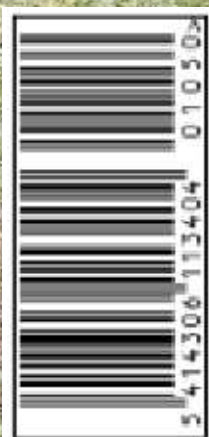


# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 105 - OKTOBER 2011 - € 8,50**

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



**P.F.T. / T.S.P**



Toerisme en Spoorpatrimonium



# Voorwoord

Wat een aanbod aan activiteiten in 2011! De locomorievenoptocht van 15 augustus was indrukwekkend en het is nog niet gedaan! Dit succes geeft ons een duw in de rug om verder te gaan op de ingeslagen weg. Voor dit jaar plannen wij nog reizen, een ruilbeurs in december en speciale ritten op "la Ligne du Bocq". Volgend jaar gaan we verder met een gevarieerd programma en bieden elk wat wils. Als u nog geen bezoek bracht aan onze museumlijn, aarzel dan niet want 30 oktober is de laatste exploitatiedag voor dit seizoen en het ultieme moment om te genieten van de prachtige herfstkleuren. Zo krijgt u eveneens een beeld van de inspanningen die worden geleverd om de lijn te restaureren, een werk dan uitsluitend door vrijwilligers gebeurt. Bezoek ook ons museum te Saint-Ghislain en steun ons door een abonnement te nemen op dit tijdschrift of door aankoop van uw spoorwegliteratuur in onze TSP-shop.

Veel leesgenot!



## NIEUW UN SIECLE DE VAPEUR 4 EEN EEUW STOOM 4

ZIE MIDDENKATERN



### Zoekertjes

**Privéadvertenties:** abonnees gratis. 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.

### AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organiseert op 2 oktober 2011 van 9 tot 13 uur hun 61ste ruilbeurs in de zaal .St.-Raphaël te Aywaille voor modeltreinen, speelgoed, ...  
**INFO** en fax: +32 (0)4 367 55 55 ('s avonds)



ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl) organiseert een grote tentoonstelling van modeltreinen op zaterdag 5 en zondag 6 november in haar lokalen: rue de la gare 77, BE-4102 Ougrée. Open van 9 tot 17 uur, toegang €3.  
Info: [www.alaf.be](http://www.alaf.be)  
☎: +32 (0)479 32 41 72

### TSP-agenda

- **Zaterdag 29 oktober:** TSP-reis: "ontdekkingstocht in onze regio" Zie middenpagina's.
- **Zaterdag 26 en zondag 27 november:** Sinterklaastrein op "le Chemin de fer du Bocq". Inlichtingen en inschrijvingen: [www.cfboqc.be](http://www.cfboqc.be).
- **Zaterdag 3 december:** grote ruilbeurs in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" te St.-Ghislain. Talrijke activiteiten en aanwezigheid van onze 64.169. 10% korting bij uw aankopen in onze TSP-boetiek op verton van uw abonnementskaart 2011.



## OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

### Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DE FECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hugo SPELMANS, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE, Roel DE SAEGER.

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

Dominique ALLARD, ALSTOM, Frank BACHMANN, Paul BARTLETT, Armand BEERLANDT, Eric BINAME, BOMBARDIER, Lucien CLAEYS, Roger CRICKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Firmin DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Bart DE WOLF, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Serg-Stefan HANNA, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Marc HUYBENS, Laurent JOSEPH, Matthias MÜLLER, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Anne-Marie MASSARD, de NMBS, Charles OCSINBERG, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Viktor SCHIFFER, Maarten SCHOUBBEN, Ron SMITH, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VAN DE BUERIE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Wim WINDEY.

### OP DE BAAN

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

### Adres

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België

☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41

✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

### Abonnement 2011

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 37 (buitenland € 43) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO 2011". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.  
BIC-code: GEBABEBB.

Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.

Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.

- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

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

Schaarbeek: Geert Packet: +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): +32 (0) 495 61 49 56

### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

### Wettelijk depot bij verschijning

### FOTO 105-01

Onze 207.005 werd voor een eerste maal ingezet op "le Chemin de fer du Bocq". We zien haar hier in dubbeltractie met de 806 CFL bij het verlaten van de tunnel van Purnode op 14 augustus 2011. TSP.

# OP DE BAAN 105 - OKTOBER 2011

# inhoud



4

## De 2551 van TSP



8

## Historisch gala op "la Ligne du Bocq"



19

## reeks 19 is onderweg



52

## Historisch stel 1935



## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

4 de 2551 van TSP

6 Musée du Rail

7 tranfer van materieel

10 historisch gala op de Bocqlijn

## 14 Belgische actualiteit

14 statistieken - locomotieven

16 reeks 18 in dienst

19 reeks 19 is op komst

24 motorstellen

25 rytuigen

26 schrappingen

28 het einde voor lijn 156

30 de bocht "Ter Doest"

31 varia

35 toerisme

## 36 Industrie

36 varia

38 Antwerp Rail Feeding

## 40 Buitenlandse actualiteit

40 Hongarije

41 Slovaakije

42 Nederland

44 Duitsland

45 telex

46 Oostenrijk

## 48 Het spoor in Mongolië

## 58 75 jaar elektrische tractie bij de NMBS

## 59 De mooiste plekjes

## 60 De ferry-wagen 5030H0

## 64 Dit is Belgisch

## 66 Er was eens...

### ACHTERPAGINA

← FOTO 105-02

↙ FOTO 105-03

Twee uitzonderlijke ontmoetingen.

Boven: de 64.169 en de 6255 te

Ciney op 24 juli 2011.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Onder: de 29.013 en de A9515 van

ASVI te Lobbes op 26 juni 2011.

(Zie p. 35).

Eric BINAME.





**Sinds 17 juni laatstleden maakt de 2551 officieel deel uit van onze uitgebreide materieelverzameling.**

Tot in het midden van de zeventiger jaren werd de Beneluxdienst enerzijds gereden door de Benelux-motorstellen (hondkoppen) en anderzijds door gesleepte treinen die een frontwissel te Antwerpen-Centraal en een locwissel te Roosendaal noodzakelijk maakten.

Teneinde deze dienstverlening, die steeds reizigers verloor sinds zijn oprichting in 1957, te verbeteren besloten de NMBS en de NS om nieuwe trek/duwstellen in te zetten die zouden toelaten om de capaciteit van de treinen te verhogen en een aanzienlijke tijdwinst te realiseren door het vermijden van een locwissel in de stations van Antwerpen-Centraal en Roosendaal.

De NS zorgde voor het overgrote deel van de rijtuigen, de stuurstandrijtuigen inbegrepen, terwijl de NMBS acht locomotieven van de reeks 25 ombouwde tot tweespannige krachtvoertuigen, geschikt voor 1,5 en 3 kV. Het ging hier om de 2515 t/m 2522, vernummerd als 2551 t/m 2558. Voorts leverde de NMBS ook de 14-rijtuigen A en AB die in elk treinstel voorkwamen.

De ombouw van het materieel begon in

**FOTO 105-05 De 2551 sleepte op 22 juni 1982 uitzonderlijk de directe trein 776 Brussel-Zuid - Liège-Guillemins. Deze trein werd normaal gesleept door een locomotief van de reeks 15. Brussel-Noord. Pierre HERBIET.**



**FOTO 105-04 Op 25 augustus 1990 organiseerde TSP een grote reis met GM-machines om de 202.017 (ex-5403), de 1602 CFL, de 804 en de 806 CFL extra in beeld te brengen. De trein vertrok vanuit Brussel en maakte een lange rondrit via Liège - Gouvy - Libramont - Bertrix - Athus en Luxembourg. De terugrit naar Brussel werd gesleept door de 2551. Niemand kon zich toen voorstellen dat drie van deze vijf locomotieven zouden worden bewaard door TSP: de 1602 CFL, de 806 CFL en de 2551! Onze foto toont de 2551 die het vertreksein afwacht in het station Luxembourg. TSP.**

1972. De eerste locomotief van de reeks 25.5 verliet de CW Mechelen op 7 januari 1974. Het ging om de 2553, ex-2517. De laatste loc, de 2557, werd geleverd op 28 juni 1974. De 2551 verliet de werkplaats op 26 maart 1974.

De nieuwe trek/duwstellen werden getest vanaf 1 april 1974 tussen Brussel en Amsterdam (2 heen- en terugritten). De officiële dienst begon met de zomerregeling vanaf 26 mei 1974, met een tijdwinst van 15 minuten per traject als resultaat.







Na een zwaar ongeval op de overweg te Kapellen op 26 maart 1979 waarbij de 2557 zware schade opliep, werd deze herbouwd tot 2504". De oorspronkelijke 2504, die zich op dat moment in de CW Mechelen bevond, werd in ijtempo verbouwd tot 2557" en kwam reeds in november 1979 in dienst.

Vanaf 1986 werd dit verouderd materieel, waaronder ook nog de totaal versleten "hondekoppen", die op geen enkel vlak nog aan de moderne comfortnormen beantwoordden, stap voor stap vervangen door nieuwe trek-duwstellen die waren samengesteld uit ICR-rijtuigen van de NS, gesleept door een NMBS-locomotief van de reeks 11.

Op dat moment werden de 25.5'en werkloos en eind jaren 1980 werden zij ingezet voor het slepen van goederentreinen naar Charleroi via de lijnen 139 en 140.

Tengevolge de beslissing van de NS om geen locomotieven van de reeks 15 meer op het Nederlandse net toe te laten, werd de sleping van de internationale treinen en de TEE-verbinding Amsterdam - Paris tot Brussel-Zuid toevertrouwd aan de reeks 25.5. Gedurende de zomer werden zij eveneens gebruikt om de extra vakantietreinen naar Quévy te slepen. Op 28 mei 1995 waren zelfs vijf van deze locomotieven nodig om de zomerbeurtreiningeling af te ronden.

Het in dienst nemen van de Thalystrei-

nen naar Amsterdam betekende het einde van de gesleepte internationale treinen. De 25.5'en werden van dan af hergebruikt voor het goederenverkeer, meer bepaald tussen Kijfhoek en Antwerpen maar evenzeer, afhankelijk van de noden naar Gent-Zeehaven, Moeskroen, Muizen, Leuven en zelfs naar Montzen.

In maart 1998 werden twee locomotieven verhuurd aan de nieuwe privémaatschappij Lovers Rail die een dienst onderhield tussen Amsterdam en Leiden. Er was slechts één enkel treinstel nodig om deze dienst te rijden. Het was samengesteld uit M2-rijtuigen van de NMBS, ingesloten door twee 25.5'en. Deze dienst viel weg bij het faillissement et van de maatschappij in september 1999.

Vanaf 2000 verschenen zij tussen Sittard en Kinkempois.

De komst van de TRAXX'en betekende voor hen het definitieve einde. Begin 2009 werden de 25.5'en uiteindelijk geschrapt, met uitzondering van de 2554, die reeds verdween in 2007.

TSP besliste om één machine van deze reeks te behouden. De keuze viel op de 2551. Zij werd overgebracht van Antwerpen-Noord naar Schaarbeek op 9 juli l.l.

Al de andere 25.5'en zijn gesloopt of staan op het punt om afgebroken te worden. TSP bezit dus andermaal een uniek stuk !

**FOTO 105-06** Op 2 juli 1993 zien we de 2551 aan kop van een trein met Nederlandse vakantiegangers tussen Amsterdam en het grensstation Quévy, met als bestemming de Côte d'Azur. De trein werd gefotografeerd tussen Ruisbroek en Lot. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### IDENTITEITSKAART

**Naam:** 2551 (ex-2515, ex-125.015)  
**Geboortedatum:** 13-02-1961  
**Geboorteplaats:** Nivelles  
**Ouders:** AMN, ACEC, SEM  
**Adres (sen):** 13-02-1961 Brussel-Zuid  
30-09-1990 Schaarbeek  
22-01-1995 Antw.-Noord  
**Verbouwing tot 2551:** 26-03-1974  
**Op rust gesteld:** 05-06-2009  
**Bewaard door:** TSP, 17 juni 2011







## MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

In het Musée du Rail (voormalige wagenwerkplaats), gaan de werken steeds verder. De waterleiding, die zeventig jaar oud was, vertoonde meerdere lekken en moest volledig worden vernieuwd. Een nieuwe aansluiting werd aangebracht op de bestaande leiding en de oude werd buiten dienst gesteld. Het museum beschikt nu over een totaal vernieuwd net voor leidingwater.

Om de site wat fleuriger te maken, werden de betonnen bloembakken "Expo 58", die men in alle stations terugvindt, herschil-



**Plaatsing van de nieuwe waterleiding in het Musée du Rail. TSP.**



**Op 7 juni 2011 werd een scène gedraaid voor de uitzending "Ma terre" van de RTBF rond de 1805. TSP.**

derd en van planten voorzien. Ook werd de gevel opgefrist door de fundering te beschilderen en decoratieve elementen aan te brengen. Daarnaast werden ook de regenpijpen aan de kant van lijn 97 vervangen. Het M2-rijtuig, eigendom van een particulier, dat zich naast het atelier bevond, werd naar het oude station van Solre-Saint-Géry, langs lijn 109 tussen Beaumont en Chimay, verhuisd. Het zal dienen als rustplaats voor de wandelaars die zich op deze oude lijnbedding komen ontspannen.

Het Musée du rail was tussen 7 en 9 juni het decor voor de opnames van de uitzending "Ma terre" van de RTBF, over de spoorwegen. Andere scènes werden opgenomen te Liège (Musée Natalis) en in Groot-Brittannië.

Op 16 juli kreeg het museum bezoek van een reeks oldtimers (auto's en motoren). 145 teams verzamelden zich op het plein met hun voertuigen, waarvan sommigen zelfs méér dan 100 jaar oud waren. De ontmoeting werd georganiseerd door Kiwanis Dendre Orientale en de opbrengst ging naar verschillende sociale doelen.

### Tractiewerkplaats

Om echt operationeel te kunnen worden, dient de tractiewerkplaats van Saint-Ghislain nog enkele aanpassingen te ondergaan, vooral in functie van de veiligheid. Eerst en vooral dienden de deuren en ramen dichtgemaakt te worden om elke indringing van buitenuit tegen te gaan. Alles wat niet te zwaar was en een zekere marktwaarde had, (kabels, motoren, schroef) werd in het verleden gestolen. Alleen de structuur bleef nog over. Enkele stukken, die nodig zijn voor onze verdere werking, werden heropgebouwd of aangepast.

Het is de bedoeling om de museumactiviteiten, die in de wagenwerkplaats blijven, te scheiden van de werken (herstellingen, onderhoud, restauratie), die plaats hebben in de tractiewerkplaats, die meer aangepast is aan dit doel (rolbruggen, schouwingsputten, ...)

