 in het opmerkelijke station van Odessa. Deze locomotief ontstond uit de VL80-1495 (het tweede deel kreeg het nummer VL40<sup>U</sup>-1495.2). Ze kreeg dezelfde stuurposten als de moderne reeksen.

Foto's TSP;





## Nieuwe motorwagens

Op enkele uitzonderingen na is het materieel van de UZ zeer oud - dikwijls nadert het de veertigste verjaardag. Om deze toestand te verbeteren heeft de UZ bij het Poolse PESA twee reeksen motorwagens besteld om de kleine lokale lijnen te bedienen. Ze krijgen de reeksnummers M610 (64 eenheden + 6 directievoertuigen) en M620 (4 eenheden). Ze hebben een vermogen van 500 kW en halen 120 km/h (160 voor de directiemotorwagens). De overbrenging is hydraulisch en ze bieden 60 zitplaatsen. De eerste exemplaren werden eind 2006 geleverd.

**FOTO 80-28** Motorwagen 620M-004 in de stelplaats van Kovel op 28 april 2007 (tijdens de TSP reis). Foto TSP.



## Indienststelling van de reeks DS3

In 2004 bestelde de UZ bij Electrovozstroeniya in Dnipropetrovsk 100 locomotieven voor 25 kV met een elektrische uitrusting van Siemens. Deze Bo'Bo's hebben asynchrone driefasige motoren, wat voor Oekraïne een première betekent. Ze ontwikkelen 4800 kW, wegen 90t en hebben een maximumsnelheid van 160 km/h. De DS3 zal zowel reizigers- als goederentreinen slepen. De eerste exemplaren werden begin 2007 in dienst gesteld in het depot van Kiev.

**FOTO 80-29** De DS3-009 in het depot van Kiev op 6 mei 2007 tijdens de grote TSP-reis door Oekraïne. Foto TSP.



## De Re 484 van MRCE

Na het verlaten van de Bombardier-fabriek in Kassel, worden de door MRCE gekochte locomotieven reeks Re484 overgebracht naar Bellinzona. Hier voeren ze rodageritten uit tussen Bellinzona en Chiasso/Luino onder 15 en 3 kV. Afgezien van enkele kleine details hebben ze dezelfde karakteristieken als de Re484 van de SBB. Ze zijn geschikt voor het Zwitserse en het Italiaanse net. Na deze proefritten zullen ze naar Nederland - waar zich de hoofdzetel van MRCE bevindt - worden overgebracht om definitief in gebruik te worden genomen. Tenslotte zullen ze naar Zwitserland terugkeren om aan de toekomstige huurders te worden overgedragen. In eerste instantie gaat het om de Italiaanse firma SERFER.



Op 30 maart 2007 rijden de Re484 103, 105 en 104 door Oberrüti, onderweg van Bellinzona naar Basel Bad. Patrice AIROLDI.



## TELEX.....

### RUSLAND

● Rusland is van plan om een tunnel met een lengte van 103 km onder de Beringszee te bouwen, om zo de Russische stad Providenja met het dorp Nome in Alaska (USA) te verbinden. Hij zal in drie delen gebouwd worden en zal verankerd worden op twee eilandjes. Hij zal zich 80 m onder de oceaan bevinden, in een zone waar het water meer dan 50 m diep is. In de winter gaat in dit gebied de temperatuur regelmatig onder  $-70^{\circ}\text{C}$ . De totale kosten van dit project worden geraamd op € 48 miljard, waarvan 7 tot 9 miljard alleen voor de tunnel, het overige geld dient voor de bouw van de 6000 km lange nieuwe lijn door het uiterste oosten van Rusland. De tunnel zal ook van leidingen voorzien worden voor het vervoer van aardolie en aardgas, alsmede van elektrische leidingen en optische vezels. Het goederenvervoer wordt op 100 miljoen ton per jaar geschat. Volgens de initiatiefnemers zou hij na 30 jaar rendabel moeten zijn. Men zou zelfs overwegen om een verbinding tussen Londen, Moskou en Washington te creëren.

### ESTLAND

● De Estlandse regering heeft besloten om de spoorwegen op te splitsen. Deze werden geprivatiseerd in augustus 2001 en in verschillende vennootschappen onderverdeeld (Edelaraudtee voor de exploitatie van het reizigersvervoer op die lijnen, Eesti Raudtee beheert een groot deel van het goederenvervoer, Elektriraudtee beheert het reizigersverkeer op de geëlektrificeerde lijnen in voorsteden van Tallinn, EVR Ekspress waarborgt vervolgens met GO Rail het internationale reizigersvervoer, Haapsalu Raudtee beheert de lijn Haapsalu - Riisipere en de Baltic Rail Service beheert de infrastructuur.

### NEDERLAND

● Op 16 juni 2007 heeft Hare Majesteit Koningin Beatrix te Barendrecht het officiële vertrek van de eerste goederentrein naar de Betuwelijn gegeven.  
● De EuroSprinter 189.023 van Railion is aangepast om in Nederland te kunnen rijden. Het gaat hier om de eerste 189'er die toegelaten is op het Nederlandse net.

### FRANKRIJK

● De SNCF heeft een aanvullende bestelling van 37 AGC (Autorails à Grande Capacité) geplaatst. Deze nieuwe reeks zal vanaf augustus 2009 geleverd worden.

den. De eerste van 126 AGC's (reeks B82500) zijn diesel/elektrisch 1,5 en 25 kV aangedreven en werden aan het begin dit jaar geleverd.

### POLEN

● Railion heeft in samenwerking met PCC RAIL een nieuwe privémaatschappij opgericht en ze "East West Railway" gedoopt. PCC Rail is een van de belangrijkste Poolse privéoperatoren, die over een park van 105 diesel- en elektrische locomotieven en meer dan 3600 wagens beschikt. East West Railway zal zijn activiteiten midden dit jaar starten, dit met 22 diesellocomotieven van de reeks 232 van Railion, speciaal uitgerust voor het Poolse net.

### FRANKRIJK - ROEMENIE

● De SNCF heeft 12 tweespannige locomotieven BB 25500 aan de Roemeense privémaatschappij Faroviar Keolis verkocht. Zij zullen voortaan slechts alleen onder 25 kV rijden, omdat Roemenië niet beschikt over 1,5 kV.

### LUXEMBURG

● Na restauratie heeft de historische Westwaggon-motorwagen Z 208 van de CFL voor het eerst gereden in het weekend van 9 en 10 juni vanuit Ettelbrück, naar Diekirch en Wiltz.