Voelt u zich geroepen om onze ploeg te komen versterken?

Neem dan contact op met Baudouin Dieu op +32 (0)475 95 68 93.

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

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

De procedure die door de Koning Boudewijnstichting voorgesteld wordt is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 40 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. Het dak boven de sporen 1 en 2 werd intussen vernieuwd en de TSP-shop kreeg zijn definitieve plaats.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijsen. Hoe? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 40 op jaarbasis overstijgt) stort op bankrekening IBAN BE10 0000 0000 0404 - BIC: BPOTBRB1, Brederodestraat 21, BE-1000 Brussel, met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be). We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...



## Transfer van materieel

Op 9 juli werd motorwagen ES205 van de "Stoomtrein Dendermonde-Puurs" (SDP), die zich voor revisie in de werkplaats te Schaarbeek bevond, teruggebracht naar Dendermonde door de 6077. Daarna begaf onze locomotief zich naar Antwerpen-Noord, waar zij onze 2551 ophaalde en naar Muisen bracht. Hier werd 2913 van de NMBS-Holding aangekoppeld. Deze bevond zich reeds jaren in de CW Mechelen. Beide locomotieven werden naar Schaarbeek gebracht, waar ze voorlopig onderdak vinden.

Op 11, 15 en 21 augustus reed de 202.020 meerdere overbrengingsritten in het kader van het "Gala van locomotieven" van 13 - 15 augustus op lijn 128.



### ↑ FOTO 105-07

Aankomst van de motorwagen ES205 te Dendermonde. De 6077 zal dit voertuig vanaf hier verder opduwen naar lijn 52 Dendermonde - Puurs van SDP.  
Maarten SCHOUBBEN.

### ← FOTO 105-08

Doortocht te Deurne (L27A). De 210.077 sleept de 2551. De twee K-rijtuigen van TSP zijn toegevoegd als remgewicht.  
Tommy MAEREMANS.

### ↓ FOTO 105-09

Te Muisen werd de 2913 toegevoegd aan de trein.  
Pierre HERBIET.







## **zondag 26 juni: inhuiding van het vernieuwde station van Charleroi-Sud**

TSP heeft actief deelgenomen aan de viering, georganiseerd door de NMBS ter gelegenheid van de inhuiding van het vernieuwde station van Charleroi-Sud op 25 en 26 juni. Terwijl de 29.013 van de NMBS speciale treinen sleepte, bleef de 64.169 in de omgeving van het station. Zij moest echter meerdere malen aan kop van deze treinen geplaatst worden om problemen met de 29.013 op te lossen...

Het accent werd gelegd op modelbouw met verscheidene miniaturbanen van in verschillende schalen in het oude post-sorteercentrum. In de wedstrijd *Train Climbing*, konden de deelnemers zich met hun locomotieven meten in het opdrukken van wagens op een helling. Het doel was natuurlijk zo hoog mogelijk te rijden...

Jammer dat alleen de NMBS-Holding deelnam aan dit gebeuren, waardoor het programma echt beperkt was. Er was geen bezoek voorzien, noch aan de tractiewerkplaats, noch aan de seinpost, die nochtans beiden dicht bij het station liggen. U spreekt van de gehele onderneming?

**De lege trein van Schaarbeek naar Charleroi-Sud, werd op 26 juni gesleept door de 29.013 en onze P8. De 5404 (niet zichtbaar op de foto) werd achteraan meegevoerd. Doortocht in de omgeving van Jemeppe-Froidmont, op lijn 144 tussen Gembloux en Jemeppe-sur-Sambre.** Maarten SCHOUBBEN.



**FOTO 105-10** *Het volledige konvooi op weg naar Schaarbeek. Doortocht te Weerde.* Maarten SCHOUBBEN.

### **Reizen**

Tijdens het weekend van 2 en 3 juli organiseerde het "Stoomtrein Dendermonde-Puurs" (SDP) haar jaarlijks festival met verschillende activiteiten en meerdere treinen op de lijn.

TSP nam hieraan deel met de 64.169 en enkele rijtuigen. Ook zette TSP een speciale trein in met vertrek vanuit Brussel. Ongeveer 200 bezoekers maakten gebruik van deze mogelijkheid om zich naar het festival te begeven.

Op 21 juli spoorden 80 deelnemers met de speciale trein vanuit Brussel-Noord naar Ciney en de Bocqvallei.

Om onze 64.169 naar de vallei van de Bocq over te brengen voor de duur van het toeristische seizoen, werd de mogelijkheid geboden deze verplaatsing mee te maken. Op deze dagreis kon men de vallei van de Bocq verkennen, de brouwerij van Purnode of het dorpje Crupet bezoeken.

Een oldtimer autobus van de Chemin de fer de Sprimont (CFS) bracht de bezoekers naar de verschillende plaatsen.







↑ **FOTO 105-11** Op 26 juni sleepte onze P8 op haar eentje één van de laatste treinen van de dag tussen Charleroi-Sud en Nivelles, hier bij de doortocht te La Chaussée. De 5404 rijdt achteraan mee. Foto TSP / Christian AUQUIERE.

↓ **FOTO 105-12** Op 3 juli sleepte de P8 voor de eerste maal een GCI-rijtuig van de SDP, samen met een bagagewagen, tussen Puurs en Baasrode. Doorrit te Oppuurs. Foto TSP / Marc HUYBENS.







## CHEMIN DE FER DU BOCQ

### Gala van historische stoom- en diesellocomotieven... 13, 14, 15 augustus 2011

Iedereen herinnert zich het "Groot spektakel van stoomtreinen" dat georganiseerd werd te Spontin in 2010, en dat een onverhoopt succes werd... Om dit gebeuren niet als een alleenstaand feit te beschouwen, heeft TSP een ander evenement georganiseerd, dat haar dieseltractie in het daglicht stelde. Een groot gedeelte verliet nooit het museum, maar werd alleen getoond tijdens open-deurdagen te St.-Ghislain. Praktisch de volledige collectie van TSP was nu actief bij het slepen van treinen in de prachtige vallei van de Bocq.

Tijdens deze drie dagen waren zij intensief bezig op de lijn, zodat iedereen locomotieven kon bekijken die weinig te zien zijn, zoals de 270.005 en de 5941. De 5183, de 202.020, de CFL806 en de 6077 waren eveneens van de partij. De onmisbare stoomtreinen waren de 64.169 van TSP als vedette en de Tubize 2069 van de "Stoomtrein Dendermonde-Puurs" als gast.

Twee rijtuigstammen werden gebruikt tussen Ciney en Purnode, met kruising te Spontin. Eén stam bestond uit drie K1-rijtuigen en één L-rijtuig, terwijl de andere bestond uit twee M2-rijtuigen en één M1. Vier van deze rijtuigen werden gehuurd van het Historisch Patrimonium

**De 270.005 (7005) en de 806 CFL voor het station Spontin. Geïnteresseerden konden de stuurcabines bezoeken, terwijl de motorkappen (kant station) eveneens openstonden zodat iedereen een idee kreeg van de krachtige motoren. TSP.**



**Een groots succes! Tijdens het verlengde weekend van 15 augustus telden we meer dan 6000 bezoekers! Aankomst te Spontin van een reizigerstrein uit Ciney. TSP**

van de NMBS-Holding. Een beurtrol liet toe dat twee tot vier locomotieven op één traject werden ingezet, vermits er een vervanging van de locomotief voorzien was te Spontin en te Dorinne-Durnal. Meerdere dubbeltracties waren voorzien om de helling van 16 ‰ tussen Spontin en Purnode aan te kunnen. De treinen gesleept door de 64.169 van Spontin naar Ciney werden opgeduwd tot Braibant door een andere machine, met stoom- of dieseltractie, achteraan gekoppeld.

Tijdens de aanwezigheid van de treinen in de stations konden de verschillende locomotieven bezichtigd worden. Dank zij hun geopende motorkappen konden ook de draaiende motoren getoond worden.

Te Spontin werden de historische maiaan het station gepresenteerd en hun eigenschappen aan het publiek voorgesteld met behulp van een geluidsinstallatie. De bezoekers werden er vergast op een foto- en aquareltonoonstelling. Ze konden er de TSP-boetiek, de kantine, de eetstandjes of de demonstratielijn met echte stoomtreinen op 5"1/4 van de KMYCA van Antwerpen bezoeken of de simulator van de sectie TMS van TSP.

Te Dorinne-Durnal was er een tentoonstelling van het H0-net van ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer) opgesteld in het station.

Het weer was even spelbreker op zaterdag en zondagmorgen, zodat de opkomst niet erg groot was. De rest van het weekend kan zonder meer een succes genoemd worden, wat betreft het bezoekersaantal en de sfeer. De bezoekers kwamen uit alle windstreken en zelfs uit gans Europa, want we konden er Britten, Fransen, Nederlanders, Duitsers, Luxemburgers, Polen, Spanjaarden en zelfs enkele Bulgaren verwelkomen!

Sommigen profiteerden van het verlengde weekend om hun bezoek aan de Bocq te combineren met het Stoomfestival van het Stoomcentrum Maldegem en het tramfestival van de ASVi te Thuin.

De veiligheid van het verkeer op de lijnen werd verzekerd door het blokstelsel per telefoon en de beveiliging van de



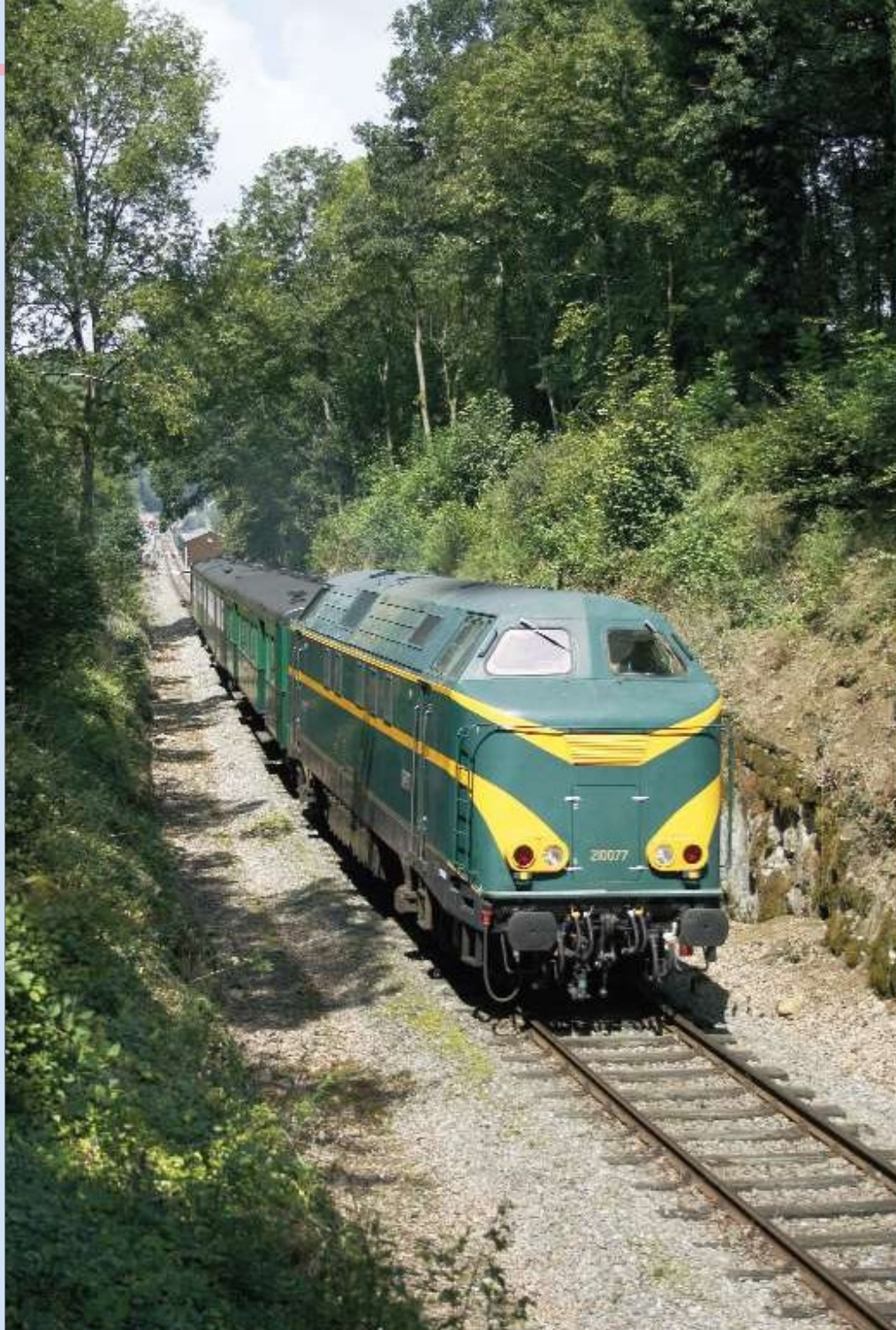
sporen met mobiele signalen. Gezien de vele rangeerbewegingen was de sfeer van weleer gegarandeerd. Door het weglaten van complexe technologieën in de EBP-posten was het een enige gelegenheid om deze oude, rustieke en eenvoudige, maar praktisch onfeilbare exploitatiemethodes te tonen aan het publiek.

Twee incidenten zorgden voor enige storing op de lijn. Vooreerst was er de defecte koeling van de 270.005. Dat was te verwachten, gezien de machine in de voorbije 10 jaar de 10km/h niet overschreed en dan nog zonder wagens op de sporen van ons museum te St.-Ghislain. Het defect werd gedeeltelijk opgelost in afwachting van een definitief herstel in de werkplaats en zodoende kon deze machine haar demonstraties voortzetten.

Het tweede incident deed zich maandag voor, toen een probleem met de rails werd opgemerkt door de begeleider van het eerste trein die reed tussen Purnode en Dorinne-Durnal. Een ploeg vrijwilligers werd snel opgetrommeld om het euvel op te lossen, zodat slechts drie treinen niet tot in Purnode konden rijden.

Een dertigtal vrijwilligers waren elke dag nodig om het evenement te laten plaatsvinden en meer dan 6000 bezoekers te verwelkomen. Het ging om verkopers te Ciney en te Spontin, controleurs in de treinen, onderstationchefs, wisselwachters, bestuurders, animatoren, de overwegwachter te Braibant, rangeerders ,

**Een derde mechanisch sein werd geplaatst aan de inrit van Spontin. Deze seinen zouden volgend jaar operationeel moeten zijn. Vertrek van de trein richting Ciney en opgeduwd door de Tubize 2069. TSP / Alain DEFECHEREUX.**



**FOTO 105-13** Vertrek uit Spontin van de 210.077 (6077) naar Ciney. De treinsamenstelling werd beperkt tot drie rijtuigen en met het droge weer was de inzet van een opdruklocomotief niet noodzakelijk op deze zware sectie. TSP / Serge MARTIN.

herstellers, tractieverdelers, steenkool-laders, medewerkers van de kantine en van de boetiek, zonder de belangrijkste post te vergeten bij het onthaal van onze bezoekers: de sanitaire verantwoordelijke. Aan allen hartelijk dank !

Een ander evenement, verschillend van de eerste twee, staat gepland voor 2012: de 20ste verjaardag van de Chemin de Fer du Bocq.

Wat de andere activiteiten op de Chemin de Fer du Bocq betreffen, noemen wij het onderhoud van het spoor, samen

met het onthaal van de wekelijkse groepen. Een nieuw mechanisch armsein afkomstig van Ciney werd geplaatst te Spontin. Daartegenover werd het oprichten van de blokpost overgelaten aan een erkend bedrijf.

Aarzel niet om onze ploegen te komen versterken op de Bocqlijn, hetzij voor taken voor de uitbating, het onthaal of het onderhoud...

Neem contact met ons op telefonisch +32 (0)477 98 91 23 of per email: [info@cfbocq.be](mailto:info@cfbocq.be).







**FOTO 105-14** Vertrek op volle kracht te Purnode. De Tubize 2069 van SDP wordt bijgestaan door de 270.005. Achteraan duwt de 806 CFL (niet zichtbaar op deze foto). Door de zware en bochtige helling van 16 ‰, was deze noodzakelijk om het vertrek van de trein mogelijke maken. Een echt spektakel! TSP / Geert MAES.

**FOTO 105-15** Het station Dorinne-Durnal onder de rook bij de aankomst van een trein uit Purnode die gesleept werd door de Tubize 2069 en de P8. TSP / Christian AUQUIERE.







**FOTO 105-16** Voor de 270.005 was het een zwaar weekend. Na meer dan 10 jaar kwam zij weer in actie en kreeg af te rekenen met problemen met de koelgroep en ventilatie. Hier verlaat zij de tunnel van Purnode, in dubbeltractie met de 806 CFL.  
TSP / Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 105-17** Drie ritdagen en telkens andere treinsamenstellingen. Hier een dubbeltractie van onze P8 met de 202.020 bij de inrit van Dorinne-Durnal. TSP / Yves STEENEBRUGGEN.





### Locomotives

#### reeksen 13 en 20

● De 13'en die dienst deden op de IC-A Oostende ↔ Eupen worden stelselmatig vervangen door 18'en en komen dus ter beschikking voor andere diensten. Ze kunnen vanaf december opnieuw de beurtrol A0 van de locs 2001 t/m 2007 opnemen op de lijn naar Luxembourg..

● De stoelendans tussen de reeksen 26 en 20 gaat verder. Sinds 5 september worden de treinen Aisemont – Gent Zeehaven ziten terug in de beurtrol van de reeks 20 alsook de trein met brammen met bestemming Clabecq :

- 33181 Ⓞ FKGG 16.57 – LZR 20.57
- 33181 Ⓞ FKGG 14.34 – BRAM 17.56
- 37910 ① FCL 14.39 – FGZH 17.38
- 37910 ③ FCL 17.54 – FGZH 20.50
- 37941 ③⑥⑦ FEQ 17.41 – FGZH 19.09
- 37951 ②③④ FEQ 07.25 – FGZH 10.02
- 39715 ① FGZH 18.51 – FLN 19.57
- 39710 ① FGZH 10.52 – FCL 13.37
- 39710 ④ FGZH 13.25 – FCL 16.56
- 39741 N367 FGZH 13.29 – FEQ 16.04
- 39751 ③⑥⑦ FGZH 04.10 – FEQ 06.33

Afkortingen : BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FCL : Châtelet, FEQ : Clabecq, FKGG : Genk-Goederen, FGZH : Gent-Zeehaven, FLN : Lessines, LZR : Zeebrugge.

#### reeks 15

● De wordt verkocht aan de schroothandelaar Recylux te Aubange. Er blijft dus nog enkel de 1503 bewaard door B-Holding en de 1504 van TSP.

#### reeks 16

● Niettegenstaande verscheidene maatschappijen hun interesse toonden in het aanschaffen van locomotieven van de reeks 16 (waaronder de Moldavische spoorwegen), werd er geen akkoord getekend. Hierdoor worden ze allemaal als schroot aangeboden en komen ze ter beschikking van amateurverenigingen, die er enkele willen bewaren. TSP heeft haar interesse laten blijken in de 1605; B-Holding wenst de 1602 te bewaren. Tenslotte heeft het museum Bahnpark Augsburg haar oog laten vallen op de 1601.

#### reeks 18: 1801 t/m 1806

● De twee oude locomotieven van de reeks 18 (1803 en 1806), die voorheen eigendom waren van de maatschappij Rails & Traction International werden in augustus verkocht aan een Tsjechisch maatschappij.

#### reeks 25

● De laatste locomotieven van de reeks 25 werden verschrompt in de loop van de maand juli door Recylux te Aubange. De laatste was de 2510. Geen enkele van de 14 machines werd bewaard.



↑ FOTO 102-18 - ↓ FOTO 102-19 De laatste 25'ers werden gesloopt in de loop van de maand juli bij Recylux te Aubange. De laatste machine was de 2510, hier naast een berg schroot, afkomstig van haar zussen die haar voorafgingen. Links ziet men nog het chassis van de 2505. .Pierre HERBIET, 13 juli 2011.



#### reeks 25.5

● Schroothedrijf Keyser te Courcelles kreeg groen licht voor de afbraak van de locomotieven reeks 25.5. De zeven locomotieven werden van Antwerpen-Noord overgebracht naar Monceau tussen 10 en 13 augustus. Er blijft nog slechts één machine over: de 2551 van TSP...

#### reeks 26

● Twee 18'en vervangen sinds 29 augustus twee 26'ers en zullen worden ingezet voor het slepen van één van de drie M6-rijtuigstammen op de IR I-verbinding Binche ↔ Louvain-la-Neuve-Université (zie p. 18). Dit is het begin van het einde voor de reeks 26.

#### RECHTZETTING

OP DE BAAN 104 pagina 8:  
er staat 1311 26-001-11 RI,  
moet zijn 26-05-11 RI

#### IN DIENST

- 1801 : 01-05-11 NK
- 1802 : 19-05-11 NK
- 1803 : 01-05-11 NK
- 1807 : 20-05-11 NK
- 1808 : 27-05-11 NK
- 1809 : 27-05-11 NK
- 1810 : 27-05-11 NK
- 1812 : 11-05-11 NK

#### UIT REVISIE

- 302 : 06-11 RI

- 382 : 06-11 RI
- 383 : 06-11 MOD
- 409 : 06-11 RI
- 685 : 06-11 RI2
- 736 : 06-06-11 RI2
- 738 : 06-11 RI2
- 740 : 06-11 RI2
- 827 : 07-11 GR
- 964 : 06-11 M CR
- 1212 : 06-07-11 RI
- 1323 : 12-08-11 RI
- 2714 : 27-07-11 RI
- 2724 : 10-06-11 RI
- 2758 : 07-04-11 RI
- 4106 : 22-06-11 RI
- 4163 : 10-06-11 RI
- 4170 : 08-07-11 RI
- 4172 : 20-07-11 RI

#### VERNUMMERING

669 → 964 (06-11)

#### AFBRAAK

2503, 2505, 2507, 2510, 2513,  
6314 : 08-11 Keyser, Cou  
7320 : 08-11 Keyser, Cou

#### AFKORTINGEN

Au : Aubange  
Cou : Courcelles  
CR : CityRail  
FAZ : CW Salzannes  
GR : grote revisie  
M CR : gemoderniseerd  
City Rail  
MOD : gemoderniseerd  
NK : Kinkempois  
RI : tussentijdse revisie



De 2613, 2619 en 2628 wachten reeds op hun schrapping.

Op 5 september werd de goederen inzet in de goederendienst verminderd van 6 naar 5 dagen, ten voordele van de reeks 20. Vanaf de maand december voorziet men nog slechts een inzetreeks van één dag enekel in reizigersdienst met de P7215 (Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort), 8215 (Berchem - Aarschot) en 8201.

### reeks 28 (TRAXX)

- Sinds 5 september wordt de trein 48582 tussen Kinkempois (NK) en Monceau (LNC) gesleept door een 28'er:

*Op 27 juni werd een speciale trein ingezet tussen Namur en Blankenberge. Deze rijtuigstam was er één die gebruikt werd in de IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Universiteit, ingesloten tussen de 2611 en de 2615. Hierdoor werd deze stam vervangen op de IR-I door een dubbel motorstel, wat veel kwaad bloed zette bij de reizigers, voornamelijk te Tubize, waar zich een opstootje voordeed...*

→ Doorrit van de trein te Marke, tussen Kortrijk en Moeskroen, bij zijn terugkeer naar Namur.

Bruno MALFAIT.

↓ Na zijn aankomst te Blankenberge rijdt de trein naar de wijkbundel, waar hij wacht op zijn terugkeer naar Namur in de late namiddag.

Dominique ALLARD.

48582 © NK 14.26 – LNC 16.08

48582 © NK 14.07 – LNC 15.41

### reeks 51

- De 5103, de 5125 en de 5162, die reeds lange tijd afgesteld staan te Montzen, werden verkocht aan schrootbedrijf Recylux te Aubange. Ze werden van Montzen overgebracht naar Kinkempois op 14 juni (zie foto blz. 22).

### reeks 62/63

- Na haar testperiode heeft de 6255 haar dienst hernomen. Bij het begin van de maand juni was zij actief in het sta-

tion van Ciney.

Daar Infrabel tevreden was over de revisie van de 6255, heeft zij besloten een veertigtal machines te vernieuwen. Vanaf 2012 voorziet Infrabel 15 revisies per jaar.

### reeks 82

- Sedert juni worden de 8269 en 8270 van OSR gebruikt door TUC-Rail voor de werken op de Diabolo vanuit Schaarbeek.chantier du *Diabolo*.





# INDIENSTSTELLING VAN DE 18'EN AANKOMST VAN DE EERSTE 19'EN



**FOTO 105-20** Sinds 1 augustus wordt de reeks 18 ingezet voor enkele treinen op de IC-verbinding Oostende ⇌ Eupen, zonder een locomotief van reeks 13 in tweede positie. De 1801 sleept op 1 augustus 2011 de IC-A 539 Eupen - Oostende op het hellend vlak van Ans. Christian VANHECK.

Na maandenlange testen, homologatieprocedures en zelfs conflicten met Siemens, kon de reeks 18 vanaf 6 juli 2011 commercieel ingezet worden. Vanaf deze datum werden twee locomotieven ingezet voor de IC-A Oostende ⇌ Eupen. Op dat moment waren ze nog steeds vergezeld door een locomotief van de reeks 13, die als voertuig meereed in de trein. Tot vrijdag 29 juli werden steeds de 1801 en 1803 ingezet.

Van 1 tot 5 en van 8 tot 12 augustus werden eveneens twee machines ingezet, maar deze keer zonder locomotief reeks 13 in de trein. Naast de 1801 en de 1803 werd ook de 1808 gebruikt. De eerste locomotief sleepte de treinen 505 - 532 -

→ Eind juni herbegonnen de testritten met de reeks 18. Op 13 juli reden de 1809 en 1810 een testrit van Kortrijk naar De Panne met een originele samenstelling: een M6 Bx stuurrijtuig, de 1810, een M6 A-rijtuig en de 1809. Het geheel reed in treinschakeling en als trek/duwtrein. De foto toont de trein in De Panne, vlak voor de terugrit naar Kortrijk. Wim WINDEY.

512 - 539 en 519, terwijl de tweede werd ingezet voor de treinen 529 - 509 - 536 - 516 en 543.

Sinds 29 augustus wordt de beurtrol B635 en 636 van de reeks 26 overgenomen door de reeks 18 (zie *OP DE BAAN 100* p. 18). De ingesloten dubbeldeksrijtuigstammen op de IR | Binche ⇌ Louvain-la-Neuve-Université 3907, 3931, 3913 en 3937 worden nu gereden met

twee 18'en.

Eind augustus waren acht locomotieven in dienst: 1801, 1802, 1803, 1807, 1808, 1809, 1810 en 1812.

De toepassing van de nieuwe dienstregeling in december voorziet een ware omwenteling voor de inzet van elektrische locomotieven. De inzet van een 50-tal 18'en is voorzien!







↑ Op 19 juli 2011 reden de 1810 en 1807 in treinschakeling hun rodagerit van Ronet naar Kinkempois, via de "Athus-Meuse", Arlon, Marloie en de lijn 43. Doorrit van de trein in het station van Tilff. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Op 11 augustus is een 18 onderweg naar België, toegevoegd aan een goederentrein, in tweede positie achter de historische locomotief E94 192 (AEG / Krauss Maffei 1955, in dienst te München Freimann op 19 januari 1956, geschrapt te Nürnberg op 28 juni 1988). Deze machine behoort nu toe aan Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen (BEM) en rijdt voor rekening van de BayerBahn Betriebs Gesellschaft GmbH. De trein rijdt voorbij te Filsen, op de lijn Frankfurt - Köln, op de rechteroever van de Rijn. Matthias MÜLLER.







↑ **FOTO 105-22** Op 1 augustus rijdt de 1808 door Anderlecht met de IC-A 536 Eupen - Oostende, voor het eerst zonder de aanwezigheid van een locomotief reeks 13. Wim DE RIDDER.

↓ Op 1 juli 2011 rijdt de 1808 door Angleur (op de lijn 43) met 151 minuten vertraging. Het ging om een homologatierit van Kinkempois via Ronet (frontverandering), Namur, Dinant, Bertrix, Athus, Arlon, Libramont, Marloie en terug naar Kinkempois via de lijn 43. Maarten SCHOUBBEN.







←↓ We herinneren er aan dat de laatste 24 locomotieven van de reeks 18 aan één zijde een automatische GF-koppeling krijgen. Ze zullen de reeks 19 (1901 t/m 1924) vormen. Op 5 augustus verlieten de eerste twee machines (1901 en 1902) de fabriek van Siemens met bestemming Wildenrath, waar ze op het testcircuit van Siemens getest zullen worden. Doorrit te Regensburg Hbf.  
Sergi-Stefan HANNA.