### **De TGV V150 op de Seine**

Het motorrijtuig M2 en bijwagen R8, uit het treinstel dat het nieuwe wereldsnelheidsrecord vestigde, werden tussen 14 en 20 mei aan de voet van de Eiffeltoren te Port Suffren op een platte schuit tentoongesteld. Op zondag 13 mei, bij hun aankomst in Paris, maakten beide voertuigen een drie uur durende boottocht op de Seine. Op dit vaartuig hadden verschillende bemanningsleden van de recordtrein, waaronder bestuurder Eric Pieczak, plaatsgenomen. Deze foto toont ons de platte schuit die naar het oostelijke deel van Paris vaart. Ter hoogte van de "Très Grande Bibliothèque François Mitterrand" draaide men om en voer naar de Eiffeltoren. Het publiek kon gedurende een week de stuurpost bezoeken. Naast het stel stonden een fototentoonstelling en een treinsimulator. Hier toonde men doorlopend beelden (met geluid en trillingen) van de recordrit. De twee voertuigen van het motorstel V 150 werden nadien overgebracht naar Strasbourg voor een tentoonstelling op een eiland in de Rijn, tussen Frankrijk en Duitsland en vervolgens naar "Cité du Train" te Mulhouse. Ze gingen daarna naar de werkplaats van Bischeim voor ombouw voor hun terugkeer naar de commerciële dienst. *Jean-Marc FRYBOURG.*





## Elektrische locomotieven

### reeks 21

● Op 27 april 2007 werd de 2132 zwaar beschadigd bij een ongeval te Izegem. Ondanks de zware schade zal de locomotief toch hersteld worden. Zie pag. 58

### reeks 22

● De mogelijke verkoop van 22'ers aan Poolse klanten lijkt mislukt. Hun asdruk is veel te hoog voor de voorziene lijn. Een andere maatschappij, ditmaal Tsjechisch, heeft zijn interesse getoond voor de aanschaf van meerdere machines. Een groot deel van het Tsjechische net is geëlektrificeerd onder 3000 kV gelijkspanning. Wordt vervolgd...

Intussen zijn dagelijks nog één of meerdere 22'en of 25'en waarneembaar op kop van P-treinen. Maar hun inzet wordt steeds zeldzamer.

### reeks 25.5

● Sinds 21 april 2007 worden twee locomotieven van de reeks 25.5 verhuurd aan Railion Nederland. Ze hebben geen omloop en worden ingezet in Nederland, hoofdzakelijk naar Venlo en Sittard.

**De 2551 sleept een trein voor rekening van Railion Nederland.**  
*Gilze-Rijen, 14-04-2007. Michel de Esch.*

<b>SCHRAPPINGEN</b> 167 : 10-06-07 MKM 200 : 10-06-07 FSD	2709 : 14-05-07 RG 2733 : 06-04-07 MUX 2735 : 27-04-07 RG + MUX 2736 : 21-05-07 RG + MUX 2746 : 16-06-07 GF + MUX 3006 (CFL) : 04-05-07 RI	FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GF : autom. GF-koppeling I / INF : Infrabel IFB : Inter Ferry Boats It : Italië LC : Comfort revisie LT : Technische revisie1 MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : Tussentijdse revisie RG : Algemene revisie
<b>UIT REVISIE</b> 1182 : 04-04-07 RI 1340 : 05-06-07 RI 1347 : 19-06-07 RI 2106 : 06-04-07 RG 2338 : 07-05-07 LT 2356 : 20-04-07 LC 2601 : 04-06-07 RG 2628 : 05-04-07 LC 2633 : 14-06-07 LT	<b>MUTATIES</b> 4108 : GCR → FHS 10-06-07	
	<b>AFKORTINGEN</b> FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FSD : Oostende	

### Reeks 20 : terug internationaal reizigersverkeer !

De 20'ers slepen sinds 10 juni 2007, de dag van de invoering van de nieuwe zomerdienstregeling, alle internationale treinen op de lijn naar Luxemburg : de EC's Vauban, Iris en Jean Monnet. Dit door het feit dat de locomotieven van de reeks 27, die instonden voor de tractie van de EC's 91 en 296, niet meer naar het Groot-hertogdom mogen rijden. We melden eveneens dat de dienstregeling van de Vauban en de Iris grondig werden aangepast. (zie p. 55).

De reeks 20 kreeg zelfs een stoptrein tussen Marloie en Luxemburg (en terug) toegewezen. Ze vervangen een klassiek motorstel van de reeks 151 tot 270. Sinds 1 juli 2007 mogen de krachtvoertuigen die niet uitgerust zijn met het signalatiesysteem Memor 2+ en/of ETCS slechts tot de grensstations van het CFL-net rijden. Enkel de motorstellen 501 t/m 524, de 13'en en de 20'en, voorzien van TBL+, zijn toegelaten op het Luxemburgse spoornet (de motorwagens van de reeks 41 blijven de dienst tot Rodange verzekeren, gezien het een grensstation betreft). We publiceren hier de omloop van de reeks 20 in reizigersdienst.

<b>A001</b>	<b>91</b> ①-⑦ Brussel-Zuid 07.22 - Luxemburg 10.28 (los naar Arlon) <b>47753</b> ①-⑤ Arlon 13.48 - Luxemburg-Triage 14.29 <b>5888</b> ①-⑤ Luxemburg 17.46 - Libramont 18.40 <b>ER5888</b> ①-⑤ Libramont 19.05 - Jemelle 19.26
<b>A002</b>	<b>97</b> ①-⑦ Brussel-Zuid 13.03 - Luxemburg 15.55 <b>90</b> ①-⑦ Luxemburg 17.01 - Brussel-Zuid 19.48
<b>A003</b>	<b>47757</b> ②-⑥ Arlon 08.43 - Luxemburg-Triage 09.15 <b>49742</b> ②-⑤ Luxemburg-Triage 13.25 - Stockem 14.05 (los naar Luxemburg) <b>96</b> ①-⑦ Luxemburg 19.41 - Brussel-Zuid 22.29
<b>A004</b>	<b>7600</b> ①-⑤ Jemelle 05.59 - Brussel-Zuid 08.15 <b>8602</b> ①-⑤ Brussel-Zuid 16.12 - Jemelle 18.09
<b>A005</b>	<b>5857</b> ①-⑤ Marloie 06.46 - Luxemburg 08.14 <b>296</b> ①-⑤⑦ Luxemburg 10.22 - Brussel-Zuid 13.20 <b>295</b> ①-⑤⑦ Brussel-Zuid 17.28 - Luxemburg 20.15







**FOTO 80-30** ↑ - **FOTO 80-31** ↓ De laatste proefritten voor de homologatie van de TRAXX'en vonden plaats op 28 april 2007 tussen Gedinne en Bertrix met behulp van de 186.112 en 186.113 in treinschakeling en een stam van 9 I6-slaaprijtuig. Het overbrengen van beide locomotieven en de rijtuigenstam gebeurde van Schaarbeek tot Bertrix door de 1352 op 27 april.  
Hierboven : doortocht van Beauraing.  
Hieronder : binnen enkele momenten zal de trein de tunnel van Gendron-Celles binnenrijden. Pierre HERBIET - Serge MARTIN.