↓ De overbrenging gebeurde met de Re 421 383 (ex-Re 4/4 11383 van de SBB, omgebouwd in april 2003 om voor SBB-Cargo in Duitsland te kunnen rijden en hernummerd als 421 383-1) die door Railadventure geleased wordt. Deze in München-Neuhausen gevestigde onderneming is actief sinds 2006 toen ze het wereldsnelheidsrecord realiseerde met de 1216 050. In 2010 werd ze een bedrijf met beperkte aansprakelijkheid (GmbH). Ze specialiseert zich in speciale treinen, testritten en overbrengingen van materieel.  
Sergi-Stefan HANNA.







**FOTO 105-23** Een nieuwe trafiek voor steenslag werd op 4 juli laatstleden opgestart vanuit Lessines naar Noord-Frankrijk. Hier zien we een uit Tergnier afkomstige sleep lege stortwagens, die door de 1204, naar de eindbestemming Lessines worden overgebracht. Het betreft de tweede trein op deze verbinding. Doorrit van de trein (om 11.36 uur) te Papignies op 12 juli 2011. Philippe GOUSSET.

Op woensdagavond 27 juli 2011 werd in België een voetbalwedstrijd in het kader van de derde voorronde van de Champions League gespeeld, tussen Standard Liège en FC Zürich. De Zürichse supporters werden per trein naar Liège-Guillemins gebracht. In Aachen Hbf werd van loc gewisseld en kwam de 2725 voor de trein. Eens in Liege-Guillemins aangekomen reed de trein leeg verder naar Liers, waar de trein werd gereinigd. Doorrit te Herstal richting Liers. Maarten SCHOUBBEN.







**FOTO 105-24** De 1201 sleepte op 10 juni 2011 een uit Nederland afkomstige pelgrimstrein naar Lourdes in Zuid-Frankrijk. Doorrit te Lobbes. Dominique ALLARD.

**FOTO 105-25** Een bedevaarttrein reed op 20 juli 2011 vanuit Tournai naar Lourdes. De lege rijtuigenstam, zijnde 14 SNCF-rijtuigen (10 Bc10, 1 B5d, 1 D en 2 Amb), diende in Frankrijk opgehaald te worden. De 2903 sleepte de trein van Jeumont naar Châtelet. Hier zien we de doorrit te Erquelinnes (met ruim 6 uur vertraging). De 1205 nam de trein over vanaf Châtelet voor de rest van de rit naar Tournai. De bedevaarders werden daarna ook door de 1205 naar Jeumont gevoerd. Christian AUQUIERE.







**FOTO 105-26** De 5535 en 5517 van TUC-Rail sleepten op 14 juni 2011 de 6298, 6271, 5162, 5125 en 5103 van Montzen naar Kinkempois. Met uitzondering van de 6271 werden de vier andere verkocht aan slopers. De snelheid van deze trein was beperkt tot 20 km/h. De hersporingstrein van Kinkempois vergezelde het konvooi om tussen te komen bij eventuele moeilijkheden. Doorrit te Warsage. Michel HANSSENS.

**FOTO 105-27** Sedert begin augustus wordt de trein Aalst - Nesle (F) omgeleid via Denderleeuw, Ath, Mons en Quevy ten gevolge van werkzaamheden op het Franse net. De trein 49804 te Cambron Casteau gesleept door de 5703 op 17 augustus. Christian AUQUIERE.







*De Belgische reeks 77 komt af en toe nog naar Kijfhoek als vervanger voor een TRAXX reeks 28. Op 27 juni 2011 passeren de 7867 en 7866 met trein 44603 (Kijfhoek - Antwerpen) bij Zevenbergen. Door het wegvallen van de rechtstreekse treinen naar Frankrijk heeft deze Unit Cargo vaak een aanzienlijke lengte. Michel DE ESCH.*

**FOTO 105-28X** *Vanaf half juli heeft de 6255 de dienst hernomen. Zij was eerst actief te Ciney waar een slaaptrein van Infrabel stond uitgeweken voor de spoorwerken in het station Yvoir. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 juli 2011.*







↑ **FOTO 105-29** Na de testritten onder 25 kV tussen Bertrix en Virton worden vier Desiro-stellen op 25 juni overgebracht naar Leuven voor nachtelijke testritten op de lijn 36N. De foto toont de overbrengingsrit te Beuzet op lijn 161. De 7842 sleept (in volgorde) de 08503, 08502, 08504 en 08501, de vier Desiro's voor 3 kV / 25 kV die reeds werden gebouwd. *Christian AUQUIERE.*

↓ De Re 421 383 van Railadventure (zie p. 19) bracht op 2 juli twee Desiro's van de NMBS naar de Tsjechische grens. Ze zullen verder reizen naar het testcentrum van Velim. We zien hier de trein op het viaduct van Altenbeken. *Frank BACHMANN.*







↑ De P8903 Schaarbeek - Oudenaarde van 22 juli was de laatste trein, samengesteld uit bordeaux-rose, niet vernieuwde M5-rijtuigen. Bovenaan het vertrek vanuit Denderleeuw en onderaan de lege terugrit naar Zottegem.. Lucien CLAEYS.

***M5-dubbeldekkers:  
het einde van de laatste  
bordeaux-rose rijtuigen***

De laatste niet-gemoderniseerde M5-dubbeldecksrijtuigen zijn de CW Cuesmes binnengereden.

De laatste commerciële trein, samengesteld uit rode M5-rijtuigen, was de P8903 Schaarbeek - Oudenaarde en reed op 22 juli 2011.

Dit betekent dus het einde van de bordeaux-rose livrei voor rijtuigen in reizigersdienst.

Er blijven nu nog enkel bordeaux-rose dienstrijtuigen in gebruik.



← Zoals reeds eerder vermeld, huurt HSA Oostenrijkse rijtuigen die worden ingezet op de IC-B Brussel - Amsterdam. Deze rijtuigen ruilden eind juli het ÖBB-logo voor dat van de NS. Roosendaal, 30 juli 2011. Johnny BRAUNS.



### 1601

<b>Levering NMBS:</b>		26-05-1966
<b>Nummering:</b>	160.001:	26-06-1966
	1601:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Brussel-Zuid:	26-06-1966
	Oostende:	27-05-1990
<b>Uit exploitatie:</b>		26-03-2010

**FOTO 105-30**

**Stolberg, 28 september 1997.**  
Michel HANSSENS.



### 1602

<b>Levering NMBS:</b>		05-07-1966
<b>Nummering:</b>	160.002:	05-07-1966
	1602:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Brussel-Zuid:	05-07-1966
	Oostende:	27-05-1990
<b>Uit exploitatie:</b>		26-03-2010

**FOTO 105-31**

**Köln Hbf, 10 april 2002.**  
Michel HANSSENS.



### 1604

<b>Levering NMBS:</b>		12-08-1966
<b>Nummering:</b>	160.004:	12-08-1966
	1604:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Brussel-Zuid:	12-08-1966
	Oostende:	27-05-1990
<b>Uit exploitatie:</b>		26-03-2010

**FOTO 105-32**

**Welkenraedt, 13 maart 2008.**  
Jean-Yves LAMBIET.



### 1605

<b>Levering NMBS:</b>		25-04-1966
<b>Nummering:</b>	160.021:	25-04-1966
	1605:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Brussel-Zuid:	25-04-1966
	Oostende:	27-05-1990
<b>Uit exploitatie:</b>		26-03-2010

**FOTO 105-33**

**Köln Hbf, 28 december 1993.**  
Michel HANSSENS.





# 1608

**Levering NMBS:** 25-07-1966

**Nummering:** 160.024: 25-07-1966  
1608: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Brussel-Zuid: 25-07-1966  
Oostende: 27-05-1990

**Uit exploitatie:** 23-06-2009

**FOTO 105-34** *Goffontaine, 5 augustus 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2319

**Levering NMBS:** -1956

**Nummering:** 123.019: -1956  
2319 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Kinkempois: 1956 ⇒ Stockem:  
01-10-1956 ⇒ Ronet: 29-06-1957 ⇒ Stockem: 09-11-1964  
⇒ Ronet: 27-09-1970 ⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983  
⇒ Ronet: 03-06-1984 ⇒ Merelbeke: 31-01-1994  
⇒ Antwerpen-Dam: 22-01-1995

**Uit exploitatie:** 13-12-2010

**FOTO 105-35** *Ekeren, 11 april 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2327

**Levering NMBS:** -04 -1956

**Nummering:** 123.027: -04-1956  
2327 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Kinkempois: 04-1956 ⇒ Stockem:  
01-10-1956 ⇒ Ronet: 01-02-1958 ⇒ Stockem: 28-09-1958  
⇒ Brussel-Zuid: 10-01-1983 ⇒ Ronet: 03-06-1984  
⇒ Merelbeke: 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Dam:  
22-01-1995

**Uit exploitatie:** 13-12-2010

**FOTO 105-36** *Jemelle, 8 mei 2002.*  
Pierre HERBIET.



# 254

**Levering NMBS:** 19-07-1965

**Nummering:** 228.254: 19-07-1965  
254: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 19-07-1965 ⇒ Oostende: 01-06-  
1968 ⇒ Stockem: 27-09-1970 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980  
⇒ Kortrijk: 01-06-1986 ⇒ Saint-Ghislain: 28-08-1995 ⇒  
Charleroi-Sud: 28-05-2000 ⇒ Kinkempois: 10-12-2006

**Uit exploitatie:** 22-12-2010

**FOTO 105-37** *Bosvoorde, februari 1985.*  
Pierre HERBIET.







# HET EINDE VAN LIJN 156

Er verdwijnt wederom een stukje van het Belgische spoorweganet. De laatste nog in uitbating zijnde sectie van de oude spoorlijn 156 Hermeton-sur-Meuse – Doische – Mariembourg – Chimay – Anor (Fr) werd eind juli gesloten. Het betreft het traject Momignies – Franse grens dat gebruikt werd door de steengroeve CCM (*Comptoir des Calcaires et Matériaux*) uit Wallers-en-Fagne (Momignies) voor verzending van ballasttreinen naar het Franse net.

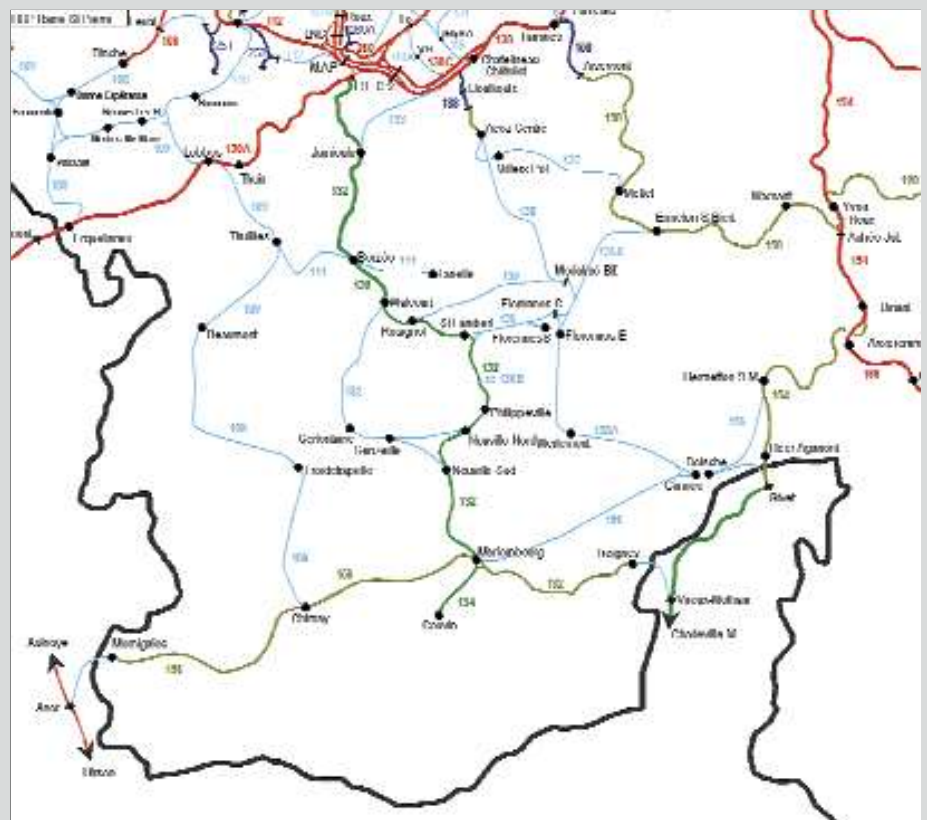
CCM heeft effectief een nieuwe 4 km lange spoorlijn, die langsheen de landsgrens loopt, maar op Frans grondgebied ligt, in gebruik genomen. Deze lijn maakt deel uit van een project om de oppervlakte van de steengroeve (op Franse bodem) te verdubbelen.

De bewoners langsheen de spoorlijn, die geconfronteerd werden met de uitbreidingsplannen en het te verwachten extra spoorverkeer, hebben in 2007 fel geprotesteerd. Ze wonnen het pleit, daar CCM opteerde voor een nieuwe lijn op Frans grondgebied. Spoorverkeer is inderdaad storend, maar het betreft hier slechts 1 à 2 treinen per dag...

De deur staat nu wagenwijd open voor de creatie van een RAVel (fietspad) tussen Chimay en Frankrijk.

↑ **FOTO 105-38** De 6086 en 6019, op kop van een ballastrein, in de bossen van Anor. 12 maart 2007. Laurent JOSEPH.

↓ Deze kaart toont ons de maximale omvang van het spoorweganet tussen Samber en Maas.





**Een zicht op de nieuwe lijn tussen Anor en de CCM. Zij ligt volledig op Frans grondgebied.**

Laurent JOSEPH, 20 oktober 2009.

Lijn 156 werd door de "Compagnie de Chimay" in meerdere stappen geopend:

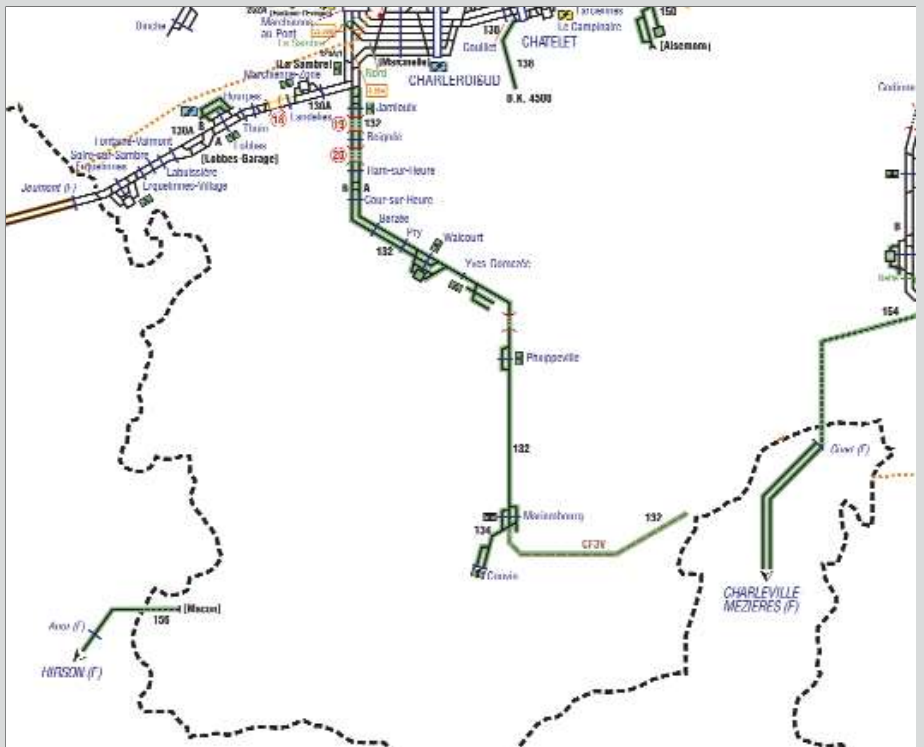
- Chimay - Mariembourg: 01-09-1858;
- Chimay - Franse grens: 08-11-1859;
- Mariembourg - Doische: 30-04-1864;
- Doische - Hermeton-sur-Meuse: 05-03-1866.

De NMBS nam op 1 februari 1948 de exploitatie over van de "Compagnie de Chimay". Het grote verval begon echter in de jaren vijftig. De reizigersdienst werd opgeschort op 15 november 1953 tussen Chimay en de Franse grens, op 17 oktober 1954 tussen Mariembourg en Hermeton-sur-Meuse en op 14 september 1964 tussen Mariembourg en Chimay.

Het goederenverkeer tussen Mariembourg en Hermeton-sur-Meuse overleefde tot 17 oktober 1954. Deze sectie ging korte tijd daarna buiten dienst en werd in 1978 opgebroken.

Het zeer beperkte goederenvervoer op de sectie Chimay – Mariembourg kon tot 1992 stand houden. De toeristische uitbating van dit baanvak door de CFV3V werd in 1994 opgeheven.

De laatste goederentrein naar Anor vanuit Momignies reed op 24 november 1984. Deze sectie werd op 2 januari 1984 gesloten. Ze werd echter in 1986 heropend voor rekening van de "Carrière de Wallers". De 6019 en 6086 werden tot september 2007 ingezet als tractievoertuigen voor hun goederentreinen. Nadien werden ze vervangen door DE 600'en en de G1206'en van SECO-Rail (zie ODB 83 blz 50-52).



↑ **Het spoornet tussen Samber en Maas is nog slechts een schim van zichzelf. Het spoor is er stervende. Weldra wordt ook lijn 156 definitief van de spoorkaart gewist.**

↓ **Een ballasttrein van Colas Rail rijdt in de richting Anor ter hoogte van het oude station Momignies op 5 maart 2009. Laurent JOSEPH.**





## De nieuwe bocht "Ter Doest"

Sinds een aantal jaren zijn belangrijke moderniseringswerken aan de spoorlijnen vanuit de haven van Zeebrugge bezig. In deze context wordt sinds maart 2010 een nieuwe verbinding tot stand gebracht tussen de lijn 51A (Brugge) - Y Blauwe Toren - Zeebrugge en 51B (Brugge) - Y Dudzele - Knokke.

Deze verbinding kreeg als naam "de bocht Ter Doest" en wordt genummerd als 51B/1. Hierdoor zal het voor goederentreinen mogelijk zijn om rechtstreeks tussen het vormingsstation van Zeebrugge naar deze van "Pelikaan" en "Ramskapelle" te rijden – deze laatste twee bevinden zich aan de andere kant van het Boudewijnkanaal. Tot op heden moeten treinen die tussen deze twee havenzones rijden een grote omweg maken via het goederenstation van Brugge. (Zie ook p. 33).

De bocht Ter Doest ligt voor een stukje in natuurgebied, met name in een speciale beschermingszone in het kader van de Europese Habitatrichtlijn.

Om dat te compenseren zorgt Infrabel, samen met Natuurpunt, voor een op-



↑ ↓ ① ② **De aansluiting net voor de brug over het Boudewijnkanaal gezien richting Zeebrugge.** Hubert DESCHEPPER, 1 augustus 2011.



↑ ③ **De sporen zijn al voor een deel geplaatst in de bocht Ter Doest. In de verte ziet men de containerkranen van de haven van Zeebrugge.** Hubert DESCHEPPER, 10 juli 2011.

waardering van een perceel natuurgebied rond Monnikenwerve. Dit perceel bevindt zich op de linkeroever van het Boudewijnkanaal, tussen de Abdij Ter Doest en Lissewege. Het perceel wordt hersteld in zijn natuurlijke staat zodat het terug kan verzilten en de natuurlijke biotoop zo weer ruimte krijgt.

De ingebruikname van deze verbinding is gepland voor eind 2011. De totale investering bedraagt ruim € 3 miljoen.

→ ④ **De bocht Ter Doest is al aangesloten op lijn 51A (Zeebrugge - Brugge).** Foto gemaakt in de richting Brugge.

Eddy VERVOORT, 27 juli 2011.





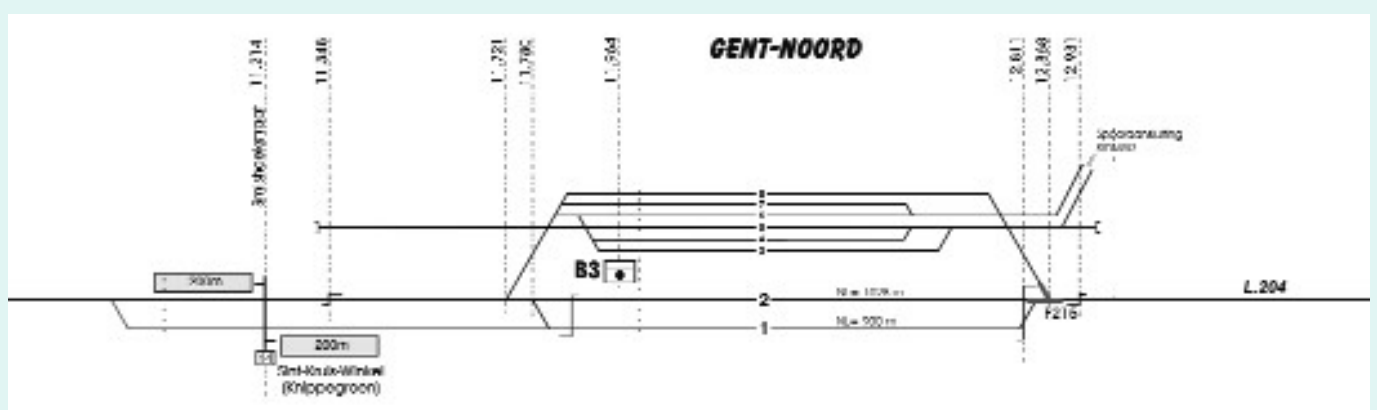
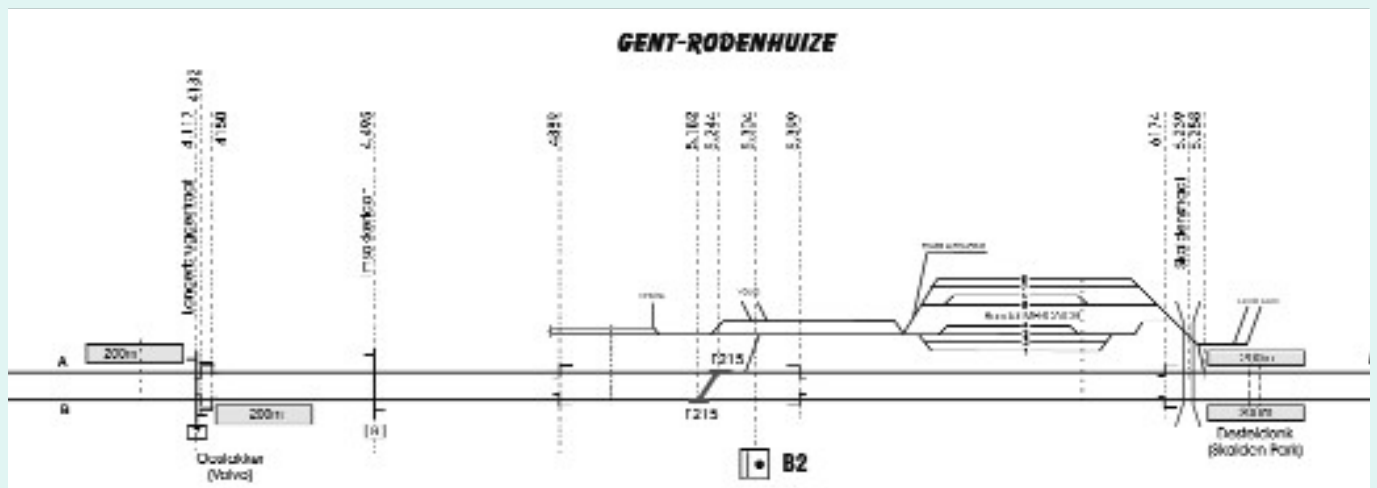
## Lijn 150

In het kader van de modernisering van de Waalse as hebben de spoorweginstallaties van Tamines een grondige herstructurering gekend. Net buiten het station werd de vertakking van lijn 150 naar Aisemont een tiental meter verplaatst in de richting van Namur. Hierbij is een nieuwe bocht van ongeveer 500 m aangelegd. Dit nieuw lijngedeelte is in juni in dienst genomen en het oude traject is onmiddellijk opgebroken. Onze foto toont de nieuwe bocht in de richting van Aisemont, rechts aansluitend op lijn 130.



## Reizigersverkeer op lijn 204 ?

In de toekomst is het mogelijk dat er reizigersverkeer georganiseerd wordt op de industrielyn 204 Gent-Zeehaven - Gent-Noord. Infrabel en de NMBS voorzien vijf haltes tussen Gent-Dampoort en Zelzate: KP 4.1: Oostakker (Volvo); KP 6.2: Desteldonk (Skalden Park); KP 11.2: Sint-Kruis-Winkel (Knippergroen); KP 14.2: Arcelor Mittal (Wachtebeke) en KP 17.7: Zelzate. Lijn 204, momenteel beperkt tot Gent-Noord waar de vertakking met lijn 77A naar Moerbeke-Waas zich bevindt (zie kaart), zou ongeveer 3,5 km verlengd worden tot Zelzate. Daarenboven zou de maximum snelheid van de lijn worden opgetrokken van 40 naar 80 km/h. De uitbating zou kunnen gebeuren met een trein/tram. We kunnen ons alleen maar verheugen over dit project en hopen dat het heel vlug het daglicht zal zien. En waarom de reizigerstreinen ook niet meteen doortrekken naar Moerbeke-Waas via lijn 77A ?





## Nieuwe werkplaats te Arlon

Als addendum bij het artikel in *OP DE BAAN 102*, blz. 21 over het nieuwe atelier te Arlon, vraagt onze lezer Michel Demoulin de volgende verduidelijkingen te plaatsen:

*“Op dit ogenblik heeft de NMBS beslist een nieuwe werkplaats op te richten ter vervanging van deze te Viville (Stockem), die niet meer geschikt is om de nieuwe Desiro's te ontvangen. Dit is voorlopig geen belemmering en er worden enkele tijdelijke aanpassingen uitgevoerd.*

*De nieuwe werkplaats, die zal gebouwd worden te Arlon, zal een exacte copie worden van deze te Charleroi. Zij zal worden ingeplant op de betonfundering van de werkplaats naast het station, in de richting van Luxemburg.*

*Het zal een hal worden van 120 m op 35 m, met drie sporen: twee onderhoudssporen met loopbruggen die toegang geven tot de daken van de stellen en één spoor voor het optillen van de stellen. Naast de werkplaats zullen vier sporen worden aangelegd: een tweespanning testspoor van 300 m en drie opstelsporen. Dit alles zal 17,1 miljoen euro kosten. Een studie in verband met brandveiligheid en betrouwbaarheid wordt momenteel uitgevoerd. Een definitieve beslissing is nog niet genomen.”*

## Naar een ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding in Brussel is één van de zwarte punten op het spoorwegnet, dat in de piekuren nu reeds oververzadigd is. Om deze flessenhals op te heffen, bestuderen Infrabel en de NMBS

de aanleg van een nieuwe Noord-Zuidverbinding. Met beoogt niet de oude verbinding af te schaffen, maar wél om deze te ontubbelen. Zij zal eveneens zes sporen tellen, met haltes in Brussel-Zuid, -Centraal en -Noord.

De tunnel moet gegraven worden op 50 m diepte, om onder de metro en de Zenne door te passeren. Door dit feit zal de tunnel zich uitstrekken van het station van Vorst-Zuid (Zuidkant) tot in Schaarbeek (Noordkant). Via toegangshellingen zou men kunnen aansluiten op de lijnen 50A (Brussel-Zuid - Oostende) en 124 (Brussel-Zuid - Charleroi). Tegelijk zou een andere tunnel kunnen gegraven worden om Brussel-Zuid rechtstreeks met lijn 161 (tot in Etterbeek) te verbinden en zo de hele omweg via Brussel-Noord en Brussel-Luxemburg te vermijden. Hierdoor zou men 20 minuten rittijd winnen. De duur van de werken wordt geschat op 10 jaar.

## De stopplaats Beringen herdoopt in Beverlo

Op 12 juni 2011 kreeg de stopplaats Beringen (lijn 15 Hasselt - Mol) een nieuwe naam: Beverlo. Deze wijziging is noodzakelijk omdat in december 2012 op deze lijn twee nieuwe stopplaatsen zullen worden geopend te Beringen en te Zonhoven.

De nieuwe stopplaats Beringen ligt dicht bij het centrum dan de huidige. De oude stopplaats ligt in feite dicht bij het centrum van Beverlo.

**FOTO 105-39** De IRe 4418 Mol - Hasselt, gereden met de 4189, stopt te Beverlo. Tot 11 juni 2011 droeg deze stopplaats de naam Beringen. 23 juli 2011. Tim VAN ROOY.





→ De bundels Pelikaan en Ramskapelle in de haven van Zeebrugge zijn niet met elkaar verbonden, alhoewel zij parallel naast elkaar liggen, met een tussenafstand van ongeveer 1 km. Beide zijn toegankelijk via lijn 51B (Brugge -) Y Dudzele - Knokke. Het overbrengen van een trein van de ene bundel naar de andere is dus geen eenvoudige zaak: de trein moet ofwel via Zeebrugge ofwel via Brugge. Daar moet de locomotief worden rondgezet en opnieuw vertrekken via lijn 51B. Om deze tijdrovende beweging te vermijden, wordt een nieuw verbindingsspoor aangelegd tussen beide bundels.