**FOTOTHEMA 79** *De testtrein, gesleept door 186.113 + 186.112, rijdt door Offagne richting Bertrix op 28 april 2007. Tijdens de maand juli zullen de laatste testen worden uitgevoerd met de TRAXX'en op L4 voor de controle van de ETCS-uitrusting. Dan kan het homologatiedossier worden afgesloten. De TRAXX'en zullen in principe op 30 september in dienst komen op de nieuwe verbinding Antwerpen - Noorderkempen (een trein per uur, een stam van drie I11-rijtuigen ingesloten tussen twee TRAXX'en).*

**FOTOTHEMA 79** *Tijdens de terugrit naar Gedinne nadert de trein het station van Paliseul. 186.113 + 186.112 Foto's : Serge MARTIN.*





## reeks 11 - Benelux

● Ingevolge de laattijdige indienststelling van de nieuwe hogesnelheidslijn in Nederland, blijft de internationale verbinding Brussel - Amsterdam (ex-Benelux) nog tot december 2008 rijden via de klassieke verbinding.

De Nederlandse HSL zal in twee fasen in dienst genomen worden:

- tussen Amsterdam en Rotterdam op 9 december 2007 met een snelheidsbeperking van 160 km/h;
- de sectie Rotterdam - Belgische grens in oktober 2008.

Door dit feit blijft de L4 Antwerpen - Nederlandse grens tussen het station Noorderkempen en de grens ongebruikt. In principe voorziet men om vanaf 30 september 2007 op de sectie Noorderkempen - Antwerpen een nieuwe reizigersdienst (TRAXX + I11-rijtuigen) in te leggen. Tot eind 2007 zal slechts één spoor worden gebruikt.

Het is zelfs nog niet zeker dat de reeks 11 zal kunnen genieten van dit jaar uitstel. De ex-Beneluxdienst wordt vanaf 9 december verzekerd door NS Hispeed (zie ODB 79 pagina 52), waar de inzet van de TRAXX'en de voorkeur geniet.

## reeks 27

● De 2746, 2752 en 2753 zijn de Centrale Werkplaats van Salzinnes bin-

nengereden. Hier worden ze uitgerust met een automatische GF-koppeling. De 2742 en 2750 zijn reeds voorzien van zulke koppeling.



*Op 2 juni 2007 reed een speciale trein vanuit het Duitse Wittlich naar Brussel-Zuid en keerde de volgende dag terug. Bij de heenrit werd de trein gesleept door de 2711, bij de terugrit door de 2018 . De trein bestond uit privérijtuigen van de maatschappij "Bahn Touristik Express".*

*Boven : FOTO 80-34 - De trein bij de inrit van het station van Marloie.*

*Onder : FOTO 80-35 - Tijdens de terugkeer naar Duitsland rijdt de trein voorbij het station van Profondsart.*

*Foto's Serge MARTIN.*







**FOTO 80-36** Een trein met boomstammen, bestemd voor de firma Burgo-Ardenne te Harnoncourt (Virton), werd tussen Montzen en Ronet gesleept door de 2011. Zij verliet op 8 maart 2007 de werkplaats na een algemene revisie. Sclaigneaux, 12 april 2007. Christian AUCQUIERE.

**FOTO 80-37** P-trein 8757 Brussel-Zuid - Charleroi-Sud via Ottignies wordt in theorie gesleept door een 23'er. Op 23 mei 2007 sleepte de 2204 deze trein en werd gefotografeerd aan de abdij van Villers-la-Ville. Serge MARTIN.





## Diesellocomotieven

### reeks 51

● Enkele 51'ers kunnen mogelijk verkocht worden aan Afrika. Het meest gevorderde project is de verkoop van 5101, 5143 en 5146 aan de Franse maatschappij voor spoorwerken SECO-Rail voor inzet in Algerijë. Het verkoopcontract is in de eindfase.

Een tweede project betreft de verkoop van acht machines aan Saudi-Arabië. De onderhandelingen zijn in een beginfase.

Is er terug hoop voor de 51'ers die sedert jaren uitgeweken staan te Montzen?

### reeks 55

● In de komende dagen wordt alweer een bladzijde omgedraaid in de geschiedenis van de dieseltractie, wanneer de 5505 de werkplaats zal verlaten na een tussentijdse revisie. Zij is immers de allerlaatste locomotief met GM-Dieselmotor die een revisie van haar motor heeft ondergaan in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Voortaan zal geen enkele GM-motor nog herzien of hersteld worden te Salzinnes.



**FOTO 80-38** Op 26 mei 2007 hebben verschillende treinen met tanks van het type Abrams M1 van het Amerikaanse leger gereden tussen Duitsland en de haven van Antwerpen. Hier zien we de doortocht te Remersdaal van een van deze treinen, gesleept door de 7862.  
Christian AUCQUIERE.

**FOTO 80-39** Niettegenstaande de onkruidverdelgingstrein van Infrabel afhangt, komt het nog voor dat hij door twee NMBS-locomotieven wordt gesleept. Dit was het geval op 25 mei, bij de onkruidbestrijding tussen Flémalle-Haute en Louvain-la-Neuve-Université en terug. De trein werd ingesloten door 5519 en 6306. Hij werd hier gefotografeerd in volle actie op de lijn 161D tussen Louvain-la-Neuve-Université en Ottignies. Het is uitzonderlijk om een 55 in deze regio aan het werk te zien.  
Laurent JOSEPH.





## *De 5303 te Jeumont*

*Op 25 mei 2007 werd een meet-trein van de SNCF - bestaande uit het rijtuig "Lucie" en de wagen "Vulcain" - overgebracht naar Chenée om metingen op L3 tussen Chenée en de Duitse grens uit te voeren. De trein, ingesloten door twee diesellocomotieven reeks 67200, werd door de 5303 van TUC-Rail van Jeumont naar Angleur overgebracht.*

**FOTO 80-40** →  
*Doorrit van de trein te Tergnée.*  
Laurent JOSEPH.



**FOTO 80-41** →  
*De 67250 bevond zich aan staart van de trein, hier gefotografeerd te Lobbes. Het betreft de ex-BB 67080, verbouwd op 15 maart 1993 voor inzet op de TGV-lijnen*  
Serge MARTIN.



**FOTO 80-42** ↓  
*Het was lang geleden dat een 53 op het Franse net te zien was. De 5303 wacht op het vertrek in Jeumont. Links vertrekt een dubbeldeksmotorstel van de reeks TER 2N-NG 24500 richting Aulnoye.*  
Serge MARTIN.





## Motorstellen - Motorwagens

### MS 151 t/m 270

Op 10 juni 2007 werden de motorstellen 167 (Stockem) en 200 (Oostende) uit de dienst genomen. In afwachting van hun afbraak werden zij aan de werkplaats elektrische tractie van Schaarbeek uitgeweken.

### MS reeks 961 t/m 999 "CityRail"

Vanwege een oponthoud in de levering van de statische omvormers, heeft geen enkel motorstel "CityRail" de CW van Mechelen verlaten sinds de uitrit van het eerste stel op 9 februari 2007 (978). Meer dan tien motorstellen (966, 973, 975, 977, 996) werden zo goed als afgewerkt en wachten nog slechts op deze onderdelen. In de loop van juli zouden ze alle buiten moeten zijn.