Onze foto toont het nieuwe verbindingsspoor naar bundel Pelikaan dat nog niet in dienst is. Links lijn 51B Knokke - Y Dudzele (- Brugge).

Eddy VERVOORT, 26 juli 2011.



← De Diabolo-werken schieten goed op. Het plaatsen van sporen en bovenleiding is zo goed als voltooid. Deze foto, genomen op de middenberm van de autoweg E19 (Brussel - Antwerpen) toont de splitsing van de sporen in het noorden van de Diabolo. De twee middenste sporen verdwijnen in de tunnel richting luchthaven. De twee buitenste zijn deze van lijn 25N naar Schaarbeek en Brussel. Machelen, 26 juli 2011.

Armand BEERLANDT.

↓ Het aanleggen van de sporen van de Diabolo vraagt om erg zware treinen, waarvoor een aanzienlijk vermogen noodzakelijk is, zoals voor de hier getoonde ballasttrein, waarvoor zes locomotieven van de reeks 55 nodig zijn.

Vooraan de 5507 + 5533 + 5517 + 5540; achteraan de 5526 + 5523.

Peutie, 26 juli 2011. Lucien CLAEYS.





## De werken zijn gestart in het station van Mons

Tegen 2018 zal het station van Mons volledig vernieuwd zijn. Een nieuw stationsgebouw zal het oude - dat slechts dateert uit 1952 - vervangen en de sporen zullen vernieuwd zijn.

Het station zelf zal uitgerust worden met een loopbrug die toegang zal verschaffen tot de vijf perrons en die de stad zal verbinden met het nieuwe stadsdeel "Grands-Prés" met winkels, PME en ontspanningsruimtes.

Dit alles is het werk van de Spaanse architect Santiago Calatrava, die ook het station van Liège-Guillemins heeft ontworpen.

Het station van Mons zal bestaan uit een "buis" die haaks geplaatst is op de sporen en waarin men handelszaken en verschillende spoorwegdiensten zal terugvinden. Deze "buis" zal eveneens de voornoemde loopbrug bevatten die toegang geeft tot de vijf perrons (= zeven sporen), maar eveneens tot drie parallel lopende baanvakken voor het wegverkeer: twee voor de autobussen en één voor de taxi's en de "kiss & ride"-zone. Het wordt dus echt een multi-functioneel gebouw.

De loketten zullen zich op het niveau van de Place Léopold bevinden, net voor de trappen naar de hoofdgang.

Meerdere gebouwen zullen samen met het station opgericht worden: ondergrondse parkings aan de stadskant, open parking kant "Grands-Prés", oprichting



**Het nieuwe geheel van zes sporen in aanbouw, bij het verlaten van Mons, naast lijn 96 naar Brussel. Baudouin DIEU.**

van verscheidene gebouwen op de terreinen van het oude vrachtwagencentrum, van het douane-entrepot en van de locomotievenstelplaats. Het verkeer van bussen en auto's op de Place Léopold zal eveneens herbekeken worden.

Dit alles zal het station afsnijden van sporen 13 t/m 22. Vooraleer deze te ontmantelen, worden zes nieuwe sporen aangelegd, waarvan vier geëlektrificeerd. Deze werken werden op 23 mei aangevat in de omgeving van de onderhoudswerkplaats op de zogenaamde site "Aviation", kant Brussel. Bij de volgende wijziging van de dienstregeling in december e.k. komen deze sporen in dienst en kan het opbreken van sporen 13 t/m 22 beginnen. De vernieuwing van de perrons en de sporen zal in verschillende fases worden aangepakt.

Tegen 2018 wordt de inhuulding voorzien van dit complex.

### Veolia in actie tussen Liège en Maastricht ?

De NMBS wil de IC O Brussel-Zuid - Maastricht beperken tot Visé. De oorzaak: veel vertragingen, te weinig reizigers en dus niet rendabel. Men voorziet wel pendelritten tussen Visé en Maastricht.

Er is reeds een reactie van Veolia: zij tonen interesse en willen hun verbinding Kerkrade - Heerlen - Valkenburg - Maastricht - Maastricht Randwijk verlengen tot in België. Zij voorzien stilstanden te Eijsden (stopplaats gesloten sedert 2007), Visé, Bressoux en Liège-Guillemins.

Als dit project kan worden gerealiseerd dan is dit de eerste lokale verbinding in België die door een privéoperator wordt gereden.

↓ **De Luxembourg-Blankenberge Express wordt dit jaar samengesteld met historische Wegmann-rijtuigen van de CFL, versterkt met meerdere rijtuigen type I6 et I10 van de NMBS. Een barrijtuig, gehuurd bij de Centralbahn AG (EVN 56 80 89-80103-5 D-CBB) verzegt de trein (4de rijtuig na de 3014). Aankomst van de trein te Blankenberge op 31 juli 2011. Tim VAN ROOY.**





## De NMBS opent een nieuw station te Charleroi-Sud

Op zondag 26 juni heeft de NMBS, ter gelegenheid van de opening van het vernieuwde station van Charleroi-Sud, historische ritten georganiseerd. Vanuit Charleroi-Sud heeft een trein, samengesteld uit L- en M2-rijtuigen en ingesloten tussen de 29.013 en de 5404, meerdere pendelritten afgelegd naar Walcourt, La Louvière en Lobbes. Intussen werd de P8 van TSP onder stoom voorgesteld in het station zelf. Op het einde van de dag moest de 29.013, door een beschadiging aan een asbus van de tender, opzij gerangeerd worden. De P8 heeft haar taak overgenomen en de overige pendelritten uitgevoerd. De trein werd 's morgens overgebracht van Schaarbeek naar Charleroi-Sud, gesleept in dubbeltractie door de 29.013 en de P8 (zie blz. 8), terwijl de 5404 achteraan gekoppeld was. De terugrit gebeurde door de P8 alleen, eveneens met de 5404 achteraan.

↗ **Doorrit van de historische trein te Berzé, bij zijn terugrit vanuit Walcourt. In deze richting bevond de 29.013 zich achteraan de trein.** Maarten SCHOUBBEN.

→ **Bij zijn rit naar Lobbes, ontmoet de trein op de brug over de Samber te Lobbes de historische motorwagen A9515 van ASVi.** Eric BINAME.

↓ **Wegens problemen met een asbus van de tender van de 29.013, kwam de P8 van TSP ter hulp om de laatste rit tussen Charleroi-Sud en Nivelles uit te voeren. Na aankomst te Nivelles reed de trein leeg verder naar Schaarbeek. Voor deze rit was normaal een dubbeltractie 29.013 + 64.169 voorzien. Aankomst te Luttre.** Dominique ALLARD.





### *Een nieuwe loc bij Crominet*

Op 14 juni 2011 kwam een tweede Henschel-locomotief met drie assen, aan bij schroothandelaar *Crominet Belgium N.V.* te Zutendaal (Genk). Zij is van hetzelfde type als de eerste machine de DH500 (Henschel 30627/1962) (zie *ODB 101* pagina 31). Naast interne rangeringen zal zij pendelritten uitvoeren met schrootwagens naar de fabriek van ALZ te Genk via de industriële lijn 230 (Genk-Zuid-Rechteroever - Zutendaal).

Deze locomotief werd op 20 oktober 1962 in dienst genomen door *Rhein Stahl Hüttenwerke AG*, te Hattingen waar zij het nummer 40 kreeg. In 1975 werd de maatschappij overgenomen door *Thyssen Henrichshütte AG*. Zij kreeg het nummer 56 in september 1979. Op 1 oktober 1988 werd de maatschappij opnieuw overgenomen door de *Vereinigde Schmiedewerke GmbH*. In 1979 werd de machine verkocht aan *Kali und Salz GmbH*, en gebruikt in de zetel te Heringen waar ze het nummer 1 droeg. Op 7 april 2011 werd zij eigendom van *Unirail*, een firma voor restauraties van locomotieven, gevestigd te Recke en vervolgens verkocht aan *Crominet* in juni 2011.



↑ *De tweede Henschel (nr. 30627/1962) bij Crominet te Zutendaal (Genk). Zij rangeert een schroottrein op de industriële lijn 230 te Zutendaal (Genk) op 27 juli 2011. Rechts het Albertkanaal en het binnenschip "Samoa" dat geladen wordt met zand. Crominet is enkel actief als schrootverwerkingsbedrijf.* Maarten SCHOUBBEN.

↓ *6 juli 2011: Captrain heeft opnieuw een trein gesleept tot aan de aansluiting van Railport te Lanaken (zie ODB 104 blz 28), om met zand te worden beladen. De lege trein, met de 6601 op kop, rijdt over de Maas te Maastricht, richting Lanaken.* Michel DE ESCH.





# NEWS

## priveoperatoren

← *Locomotieven Class 66 met bestemming Polen, rijden door België*

### FOTO 105-40

Op 16 juni 2011 werden vier diesellocomotieven Class 66 van DB overgebracht van Antwerpen-Noord naar Aachen West door de 2818. Het gaat hier om de 66159, de 66146, de 66173 en de 66153, afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk en met Polen als bestemming. De trein verlaat de tunnel van La Galoppe, te Hombourg. Michel HANSENS..

### ↓ *De 2349 takelt de PB14*

Op 21 juni viel de Class 66 PB14 van Crossrail in panne tussen Schulen en Hasselt terwijl zij trein 48539 Antwerpen-Berendrecht - Aachen West sleepte. De 2349 bracht hem verder tot Hasselt. Tim VAN ROOY.



De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) van de federale overheid voor de veiligheid van het spoorverkeer, heeft op 13 juli 2011, een veiligheidscertificaat - deel B, afgeleverd aan Europorte France voor het vervoer van goederen, waaronder ook gevaarlijke transporten. Dit certificaat wordt afgeleverd volgens veiligheidsrichtlijn 2004/49/EC en de Belgische wetgeving op dat vlak. Het is geldig tot 12 juli 2014 tussen de grensposten van Moeskroen, Erquennes, Quévy en van Baisieux tot Les-sines, Obourg en Antwerpen.

↓ FOTO 105-41 *Crossrail bedient de aansluiting van Bierset alleen 's nachts. Heel uitzonderlijk, tengevolge van een grote vertraging, kan de trein bij daglicht gefotografeerd worden, zoals hier de PB03 op 11 juli. In tegenstelling echter tot wat werd vermeld in ons vorig nummer op p. 37, is de PB 12 nog steeds actief bij Crossrail. De huurovereenkomst van de PB02 echter werd beëindigd op 29 juli 2011.* Simon DE RIDDER.







**FOTO 105-42** ↑

Zoals gemeld in ons vorig nummer, heeft Antwerp Rail Feeding op 26 juni een kolentrein, afkomstig uit Ostrava in Tsjechië naar Châtelet gesleept. Wij zien hier de trein, gesleept door de RF 1101 bij zijn doorrit te Moustier.  
Serge MARTIN.



**FOTO 105-43** ↑

De trein na aankomst te Châtelet. De RF 1101 rangeert de wagens naar de losplaats waar de inhoud zal worden overgeladen op vrachtwagens.  
Christian AUQUIERE.



← De lege trein verliet Châtelet richting Aachen West op 28 juni, nog steeds gesleept door de RF 1101. De trein werd gefotografeerd op de vertakking van Longchamps te Visé-Haut, het verbindingsspoor van lijn 40 (Liège - Visé) met lijn 24 (Tongeren - Montzen).  
Maarten SCHOUBBEN.





← **FOTO 105-44**

Op 27 juli sleepte de 1101 een korte trein - vijf lege containerwagens - vanuit Antwerpen-Noord naar Genk-Zuid-Rechter-Oever.

De trein bij de inrit van het station Hasselt: hij rijdt via lijn 35/1 van de driehoek van Hasselt naar lijn 21A richting Genk. Tim VAN ROOY.

**FOTO 105-45** →

De terugrit naar Antwerpen-Noord was voor de 1101 zeker niet vermoeiend: zij had slechts drie wagens aan de haak. Het konvoi werd gefotografeerd in de driehoek van Hasselt.

Tim VAN ROOY.



### Een tweede G2000

↓ In juni is een tweede G2000 van ARF in Antwerpen toegekomen. De loc werd geleased bij Alpha Trains en kreeg het nummer 1102 (Vossloh 5001634). De RF 1102 te Antwerpen-Noord op 18 juni 2011. Wim WINDEY.





## Hongarije

### Einde van de rit voor de MDmot van de MAV

Eind de jaren '60 was een gedeelte van het materieel dat werd gebruikt op secundaire lijnen aan vervanging toe. Het ging om stoomlocomotieven en een vloot kleine motorwagens van het type ABmot, die reeds uit de jaren '20 dateerden. Op vraag van de Hongaarse spoorwegen (MÁV), stelde GANZ-MAVAG een motorwagen voor die bestond uit een locomotief met bagage-afdeling, twee tot drie rijtuigen en een stuurrijtuig. Het concept leek sterk op dat van de NMBS-motorwagens van de reeks 40 en maakte het mogelijk om de aslast tot 10,5 ton te beperken. Dat was nodig om te mogen rijden op bepaalde lijnen, waar de bovenbouw van het spoor minder stevig was.

Tussen 1970 en 1975 werden er 42 exemplaren geleverd; ze kregen de naam MDa en later MDmot. De motorwagens haalden een maximumsnelheid van 100 km/h en ze kregen een dieselmotor van het type Ganz-Jendrassik 12VFE 17/24, die 590 kW leverde. Hun hydromechanische transmissie was van het type Hydroganz en werd gebouwd door Ganz.

De stuurrijtuigen waren uitgerust met een elektrische groep van 95,5 kW, die instond voor de verlichting en verwarming van de rijtuigen.

De motorwagens kregen de nummers



**FOTO 105-46** Op 30 april 2008 komt een motorwagen aan te Vasarosnameny. Aan kop bevindt zich het stuurrijtuig Btx 028. Philippe DE GIETER.

MDmot 3001 t/m 3042 (tot in 1974 droegen de 32 reeds geleverde exemplaren de nummers MDa 3001 t/m 3032), terwijl de stuurrijtuigen genummerd werden als Btx 000 t/m 039.

Ze zorgden voor een enorme verbetering van het comfort op secundaire lijnen en werden al snel ingezet op andere verbindingen over langere afstand. De locomotieven met bagage-afdeling werden ook gebruikt voor het slepen van goederenrei-

nen op secundaire lijnen.

Tijdens hun loopbaan waren ze toegewezen aan de stelplaatsen van Szentes, Pécs, Kaposvár, Szombathely, Zalaegerszeg en Debrecen. De MDmot 3006 voerde op 17 juni 2011 de laatste dienst van de reeks uit op de verbinding Debrecen-Nagykerek. De MDmot 3017, die opnieuw de originele rood-crèmekleurige livree kreeg in 2010, wordt bewaard door MÁV-Nostalgie.

**FOTO 105-47** Aankomst te Vasarosnameny van de MDmot 3021 op 1 mei 2008. Philippe DE GIETER..







**SLOVAKIJE: nieuwe kleuren voor ZSSK Cargo**

**FOTO 105-48** ↑ - **FOTO 105-49** ↓ *Al het materieel van ZSSK Cargo, de goederenafdeling van de Slowaakse spoorwegen, heeft een nieuwe schildering gekregen. Het rijdt nu rond in een blauw/witte livrei.*

*Boven: de 756.006 + 756.007 slepen een goederentrein op de lijn Vrutki - Zvolen. Doorrit te Jazernika op 17 mei 2011. 10 eenheden van de reeks 756 zijn ex-750'ers met een Caterpillar-motor 3512B SCAC van 1455 kW. Marc RIGUELLE.*

*Onder: de 746.010 bij aankomst te Banska Bystrica met een lokale goederentrein. Deze reeks locomotieven werd gebouwd op basis van de reeks 742, waarvan enkel het onderstel werd behouden (12 locomotieven). Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





## Nederland

### NS: einde van de DDM-1-rijtuigen en de reeks 1800

Nadat zij vanaf de nieuwe dienstregeling van 6 september 2010 buiten dienst gesteld werden, zijn de dubbeldeksrijtuigen van het type DDM-1 en de locomotieven van de reeks 1800 terug ingezet gedurende de winter, dit tengevolge een gebrek aan beschikbaar materieel. 2/3 van de nieuwe SLT-motorstellen van Siemens (reeksen 2400 en 2600 - zie *ODB 98* blz. 37), bleken immers niet bestand tegen de sneeuwval gedurende de maand december 2010... Deze heropstanding was echter maar van korte duur en het hergebruik van de 1800'ers is reeds beëindigd in maart 2011; dit keer definitief.

De DDM-1-rijtuigen waren de eerste dubbeldeksrijtuigen die werden ingezet op het Nederlandse spoorweginet in 1985. De volledige reeks was samengesteld uit 13 stuurstandrijtuigen 2e klas, 33 rijtuigen 2de klas en 29 gemengde rijtuigen 1ste/2de klas (type ABv) en zij waren be-

stemd voor het verkeer in directe treinen (Sneltrain en Intercity).

Oorspronkelijk reden deze DDM-1'ers rond in trek/duwstellen, samengesteld uit 7 rijtuigen, maar vervolgens werden deze stammen ingekort om de vrijgekomen DDM-1 rijtuigen te gebruiken als versterking in de treinen op de Intercity-verbinding Haarlem – Maastricht/Heerlen die waren samengesteld uit ICR-rijtuigen (één of twee dubbeldekkers per stam). Zij waren verder nog in gebruik tot in december 2006 op de verbinding Alkmaar-Amersfoort, maar in 2010 beëindigden de DDM-1-rijtuigen hun loopbaan op de verbindingen Amsterdam - Haarlem - Breda, Hoofddorp - Lelystad en Amsterdam - Enkhuizen.

De DDM-1'ers werden gebruikt in combinatie met de locomotieven van de reeks 1800 die, gezien hun onverenigbaarheid met de rest van het Nederlandse trek/duwmaterieel, eveneens het slachtoffer werden van de verdwijning van de DDM-1'ers en allen werden afgesteld.

De reeks 1800 NS, die afgeleid was van de BB 7200 SNCF, werden geleverd van 1981 t/m 1983 door Alsthom. Deze Bo'Bo'-locomotieven voor 1500 V met een vermogen van 4600 kW en een snelheid van 180 km/h maakten deel uit van

een reeks van 58 locomotieven, genummerd van 1601 t/m 1658. Bij de splitsing van de reizigers- en de goederenactiviteiten van de NS in 1999, werden 21 locomotieven die deel uitmaakten van de tak "NS-Reizigers" vernummerd als reeks 1800 (1638 t/m 1658 werden 1838 t/m 1858). In 2002 werden 14 locomotieven nog vernummerd nadat zij verkocht werden door NS-Cargo aan NS-Reizigers (1823, 1824 en 1826 t/m 1837).

Niettegenstaande de 1800'ers voortaan gestopt zijn, zijn er nog acht goederenlocomotieven van NS-Cargo (nu opgeslorpt door DB-Schenker Rail) in dienst, maar hun ongeschiktheid om in de haven van Rotterdam en op de Betuweroute te rijden (25 kV 50 Hz) beperkt hun gebruik.

Vier onder hen (1606, 1609, 1619 en 1621) werden in 2008 aan ACTS (nu HUSA – zie *ODB 102* blz. 41) verkocht en hebben het gekoppeld rijden van de 1250 (ex-NS reeks 1200) en de 6700 (ex-NMBS reeks 62/63) vervangen.

De 1856 werd toegevoegd aan de verzameling van het spoorwegmuseum te Utrecht en wordt in rijvaardige staat bewaard. In juni 2011 werden de 1827 en de 1834 aan de privémaatschappij LOCON Benelux verkocht die hen wil inzetten in de goederendienst.

**FOTO 105-50** Op 27 april 2010 rijdt de 1848 tussen de bloemenvelden te Hillegom met een stam DDM-1-rijtuigen aan de haak als Sneltrain Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam-Breda. Philippe DE GIETER.





## Het einde van de 6700'en bij HUSA

De laatste containertrein Leeuwarden – Maasvlakte, ingelegd door HUSA (vroeger ACTS) heeft gereden op 30 mei 2011. Dit voer gebeurt voortaan over het water. Deze afslanking van de dienst heeft ook de afschaffing van de 6700'en (ex-62/63 NMBS) tot gevolg. De 6702 (ex-6325 NMBS), die rangeerwerk verrichtte te Leeuwarden, was de laatste van vijf locomotieven, verworven door ACTS in 1999. De 6702 staat afgesteld te Waalhaven, samen met de 6701 (ex-6321), 6703 (ex-6391) en de 6705 (ex-6393). De 6704 (ex-6392 NMBS) werd verschroot in oktober 2004.



**FOTO 105-51** Op 2 juli 2009 voert de 6702 rangeerwerk uit te Leeuwarden. Zij was de laatste 6700 in dienst. Haar uiterlijke staat was zeer bedenklijk Pierre HERBIET.

## Nieuw in Nederland: Hermes

De operator *Hermes* zal het regionaal reizigersvervoer exploiteren in de streek Arnhem - Nijmegen vanaf december 2012.

Deze consessie bevat het autobusnet en

de spoorverbinding Arnhem - Doetinchem, die nu wordt uitgebaat door Syntus.

Hermes, een filiaal van de groep Connexxion, is een nieuwkomer op het spoor en zal negen GTW-motorstellen (Stadler) inzetten. (zie virtuele voorstelling hiernaast).



**FOTO 105-52** Dit jaar worden de autotreinen van van EETC (European Express Train Charter) te 's Hertogenbosch niet meer gerangeerd door Rail Feeding, maar wel door EETC zelf. Hiervoor hebben zij twee Oost-Duitse industri locomotieven, identiek aan de ex-V60D van de DR, aangekocht. Beide locomotieven kregen de bordeaux-rode EETC-livrei en zijn genummerd 504 en 505 (ex-Volker Rail 106-1 en 106-2) Jean-Luc VANDERHAEGEN, 29 juli 2011.





## Duitsland

### Nieuwe uitbreiding voor de trein-tram te Saarbrücken

Hoewel het tramnet van Saarbrücken gesloten werd in 1965, werd er één lijn terug geopend in 1997 en uitgebaut met trein-trams. Zij verbindt Saarbrücken met Sarreguemines in Frankrijk (30,5 km) en gebruikt een gedeelte van de internationale spoorlijn van 14,5 km tussen Brebach en Sarreguemines, waar de trein-trams kunnen rijden aan 90 km/h. De uitbating gebeurt met een reeks van 28 drieledige trein-trams, elk 37 m lang, die kunnen rijden onder 750 V gelijkspanning en 15 kV op de zones van de DB en SNCF (daartoe werd één spoor in het station van Sarreguemines geëlektrificeerd onder 15 kV). Er rijdt minstens elke 30 minuten een trein en deze intervallen kunnen verminderd worden tot 7 minuten op het centrale deel van de lijn. Op 26 september 2009 werd de lijn uitgebreid naar het Noorden, van Riegelsberg Sud naar Walpershofen Etzenhafen. In de maand september van dit jaar, werd een nieuwe uitbreiding in dienst ge-



De trein-tram in de straten van Saarbrücken, 14 april 2011. Ron SMITH.

nomen tot Heuswiler Markt, gebruik makend van een gedeelte van een oude spoorbedding en enkele nieuw aangelegde secties.

In 2013 zal deze lijn Lebach bereiken. Ze zal dan een totale lengte van 44 km hebben. Deze twee uitbreidingen, waarvoor de werken gestart werden in 2004, zijn zeker niet zonder moeite verlopen: de lijn loopt over oude mijnterreinen, waarvan de ondergrond onstabiel geworden was, enkele bruggen moesten

vervangen of nieuw gebouwd worden en er moest een tunnel geboord worden. Er bestaan nog plannen voor nieuwe lijnen, maar deze stoten op financiële problemen.

De trein-tram van Saarbrücken is zeer populair en kent een groeiend succes, met meer dan 60.000 vervoerde reizigers per dag. Een voorbeeld om te volgen.

Ron SMITH.

### Duitsland: onzekere toekomst voor de Döllnitzbahn

De Döllnitzbahn, met een lengte van 18,7 km en een spoorbreedte van 750 mm, verbindt Oschatz met Glossen (zie ODB 52 blz. 12). Wegen financiële problemen zou de lijn op 7 juli 2011 gesloten worden. Dit is niet gebeurd want ze werd in extremis gered door de plaatselijke overheid die de dienst tot eind 2012 zal financieren. Hierdoor wint men tijd, want op 1 januari 2013 wordt een nieuw contract met de deelstaat Saksen van kracht voor wat betreft de uitbating van alle smalspoorlijnen. De gemeenten hopen op deze manier de lijn van Oschatz naar Glossen in dit nieuwe contract op te nemen.

**FOTO 105-53** Op 30 mei 2011 rijdt een trein, geslept door de 199 030, tussen Schweta en Mügeln. Het gaat om de ex-2091 010 van de Oostenrijkse Spoorwegen. Wim DE RIDDER.







**FOTO 105-54** De Kaiser Wilhelm Tunnel, die zich bevindt op de Moezellijn tussen Trier en Koblenz, zal binnenkort ontdebeld worden door een splinternieuwe tunnel waaraan reeds meerdere jaren wordt geboord. Met een lengte van 4205 m, situeert deze tunnel zich tussen Ediger-Eller en het station van Cochem. Na de indienstname op enkel spoor wordt de oude tunnel eveneens op enkel spoor gebracht in 2016. Op 27 juni rijdt een trein met puin, afkomstig van de boorwerken aan de nieuwe tunnel, op de brug over de Moezel te Bullay richting Trier. Op kop de 211 134 van de maatschappij RTS (Rail Transport Service) die door Krauss Maffei werd geleverd in 1965 (nr. 19254). Na haar schrapping in de werkplaats Oldenburg werd zij verkocht aan de Griekse spoorwegen (OSE 418). In september 2002 werd ze aangekocht door PEG (Prignitzer Eisenbahn). Na een revisie kwam zij indienst bij RTS. Christian VANHECK.

## TELEX....

### ALSTOM - FRANKRIJK

● Op 14 juni 2011, heeft Alstom in zijn fabriek te Reichshoffen (Elzas) de eerste Régiolïstrein voorgesteld. Régiolïst stamt af van het gamma regionale Coradiatreinen van Alstom. Met zijn groot aanpassingsvermogen, is de Coradia Polyvalent een regionale trein op een niveau dat verschillende technische samenstellingen en uitrustingsnormen voor de passagiers toelaat. Hij kan rijden aan een max. snelheid van 160 km/h, als elektrische trein of hybride en onder twee spanningen (25 kV en 1500 V). Hij kan omgebouwd worden tot een grensoverschrijdende versie voor verkeer op de Duitse en Zwitserse netten onder een spanning van 15 kV.

Zijn volledig verlaagde vloer biedt aan de passagiers maximale in- en uitstapmogelijkheden. De aangedreven draaistellen aan de beide uiteinden verminderen de trillingen en het geluidsniveau. Zijn uitvoering beantwoordt aan een dubbele doelstelling: het onderhoud vergemakkelijken en de werkingskosten verminderen.

Einde juni zijn de eerste proeffasen begonnen waarbij 10 stellen bij wijze van dynamische proeven werden ingezet over gans

Frankrijk.

Op dit ogenblik zijn er reeds 166 stellen besteld door de regio's Alsace, Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Picardie, Poitou-Charentes en Provence-Alpes-Côte d'Azur. De leveringen worden verwacht tussen maart 2013 en midden 2015.



*Het eerste Régiolïst-stel tijdens de voorstelling te Reichshoffen op 14 juni.*

### POLEN - TSJECHIË

● De Poolse en Tsjechische ministers van transport tekenden op 7 april 2011 een akkoord voor de aanleg van twee hogesnelheidslijnen tussen de twee landen. De eerste zal Katowice (PL) met Ostrava (CZ) verbinden en maakt deel uit van de as Warsawa - Wien; de tweede Wrocław (PL) naar Praha (CZ), behoort tot de as Poznan - München.

### ALSTOM STENDAL

● Ter gelegenheid van de tentoonstelling "Transport Logistic" te München in mei 2011, heeft Alstom Stendal zijn ontwerp voorgesteld voor een middelzware diesel-locomotief van het type H3. Deze locomotief, die bestemd is voor het rangeerwerk en de sleping van lichte goederentreinen, zal kunnen rijden aan 100 km/h.

De 3-assige machine zal, volgens de voorkeur van de klant, uitgerust kunnen worden als hybride met ofwel een motor van 350 kW, een stel batterijen en een elektrische overbrenging, ofwel met twee motoren van elk 350 kW of met een motor van 1000 kW en een hydraulische overbrenging. MTU- of Caterpillarmotoren worden als optie voorgesteld.