### MW reeks 41

Twee nieuwe motorwagens van de reeks 41 zijn onlangs het slachtoffer geweest van een brand :

- 4137 te Antwerpen-Berchem op 18 mei 2007, opgenomen in een IRe Antwerpen-Centraal - Neerpelt/Hasselt;
- 4131 in Geel de dag nadien, terwijl hij IRe 3210 Antwerpen-Centraal - Neerpelt/Hasselt verzekerde.

De 4131 is het ergst getroffen. In totaal zijn er dus reeds 4 motorwagens die uitgebrand zijn. Ter herinnering : 4117 te Mol in juni 2002, en 4109 te Erquelinnes in mei 2005. Deze situatie begint de NMBS serieus ongerust te maken.



*In verband met de vernieuwing van de Breaks, heeft stel 337 na zijn revisie de Centrale Werkplaats van Mechelen verlaten op 19 juni 2007. Bij deze gelegenheid werd de bekleding van de onderkant van de beide fronten weggenomen, hetgeen niet bijzonder esthetisch is. Men kan de foto van de 337 vergelijken met die van 409 hieronder*

*Michel SIMAR.*



### FOTO 80-44

*Wegens een gebrek aan bepaalde onderdelen staat een tiental gemoderniseerde MW "City Rail" in de CW Mechelen te wachten op de volledige afwerking. Dit is eveneens het geval voor de 996, ex-727. (Zie OP DE BAAN 78 pagina 27).*

*Lars MEELON, 4 juni 2007.*



## Rijtuigen

### **Aanpassing van de internationale treinen naar Luxemburg en verder.**

De dienstregeling van de internationale treinen naar Luxemburg en Zwitserland onderging een grote verandering met ingang van de nieuwe zomerdienst op 10 juni 2007. Bovendien worden deze treinen tussen Brussel en Luxemburg opnieuw door locomotieven van de reeks 20 gesleept.

#### **EC 91/90 Vauban**

Richting Zwitserland vertrekt de Vauban nu 23 minuten later uit Brussel en is de eindbestemming Interlaken Ost in plaats van Brig. Vanaf 12 december 2007 zal Zürich het eindpunt worden. Bovendien stopt de trein nu ook in Libramont en Brussel-Schuman.

**91**

Brussel-Zuid 07.24  
Libramont 09.35  
Luxembourg 10.26/46  
Interlaken Ost 17.03

**90**

Interlaken Ost 10.56  
Luxembourg 16.45/17.04  
Libramont 17.50/52  
Brussel-Zuid 19.45

#### **EC 96/97 Iris**

Richting Zwitserland vertrekt deze trein nu één uur later, om 13.15, uit Brussel-Zuid. Bij de terugrit is het verschil slechts enkele minuten. Net zoals de Vauban stopt de Iris nu ook in Libramont.

**97**

Brussel-Zuid 13.15  
Libramont 15.09  
Luxembourg 15.55/16.03  
Zürich 20.58

**96**

Zürich 14.34  
Luxembourg 19.36/44  
Libramont 20.30  
Brussel-Zuid 22.27

#### **FOTO 80-45**

*Een foto die niet meer gemaakt kan worden : op 31 mei zet de 2711 zich in het station van Luxembourg voor de Jean Monnet terwijl de 15064 van de SNCF wacht op vertrek met de Vauban naar Brig.*  
Serge MARTIN.



*Op 3 juni 2007 rijdt de EC 90 Vauban voorbij Braibant. Achter de 2706 bevinden zich luxe salonrijtuigen van de SBB. Sinds 10 juni 2007 bestaat de EC295/296 "Jean Monnet" niet meer uit I6/10-rijtuigen van de NMBS maar uit Corail-rijtuigen van de SNCF, in de kleuren van TER Alsaces. Bovendien zijn er nu zes rijtuigen in plaats van drie.*

*Christian DOSOGNE.*

#### **EC 295/296 Jean Monnet**

De Jean Monnet is niet meer samengesteld uit NMBS-rijtuigen type I6/110 maar bestaat nu uit Corail-rijtuigen in de kleuren van TER Alsaces. Eén I6 wordt nog als versterking toegevoegd aan de EC Vauban tot in Basel. De I6/110-rijtuigen worden nog enkel ingezet in de IR Liège - Luxembourg en L-treinen Marloie - Luxembourg en terug tot Libramont (zie p. 47).

#### **295 (niet op zaterdag)**

Brussel-Zuid 17.27  
Luxembourg 20.15/26  
Strasbourg 22.37  
Basel 00.13

#### **296 (niet op zaterdag)**

Basel 06.30  
Strasbourg 08.06  
Luxembourg 10.14/24  
Brussel-Zuid 13.18







**FOTO 80-46** Op 30 juni 2007 rijdt de EC 90 Vauban Brig - Brussel-Zuid voorbij Braibant. Achter de 2706 zien we een luxe-salonrijtuig van de SBB. Sinds 10 juni wordt deze trein weer door een 20'er gesleept. Laurent JOSEPH.

## Wagens

Sinds februari 2007 huren de maatschappijen TRW, Novatrans en Cernat 38 "Basketwagens" van ZSSK Cargo, de goederendochter van de Slovaakse spoorwegen. Ze worden vanuit de dry port Charleroi - in Montignies - ingezet naar Torino en Mougere, nabij Bayonne.

Deze wagens van het type Sdgnss werden speciaal ontworpen voor het vervoer van zware opleggers die niet beschikken over een versterkte carrosserie zodat deze op alle terminals gelost kunnen worden. Deze wagens zijn uniek in Europa en er werden in 1998 slechts 60 exemplaren gebouwd voor de Slovaakse spoorwegen (ZSR). Ze werden echter nooit gebruikt om opleggers te vervoeren.



**FOTO 80-47** Op 3 april wordt een "basketwagen" type Sdgnss (UIC-nummer 35 56 45 1 113-7) beladen met een zware oplegger in de dry port van Charleroi (gelegen langs de Samber in Montignies). Pierre HERBIET.



## Laatste fase in de renovatie van Antwerpen-Centraal

Nu de nieuwe infrastructuur van het station Antwerpen-Centraal in dienst is kan de NMBS-Holding beginnen aan de laatste fase van de renovatie van het gebouw die zal duren tot midden 2009 en 8,75 miljoen euro zal kosten.

### De koepel

Van mei 2007 tot juli 2008 zal de koepel, die het centrale gedeelte overdekt, worden gerestaureerd teneinde zijn originele glorie terug te geven : bakstenen en gevelstenen reinigen, beglazing vervangen en vooral heraanbrengen van de koperen dakbedekking zoals die bestond voor het verwijderen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Vervolgens worden de steigers, geplaatst in 1999, afgebroken. Deze metalen structuur aangebracht aan de basis van de koepel dient als werkplatform maar beschermt ook tegen vallend glas.

### De hal

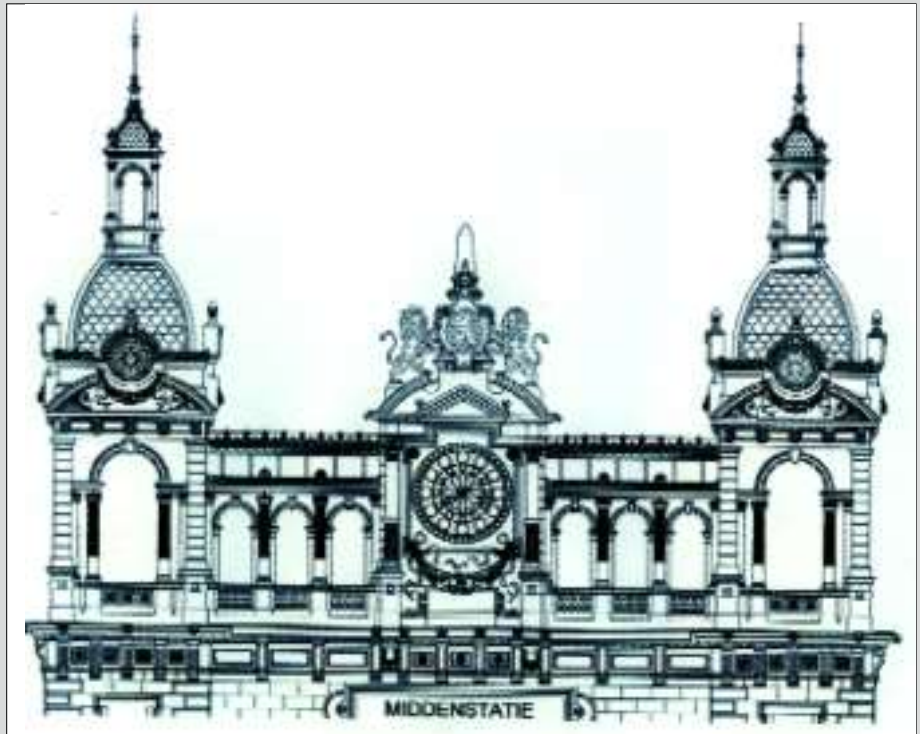
Vanaf november zal de grote hal, gerestaureerd tussen 1992 en 1998, opnieuw een marmeren vloer krijgen, identiek aan deze die werd verwijderd voor de werken van de Noordzuidverbinding. De Commissie Monumenten en Landschappen staat toe om nieuwe tegels met dezelfde tint als de oude te gebruiken.

### De buitengevels

Het station, gebouwd in 1899 uit poreuze natuursteen, is geklasseerd sedert 1975. In 1993 werden de gevels kant De Keyserlei en kant Astridplein reeds gereinigd voor een bedrag van 185 miljoen oude Belgische frank (4,63 miljoen euro). Dit renovatieprogramma van de jaren '90 zal afgewerkt worden van september 2008 tot juni 2009 door het heropfrissen van de gevels kant Zoo. Vanaf november 2007 zullen de gevels kant Astridplein en nadien deze kant De Keyserlei worden gerestaureerd door gebruik te maken van de consolidatietechniek, waarbij barsten in de natuursteen worden gehecht met roestvrij stalen staven die verankerd worden met epoxyhars.

### Fronton en de torens De Keyserlei

De architect Louis De la Censerie had het gebouw met 8 torens bekroond. Zes ervan werden om veiligheidsredenen afgebroken, maar dankzij vrijgemaakte budgetten van de NMBS-Holding zullen ze weer worden opgebouwd. Kroon op het werk van de restauratie wordt het terugplaatsen van de gevelkroonstukken kant De Keyserlei : het fronton en een monumentale toren.



De werfstelling hiervoor zal tussen augustus 2008 en april 2009 boven de ingang van het station geplaatst worden. Uiteindelijk zullen twee bronzen leeuwen teruggeplaatst worden op het fronton boven het originele monumentale horloge.

### Concentreren van de seinposten

Op 31 mei heeft Infrabel het contract met de onderneming Belgosignal - een consortium van Alstom Belgium en Siemens - bekrachtigd voor de levering en de installatie van de uitrustingen voor

de nieuwe blokposten.

Zoals voorzien zullen tegen 2012 slechts 31 ultramoderne controlecentra het net beheren in plaats van de 368 seinposten die men op 31 december 2004 telde. Om dit ambitieuze programma uit te voeren moet er 414 miljoen euro geïnvesteerd worden in hoogwaardige installaties. Deze overeenkomst zal een honderdtal personen van Infrabel erbij betrekken en zal meer dan 60 extra arbeidsplaatsen scheppen in de Belgische vestigingen van de leveranciers.

**FOTO 80-48** Op 23 mei 2007 werd door Euro-Express-Treincharter een speciale trein ingelegd tussen 's-Hertogenbosch en Lourdes. België werd doorkruist via Maastricht - Visé en de Waalse as tot Jeumont. Hier rijdt de trein over de Samber bij de uitrit van Floreffe. Serge MARTIN.





## Heropening lijn 20 ?

Lijn 20, die Bilzen met Maastricht verbond, maakte deel uit van de hoofdlijn Hasselt - Aachen. Ze werd in 1950 gesloten voor het reizigersvervoer en in 1990 voor het goederenverkeer; dankzij Europese fondsen, zal ze tegen 2009 heropend worden.

Het project omvat het opnieuw berijdbaar maken van 6 kilometer spoor tussen Lanaken en Maastricht, waarvan 2 kilometer in België en 4 in Nederland. Het is de bedoeling om de industriezone van Lanaken voor goederentreinen toegankelijk te maken vanuit Maastricht. De financiering van deze renovatiewerken, geschat op 16 miljoen euro, is toegekend en de werken zijn goedgekeurd door ProRail, de Nederlandse infrastructuurbeheerder. De werken zullen met Europese subsidies nog dit jaar beginnen en zullen, langs Nederlandse zijde, voltooid zijn in de zomer van 2009. Verder zal de doorsteek naar Lanaken (1,5 miljoen euro) nog moeten verbeterd worden en moeten de wijkbundel en de eindinstallaties (7,6 miljoen euro) van Europark nog gebouwd worden voor hun in dienst name midden 2009. De eerste klant zou de papierfabriek Sappi kunnen zijn die installaties in Lanaken en Maastricht heeft.

De 10 kilometer tussen de vertakking Beverst, de oorsprong van lijn 20, en Lanaken kunnen heropleven in het kader van het inleggen van een lokale Light Rail-verbinding Hasselt-Bilzen-Lanaken-Maastricht in 2012. Deze "tram-trein" zou van een nieuwe route kunnen gebruik maken tussen Hasselt en Bilzen, via de Universiteitscampus in Diepenbeek en parallel lopen met de lijn 34 tot Bilzen om verder gebruik te maken van de oude lijn 20 tot Lanaken en voorts over het gerenoveerde lijn gedeelte tot Maastricht. Het voorziene materieel voor deze verbinding zou hybride kunnen zijn : elektrisch tussen Hasselt en Diepenbeek en diesel voorbij Diepenbeek. De lijn zal geëxploiteerd worden door *De Lijn*.