*Virtuele voorstelling van een H3-rangeerlocomotief die werd ontwikkeld door Alstom Stendal.*



## Oostenrijk

### Een nieuwe spoorlijn: de Koralmbahn

De Koralmbahn, ruim 125 km lang, is een nieuwe spoorlijn die momenteel tussen Graz en Klagenfurt wordt aangelegd. Het project werd opgestart in 2002 en moet tegen 2022 afgerond zijn. Het meest spectaculaire onderdeel is een 32,9 km lange tunnel. De planning is zodanig opgesteld dat secties van de lijn kunnen gebruikt worden, zonder dat men moet wachten op de afwerking van deze tunnel. In de toekomst zullen zowel goederen- als reizigerstreinen (aan 250 km/h) deze lijn berijden. De sectie Wettmannstätten-Werndorf - Feldkirchen is sinds 12 december 2010 in commercieel gebruik.

De GKB (Graz-Köflacher Bahn) baat sinds deze datum een S-Bahndienst tussen Graz en Wettmannstätten uit. De GKB bestelde speciaal voor deze verbinding bij Stadler 13 motorwagens van het type GTW 2/8.

Hun inzet op de Koralmbahn wordt echter vertraagd door problemen met de ho-



**FOTO 105-55** De 2016 906, door GKB gehuurd bij RTS, werd op 30 mei 2011 te Gross Sankt Florian vereeuwigd. William BOECKX..

mologatie van het veiligheidssysteem PZB90. De GKB moest hierdoor op zoek gaan naar vervangingsmaterieel. Ze huren sindsdien krachtvoertuigen van het type ER20 (Siemens) bij RTS Swietelsky (2016 905, 906 en 907).

Men deed ook beroep op de Zwitserse

maatschappij Heros Rail Rent GmbH. Deze is eigenaar van de locs 218 117 en 218 156 (ex-DB). Dit tractiematerieel wordt samen ingezet met dubbeldeksrijtuigen van GKB.

William BOECKX

**FOTO 105-56** De 218 156 (ex-DB) is eigendom van het Zwitserse Heros Rail en wordt momenteel gehuurd door GKB. Hier de loc op 8 juni 2011 op kop van een reizigerstrein te Dietmannsdorf. Het eerste rijtuig is getooid in een bizarre livrei. Michel HANSSENS.





## **GKB:** **reeks 5063 in dienst**

De 13 nieuwe Stadler-motorwagens (type GTW 2/8) van de reeks 5063 worden momenteel enkel ingezet op de verbindingen Ebiswald – Graz (via Lieboch) en Köflach – Graz. Dit in afwachting van de homologatie van hun PZB-veiligheidsuitrusting. Ze kunnen 141 zittende reizigers aan maximum 140 km/h vervoeren.

**FOTO 105-57** →  
*Motorwagen 5063 003 (GTW 2/8) komt op 30 mei 2011 aan in Gross Sankt Florian. William BOECKX.*



## **StLB: inzet van de motorstellen reeks 4062**

De Steiermärkische Landesbahn (StLB) ontving in september en oktober 2010 drie Stadler-motorstellen van het type GTW 2/6 (StLB 4062 001 tot 003). Dit materieel heeft eveneens problemen met de homologatie. In afwachting hiervan worden ze enkel ingezet op de lijn Ubelbach – Peggau. Deze motorstellen, met een vermogen van 1100 kW, bieden 97 zitplaatsen en halen een snelheid van 140 km/h.

← **FOTO 105-58**  
*StLB-motorstel 4062 002 in afwachting van zijn volgende dienst. Ubelbach, 31 mei 2011. William BOECKX.*

## **Mariazellerbahn**

De ÖBB droeg in december 2010 de exploitatie van de Mariazellerbahn (zie ODB 101 pagina 35) over aan NÖVOG. Op de zijwanden van het materiaal werd een klein NÖVOG-logo aangebracht.

Bovendien is de lijn Obergrafendorf - Mank (zie ODB 101 p. 37) gereed. De burgemeesters hebben met NÖVOG een overeenkomst afgesloten om de lijn in stand te houden.

Vanaf 2012 wordt een toeristische dienst georganiseerd.

**FOTO 105-59** →  
*De 1099.002 (bouwjaar 1911 en nog steeds getooid in de ÖBB-schildering) wacht op 24 mei 2011 in Obergrafendorf het vertreksein af. Rechts is een vlag met het logo van de nieuwe uitbater zichtbaar. William BOECKX.*





# De spoorwegen in Mongolië



Mongolië strekt zich uit over 1.568.000 km<sup>2</sup> en heeft 2,8 miljoen inwoners. Het land heeft een spoorlijn (de Trans-Mongolian), die van het noorden naar het zuiden loopt. Zij heeft een spoorbreedte van 1520 mm en verbindt, met haar lengte van 1150 km, Sūchbaatar aan de Russische grens met Zamyn Uud aan de Chinese grens.

*Elk land heeft haar eigen grandioze spoorwegsites. In Mongolië, moet men zich naar Khonkhor (50 km ten zuiden van Ulaanbaatar) begeven om treinen te zien die de "Bumbat Pass" bedwingen. In de omgeving van Ulaanbaatar, gaat een stel 2TE116's, gehuurd van de Russische spoorwegen (om over sterkere locomotieven te kunnen beschikken dan de Taigatrommels M62 et 2M62) de bocht in, op weg naar het station van Khonkhor (op de achtergrond). 16 september 2010. Jean-François HUART.*

*Het karakter van Mongolië weerspiegelt zich op deze foto in de vilten huisjes langs een nieuwe spoorwegaansluiting naar een ijzerertsmin, tussen de stations van Eruu en van Zagaan Khaalga (halverwege tussen Darchan en Sūchbaatar, in het noorden van het land). We zien de M62YM-015 die een goederentrein sleept op 19 september 2010. Jean-François HUART.*







*Trein 272 uit Sūchbaatar verlaat het station van Emeelt en begint aan de laatste kilometers naar de hoofdstad Ulaanbaatar. Hij wordt gesleept door de M62YM-010. 15 september 2010. Jean-François HUART.*

*Nog in de Bumbat Pass klimt trein 286 Ulaanbaatar-Sainshand met veel moeite naar het station van Bayan, met op kop de 2M62-0498 en daarachter de 2M62-061A. 16 september 2010. Jean-François HUART.*







**Mongolië bestaat voor het grootste gedeelte uit bergen en woestijnen. Tussen de stations van Darchan-1 en Darchan-2 staan we met onze voeten in het water om de trein 272 Sūchbaatar-Ulaanbaatar, gesleept door de 2M62M-062, te fotograferen. 19 september 2010. Jean-François HUART.**

**Een nieuwigheid op het Mongoolse net: de 2TE116YM-001 is de eerste locomotief van de serie 2TE116 die gemoderniseerd werd en een nieuwe blauwe livrei kreeg (35 machines worden omgebouwd). Zij sleept een goederentrein die van de Chinese grens komt en naar Ulaanbaatar rijdt. De bouw van de 2TE116U (voor Rusland) en de 2TE116UM (23 eenheden voor Mongolië) startte in Lugansk in 2010. Deze tweeledige locomotieven hebben een Kolomna-dieselmotor. Het vermogen voor de 2TE116U bedraagt 7210 pk en 8160 pk voor de 2TE116UM. Buiten het grote vermogen heeft de 2TE116UM een dubbele luchtfilter om te kunnen weerstaan aan de zware zandstormen. Khonkhor, 16 september 2010. Jean-François HUART.**







**Een goederentrein vertrekt uit het station van Zuunharaa en begeeft zich zuid-oostelijk naar Ulaanbaatar. Hij wordt gesleept door de 2ZAGAL-007, een ex-2TE10 (2TE10M-3128) gemoderniseerd door General Electric. Noteer dat de eerste vijf ZAGAL ex-2M62 zijn. De zesde en de zevende zijn ex-2TE10. 17 september 2010. Jean-François HUART.**

**Een beeld dat zeldzaam wordt. Sedert het verschijnen van de locomotieven 2TE116 gehuurd van de RZD (Russische spoorwegen), ziet men minder Taigatrommels aan kop van goederentreinen in Mongolië. In de Gobi-woestijn nadert de 2M62M-062 het station van Sainshand. 22 september 2010. Jean-François HUART.**







**FOTOTHEMA 105** *Op 11 mei 1985 kwam het museumstel in actie voor een rit tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord, hier gefotografeerd aan de ongelijkgrondse kruising met L27 te Weerde. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

# 75 jaar later: begin van de elektrische tractie bij de NMBS

*vervolg van de nummers 98, 99, 101, 102, 103 en 104*

## Museumstel

We herinneren eraan dat de laatste twee stellen uit 1935, de A11 en A12 voor het laatst op 20 augustus 1962 werden ingezet. Ze werden officieel geschrapt met het PV 67 van 3 maart 1964. Op dat ogenblik besliste de NMBS om een motorstel te bewaren. De keuze viel op het stel A12, samengesteld uit de motorrijtuigen 213.012 en 217.012 die de tussenrijtuigen 212.211 en 215.205 insloten. Het motorstel werd naar Leuven overgebracht waar het gedurende bijna 20 jaar verbleef.

Begin 1983 werd het naar de Centrale Werkplaats Mechelen overgebracht om er volledig gerestaureerd en rijvaardig gemaakt te worden ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de elektrische tractie en de 150ste verjaardag van de spoorwegen in België die in mei 1985 samenvielen.



**Het historisch motorstel A12 uitgeweken voor de bewaarplaats van Leuven, augustus 1978. Verzameling TSP.**





**FOTOTHEMA 105** *Het museumstel voerde op 31 januari 1985 een eerste testrit uit. Vervolgens werd het elke donderdag getest tussen Mechelen en Landen. Op dat ogenblik droeg het zijn definitieve kleuren nog niet. Doorrit te Hever op de lijn 53 tijdens de terugrit naar Mechelen op 24 maart. Pierre HERBIET.*

**FOTOTHEMA 105** *Op 31 januari 1985 komt het stel A12 toe in Leuven komende vanuit Landen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





## FOTOTHEMA 105

*Begin april ontving het motorstel zijn definitieve schildering. Op 2 mei 1985 voerde de Werkplaats Elektrische Tractie van Schaarbeek de laatste controles en op puntstellingen uit.*

*Pierre HERBIET.*

Het motorstel werd in zijn originele (het mooie crème-blauw) schildering hersteld. Het behield echter de twee koplampen, hetgeen historisch gezien niet klopt, aangezien het in die livrei slechts met één koplamp was uitgerust (de twee koplampen werden vanaf 1954 geplaatst, toen de crème-blauwkleurige livrei niet meer bestond).

Het voerde een eerste testrit uit op donderdag 31 januari 1985 tussen Mechelen en Leuven. Op dat ogenblik droeg het zijn definitieve livrei nog niet en had het enkel een grondlaag gekregen. Vervolgens voerde het elke donderdag testritten uit tussen Mechelen en Landen. Op 28 maart reed het tot Arlon om zijn gedragingen te testen op de lange hellingen van 16‰ van de Luxemburglijn. Begin april keerde het opnieuw naar de Centrale Werkplaats terug om er zijn definitieve livrei te krijgen.

Op maandag 6 mei 1985, dus 50 jaar en één dag na de inhuldiging van de elektrische tractie tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal (5 mei 1935) reed het motorstel zijn eerste officiële historische rit in de aanwezigheid van koning Boudewijn tussen Brussel-Centraal en Mechelen. De terugrit naar Brussel verliep aan boord van een historische trein bestaande uit L-rijtuigen, gesleept door de Atlantic 12.004.

Vervolgens, en dat tot in de maand oktober, voerde het motorstel verschillende historische ritten uit in het hele land:

- 11, 12, 25 en 26 mei: Brussel-Zuid ↔ Antwerpen-Centraal;
- 18 en 19 mei: Brussel-Zuid ↔ Mechelen;
- 1 juni: Mons ↔ Saint-Ghislain;
- 8 juni: Luttre ↔ Charleroi-Sud;
- 9 juni: Gent-St.P. ↔ Dendermonde;
- 15 juni: Arlon ↔ Marloie
- 6 en 7 juli: Brugge ↔ Knokke;
- 13 en 14 juli: Brugge ↔ Blankenberge;
- 20 en 21 juli: Brugge ↔ Oostende;
- 24, 25 augustus en 15 september: Leuven ↔ Mechelen;
- 28 en 29 september: Mechelen ↔ Gent-Sint-Pieters;
- 12 oktober: Arlon ↔ Luxembourg;
- 19 en 20 oktober: Liège ↔ Verviers.

Helaas, na dit jaar vol festiviteiten werden de ritten met het museumstel heel uitzonderlijk.



## FOTOTHEMA 105 ↑ - FOTOTHEMA 105 ↓

*Op 3 mei voerde het motorstel een laatste testrit uit tussen Leuven en Landen. De beide foto's zijn genomen tijdens de heen- en terugrit bij de doorrit te Tienen.*

*Pierre HERBIET.*







**FOTOTHEMA 105** *De eerste historische rit voor het publiek vond plaats op 11 mei 1985. Op 18 en 19 mei reed het tussen Brussel en Mechelen. Doorrit te Weerde richting Brussel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Nochtans nam het deel aan de feestelijkheden ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van het spoor in Liège waar het een rit reed naar Aachen Hbf.

Op 31 maart 1990 werd het voor een laatste keer ingezet voor de grote TSP-reis "Herdenkingsrit van de elektrische tractie" samen met de 101.012 (2912) en de 120.002 (2802). Het stel werd nadien achtergelaten en 'vergeten' in de oude wagenwerkplaats van Schaarbeek, waar waterlekken en infiltraties grote schade aan de carrosserie hebben veroorzaakt. Jammer, maar helaas ...

Sedert enkele jaren staat het samen met de Koninklijke rijtuigen uitgeweken op één van de drie afgesloten sporen van de WDT Schaarbeek.

De toekomst is onzeker, aangezien het momenteel niet voorzien is het stel integraal te bewaren. In het toekomstige spoorwegmuseum te Schaarbeek zal wegens plaatsgebrek slechts één van zijn motoreenheden worden getoond. Herleid tot een driedigstel heeft dit motorstel geen enkele toekomst...

**Op 15 juni kon het publiek plaatsnemen voor een rit op de Luxemburglijn tussen Marloie en Arlon. Doorrit in de bochten van Poix-Saint-Hubert in de richting van Arlon. Pierre HERBIET.**





Verschillende activiteiten werden georganiseerd ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van het spoor in Liège in juni 1988. Bij die gelegenheid voerde het motorstel uit 1935 op 26 juni 1988 een heen- en terugrit uit tussen Liège-Guillemins en Aachen Hbf!

**FOTOTHEMA 105** →  
26 juni 1988 was eveneens de laatste dag dat de reeks 46 werd ingezet tussen