## Nieuw logistiek centrum Infrastructuur in Ans

Op 20 april II. heeft Infrabel in Ans (nabij Liège, langs de lijn 36) zijn nieuwste Logistieke Centrum Infrastructuur (LCI) voor de Luikse regio ingehuldigd. Deze centra, verspreid over het hele net, laten de hergroepering van de diensten en de voorraden toe die tot vandaag



## Spoorwegongeval te Izegem

*Op 27 april 2007 botsten twee treinen op elkaar in het station van Izegem, gelegen op lijn 66 Brugge - Kortrijk. Terwijl de IC818 Oostende - Kortrijk aan het perron stond, werd hij achteraan aangereden door de lege trein ER8991 die van Brugge naar Kortrijk reed. De IC 818 bestond uit een trek-duwstel met M4-rijtuigen, geduwd door de 2132. De lege trein had dezelfde samenstelling met het stuurrijtuig op kop. Het ongeval, waarbij verschillende gewonden vielen, werd veroorzaakt door Infrabel. Na onderhoudswerken was men vergeten een verbindingskabel van de seinrichting weg te nemen. Op beide foto's is te zien dat de schade groot was.*

*De bovenste foto toont het stuurrijtuig dat tegen de 2132 gereden is. Deze trein was gelukkig leeg; de bestuurder had nog de tijd om zich achteraan in veiligheid te brengen. De onderste foto toont de 2132 in de werkplaats van Kortrijk. Ondanks de schade zou de locomotief toch hersteld worden.* Bruno MALFAIT.



over soms weinig functionele werkplaatsen worden verdeeld.

Ze laten een geoptimaliseerd beheer toe van de installaties, een gemeenschappelijke inzet van machines en werktuigen, evenals een vermindering van de opslagruimtes voor een hele regio. Enkele gespecialiseerde werkplaatsen zullen behouden blijven.

Op een oppervlakte van 2603m<sup>2</sup> groepeerd het LCI van Ans de diensten van het arrondissement van Liège en de brigade belast met het onderhoud van de HSL Oost, in totaal 193 mensen.

Infrabel investeerde 3.650.000 euro in het nieuwe gebouw, geplaatst op de vroegere wijkbundels van het station langs de kant van de Maas.



## **CCM : weldra de vervanging van de 60'ers**

Op 25 april 2007 heeft de CCM van Wallers (Comtoir Calcaire et Matériaux) een Brissonneaux et Lotz-diesellocomotief, afkomstig uit de haven van Dunkerque (reeks BB 63000 van SNCF) en toebehorend aan SECO-Rail, ontvangen.

Een tweede machine wordt de volgende dagen verwacht. Zodra beide machines operationeel zullen zijn, zullen de locomotieven van de reeks 60 (6019 en 6086) definitief uit de dienst worden teruggetrokken.

Voor het ogenblik worden alle treinen nog gesleept door de reeks 60.



**FOTO 80-49** ↗ - **FOTO 80-50** ↓ *Op 27 april 2007 verzorgde een BB 63000 van SECO-Rail reeds pendelritten tussen Momignies en Anor.  
Boven : losse terugrit Anor - Momignies, ter hoogte van het oude stationsgebouw.  
Onder : de locomotief sleept een halve ballasttrein en bereikt weldra Anor.*

Laurent JOSEPH.







### **DLC via de "IJzeren Rijn"**

Sinds 23 april 2007 rijdt DLC de trein 43558 (Germersheim - Antwerpen) via de sectie Weert - Neerpelt van de "IJzeren Rijn", volgens de volgende dienstregeling : Weert 12.23, Budel 12.37, Hamont 12.40. (Enkel op maandag).

### **Nog een nieuwe Class 66**

DLC heeft nog een locomotief van Class 66 in leasing genomen. Het gaat over de EU08, bij DLC omgenummerd tot DE6306.

**DLC 43558 Germersheim - Antwerpen wordt gesleept door de PB15. Budel, 30 april 2007.**  
Michel de ESCH.



Trainsport, de tweede Belgische privéoperator, heeft zijn commerciële activiteiten per 30 april 2007 uitgebreid (zie ODB 77 pagina 56 en ODB 78 pagina 48). Het betreft een trafiek van looderts tussen Antwerpen-Lillo en Stolberg voor de loodfabriek BERZELIUS te Stolberg Hammer. Deze trein rijdt op maandag ,woensdag en vrijdag. Hij vertrekt spijtig genoeg midden in de nacht te Antwerpen. De terugkeer van het lege stel verloopt tijdens de voormiddag als trein 48510 volgens volgende dienstregeling : Aachen West 09.13, Montzen 09.39, Diest 10.41 en Antwerpen-Lillo 11.56. De trein wordt gesleept door een Class 66 van Trainsport/RurtalBahn of van HGK (Hafen und Güterbahn Köln).

**DLC 43672 Basel RB - Antwerpen rijdt op 19 mei 2007 over de Rijnbrug te Basel Breite. De trein wordt gesleept door twee DLC-locomotieven : TRAXX Re 482 008-0 en Class 66 DE 6301.**  
Patrice AIROLDI.





## FRET SNCF

Fret SNCF zet sedert 11 juni twee G2000den in tussen Antwerpen-Schijnpoort en Rotterdam. Overdag slepen zij twee treinen tussen Essen en Roosendaal :

47614 ①,④ Es 13.28 - Ro 13.39  
47616 ②,⑤ Es 15.44 - Ro 15.54

In de komende dagen zal *Naviland Cargo* een containertrein inleggen tussen Rotterdam en Vénissieux (Lyon), à rato van drie heen- en terugritten per week. (Vénissieux 12.45 - Rotterdam ('s anderendaags) 10.00 - en in tegengestelde richting : Rotterdam 15.30 - Vénissieux ('s anderendaags) 10.15). Ze worden gesleept door de G2000 van *Fret SNCF* tussen Rotterdam en Antwerpen-Schijnpoort, en door een elektrische locomotief reeks 436000 tot Vénissieux.

↗ *Fret SNCF* leaset bij *Angel Trains* twee locomotieven van het type G2000 (constructeur VOSSLOH 5001 615/006 en 5001 616/006). Op 5 juni 2007 werden ze uitgeweken naar de havensectie Antwerpen-Far West. Daarna reden ze op 7 juni naar Rotterdam. Vanaf 11 juni worden ze ingezet tussen Rotterdam en Antwerpen-Schijnpoort. *Wim MUSSEEUW.*

→ **FOTO 80-51** Een van de G2000'en wacht op 19 juni zijn volgende dienst af te Antwerpen-Schijnpoort. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

↓ **FOTO 80-52** Transport-trein 48510 rijdt naar Antwerpen-Lillo (zie ODB 79 pagina 61). Class 66 JT-5 (MRCE 653-03) staat in voor de tractie. Deze wordt geleased door de Rurtalbahn en Transport. De trein bestaat uit wagens van het type Tamns (ertsvervoer). Antwerpen-Oost, 20 juni 2007. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





Bij de elektrische tractie werden twee stellen uit de reeks 151 t/m 270 uit dienst genomen op 10 juni 2007 : de 167 (Stockem) en de 200 (Oostende).

De locomotieven van de reeksen 22 en 25 verzorgen nog geregeld P-treinen die normaal voorzien zijn voor de reeks 23.

Zij sleepten zelfs geregeld toeristische en schooltreinen tijdens de maand juni.

Volgens de laatste berichten zouden enkele in dienst blijven tot aan de levering van de eerste nieuwe locomotieven van de reeks 18.

De instroom van deze reeks is voorzien voor januari 2009.

Bij de dieseltractie werd beslist om geen GM-dieselmotoren meer te reviseren. Bij defect zal de machine ofwel hersteld worden met wisselstukken van een andere locomotief of volgt direct de

schrapping.

Sedert eind juni worden door B-Cargo drie machines van de reeks 77/78 ingezet te Schaarbeek.

Hierdoor kan het aantal eenheden van de reeksen 73 en 82 nog verder verminderen.

We zetten de publicatie verder van de fiches van de locomotieven die in 2005 en 2006 werden geschrapt.

## 2302

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles  
**Levering NMBS :** 00-12-1955  
**Nummering :** 123.002 : 00-12-1955  
2302 : 01-01-1971  
**Stelplaatsten :** Brussel-Zuid : 12/1955, ⇔ Kinkempois : 06-02-1956, ⇔ Stockem : 25-04-1957, ⇔ Ronet : 29-06-1957, ⇔ Brussel-Zuid : 17-01-1958, ⇔ Ronet 28-09-1958, ⇔ Stockem : 01-03-1969, ⇔ Ronet 27-09-1970, ⇔ Brussel-Zuid : 10-01-1983, ⇔ Ronet : 03-06-1984, ⇔ Merelbeke : 31-01-1994, ⇔ Antwerpen-Noord : 22-01-1995  
**Uit exploitatie :** 29-09-2005  
**FOTO 80-53** *Schaarbeek-Vorming, 18 augustus 1998.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 5504

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering NMBS :** 22-06-1961  
**Nummering :** 205.004 : 22-06-1961  
5504 : 01-01-1971  
**Stelplaatsten :** Kinkempois : 22-06-1961  
Montzen : 25-09-1961  
Jemelle : 01-09-1982  
Latour : 31-05-1987  
Kinkempois : 28-05-1990  
**Uit exploitatie :** 31-03-2006  
**FOTO 80-54** *Tilff, 24 juni 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 5536

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering NMBS :** 19-01-1962  
**Nummering :** 205.036 : 19-01-1962  
5536 : 01-01-1971  
**Stelplaatsten :** Montzen : 19-01-1962  
Kinkempois : 20-12-1973  
Latour : 03-05-1979  
Kinkempois : 11-07-1980  
**Uit exploitatie :** 18-12-2005  
**FOTO 80-55** *Seraing, 28 november 1977.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 7347

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering NMBS :** 15-10-1973  
**Nummering :** 7347 : 15-10-1973  
**Stelplaatsen :** Kinkempois : 28-11-1973  
Monceau / Charleroi-Sud : 30-04-1994  
**Uit exploitatie :** 04-09-2005  
**FOTO 80-56** *Châtelet, 9 april 2003.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7348

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering NMBS :** 00-10-1973  
**Nummering :** 7348 : 00-10-1973  
**Stelplaatsen :** Kinkempois : 28-11-1973  
Monceau / Charleroi-Sud : 30-04-1994  
**Uit exploitatie :** 04-09-2005  
**FOTO 80-57** *Monceau, 25 november 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8247

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis  
**Levering NMBS :** 27-09-1966  
**Nummering :** 262.047 : 27-09-1966  
8247 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau : 27-09-1966, ⇔ Kinkempois ?, ⇔ Merelbeke ?, ⇔ Antwerpen-Dam : ?, ⇔ Merelbeke : 10-01-1997, ⇔ Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994, ⇔ Antwerpen-Noord : 01-04-2003, ⇔ Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003  
**Uit exploitatie :** 04-09-2005 (verkocht aan IFB)  
**FOTO 80-58** *Zeebrugge, 11 september 1994.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8249

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis  
**Levering NMBS :** 11-10-1966  
**Nummering :** 262.049 : 11-10-1966  
8249 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau : 11-10-1966, ⇔ Kinkempois ?, ⇔ Antwerpen-Dam : 12-12-1969, ⇔ Oostende (Brugge) : 1974, ⇔ Merelbeke : 10-01-1997, ⇔ Schaerbeek : 18-10-2002, ⇔ Antwerpen-Noord : 14-10-2003, ⇔ in park : 12-12-2004  
**Uit exploitatie :** 01-08-2005 (verkocht aan IFB)  
**FOTO 80-59** *Zeebrugge, 30 augustus 1991.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## 50 jaar geleden ...



**FOTO BD-268** Op 30 juni 1957 rust de 12.003 even uit in de stelplaats van Lille-Fives alvorens op kop van de direct 1730 Lille - Schaarbeek terug te keren naar Brussel. De 12.004 verzekerde op 29 juli 1962 de laatste door een type 12 gesleepte trein richting Lille.

**FOTO BD-269** De Centrale Werkplaats van Mechelen bouwde in 1957 de drieledige prototype-motorwagen 630.01. Het bestond uit een motorrijtuig en twee rijtuigen. In 1961 werden zes identieke motorwagens (630.02 t/m 07) in dienst genomen. In 1971 werd dit materieel vernummerd als 4001 t/m 4007 en het bleef in dienst tot 1984. We zien hier de 630.01 op 17 juli 1957 tijdens een stilstand te Zottegem. TSP bewaart deze motorwagen, maar de toestand is zeer slecht. Foto's : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



## 50 jaar geleden ...



**25 jaar geleden ...**



**FOTO 79-60** Motorwagens van de SNCF verzorgden meermaals speciale ritten naar het pretpark Walibi te Bierges. Op 10 juli 1982 verzekerden de X4582 + XR8373 van de stelplaats van Longeau een speciale trein Beaumont - Bierges. Het geheel werd tijdens de doorrit te Chastre, bij de terugkeer naar Frankrijk, vereeuwigd. De X4582 werd op 1 juni 1999 te Marseille geschrapt. Pierre HERBIET.

**FOTO 79-61** Op 10 juni 1982 diende motorwagen 608 801 van het US-Army, wegens een defect, tot Aachen Hbf gesleept te worden door de 2346. De trein verlaat de tunnel van Chaudfontaine. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

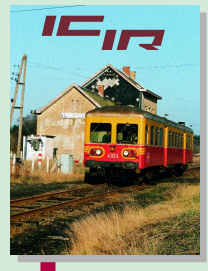
**25 jaar geleden ...**





# Boeken

TSP-Editions



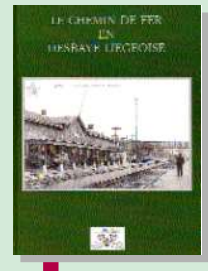
**IC-IR 1984-2004**  
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.  
 A4 - 216 pagina's  
 400 foto's  
 € 35,00 - 1250 g



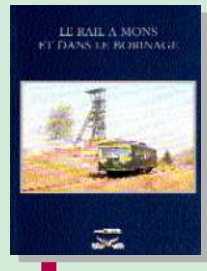
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.  
 A4 - 280 pagina's



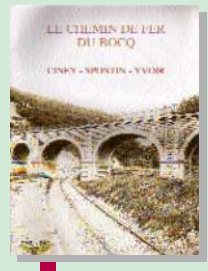
**PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH**  
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.  
 A4 - 268 pagina's  
 252 foto's - 30 plans  
 € 18,60 - 860 g



**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE**  
 De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).  
 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**  
 La ligne 128 de hier à aujourd'hui.  
 A4 - 82 pages  
 107 photos  
 € 16,95 - 550 g



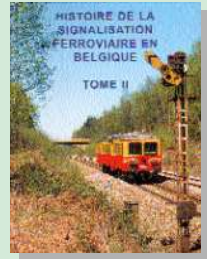
**ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen**  
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.  
 132 pagina's - harde kaft  
 126 kleurenfoto's  
 € 27,00 - 750 g



**ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1**  
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Het eerste deel toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.  
 112 pagina's - harde kaft  
 106 kleurenfoto's  
 € 25,00 - 700 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 seininrichting.  
 A4 - 256 pagina's  
 220 foto's  
 € 35,00 - 1250 g



**INDICATEUR DE 1940**  
 Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.  
 A4 - 48 pages  
 € 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 en kleur)  
 176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



**EEN EEUW STOOM Deel II**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.  
 21 x 27 cm - 134 zwartwitfoto's  
 € 27,00 - 750 g

## Op de baan

### OP DE BAAN

- abonnement 2007
  - België € 36,00
  - buitenland (Europa) € 42,00
  - buitenland (buiten Europa) € 49,00



- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 73 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

### EN LIGNES - hors série



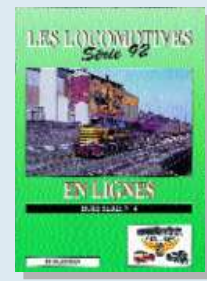
**hors série n°1**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 83**  
 A4 - 50 pagina's  
 100 foto's  
 € 9,75 - 255 g



**hors série n°2**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL**



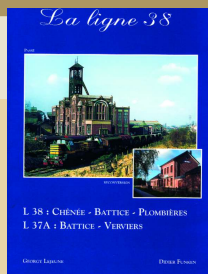
**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pagina's  
 80 foto's  
 € 12,27 - 210 g



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

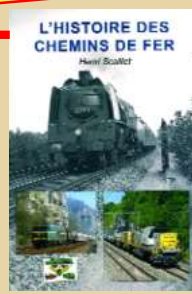


<input checked="" type="checkbox"/>	Le rail bruxellois en images (TSP-editie)	€ 11,20	750 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome I (van Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome II (van Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
<input type="checkbox"/>	La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	€ 24,60	765 g
<input type="checkbox"/>	Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69	400 g
	- volume II	€ 36,69	550 g
<input checked="" type="checkbox"/>	De buurtspoorwegen van de groep Leuven	€ 24,54	800 g
<input type="checkbox"/>	België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
<input checked="" type="checkbox"/>	Buurtspoorwegen in Brabant	€ 42,14	1300 g
<input type="checkbox"/>	BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g
<input type="checkbox"/>	Stationsarchitectuur (deel I)	€ 46,64	1050 g
<input type="checkbox"/>	Stationsarchitectuur (deel II)	€ 46,64	1050 g
<input type="checkbox"/>	Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
<input type="checkbox"/>	La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han	€ 49,00	1300 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN)	€ 23,00	750 g



**LA LIGNE 38**  
 Geschiedenis van de lijn Chênée - Plombières en Battice - Verviers.  
 Formaat A4, 182 blz., meer dan 300 foto's. Prijs : € 23 + verzendkosten (750 g). mededeling : L38

**NIEUW**



**L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER**

Henri Scaillet vertelt op zijn typische wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft de situaties die hij persoonlijk heeft beleefd. Het boek telt 208 pagina's en is verrijkt met 200 z/w-foto's en schetsen - zie pagina 2.

## Foto's

### Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 78-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 78-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-09-2007; leveringsdatum: +/- 15-11-2007. 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 !

<input type="checkbox"/>	Prijs per foto	€ 1,00	7 g
--------------------------	----------------	--------	-----

### Foto's 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)

<input type="checkbox"/>	Prijs per foto :	€ 3,72	7 g
--------------------------	------------------	--------	-----

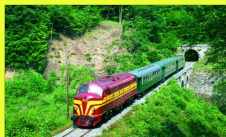
## Fotothema's

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

<input checked="" type="checkbox"/>	Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
<input checked="" type="checkbox"/>	Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 40 : Het station Schaarbeek-Vorming	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970"	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 44 : De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
<input checked="" type="checkbox"/>	Nr. 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's)	€ 15,00	105 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 48 : De werkplaats Bertrix	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzannes"	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 53 : Postmotorstellen (15 foto's)	€ 15,00	105 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 56 : Reeks 64	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 57 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 1)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 65 : Reeks 3600 CFL	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 66 : De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 67 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 73 : De 5117/5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 74 : Locomotieven reeks 20 - groen	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 75 : Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 77 : Homologatierritten (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 78 : De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	Nr. 79 : De homologatierritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g

### FOTOTHEMA 80 :

Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.) - Mededeling FOTOTHEMA 80



10 foto's met onze 64.169 en CFL 1603 op "la Ligne du Bocq".

## Allerlei

### Pin's

<input type="checkbox"/>	Pin diesellocomotief type 201	€ 2,50	16 g
<input type="checkbox"/>	Pin diesellocomotief reeks 60 groen	€ 2,50	16 g
<input type="checkbox"/>	Pin diesellocomotief reeks 60 geel	€ 2,50	16 g
<input type="checkbox"/>	Pin elektrische locomotief 101.012 tweekleurig	€ 2,50	16 g
<input type="checkbox"/>	Pin elektrische locomotief 101.012 donkergroen	€ 2,50	16 g
<input type="checkbox"/>	Pin stoomlocomotief type 81	€ 2,50	16 g

### postkaarten

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

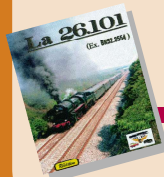
### LOCO-kalenders

<input type="checkbox"/>	Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 :	per kalender :	€ 5,00	750 g
--------------------------	--	----------------	--------	-------

**LOCO 2007 :** € 5,00 550 g

### DVD

<input type="checkbox"/>	Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	€ 21,00	150 g
<input type="checkbox"/>	De 26.101 van TSP 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	€ 21,00	150 g



De 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 "ESPACETRAIN - 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 volgens land van bestemming
t/m 5000 g	€ 7,60	

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT



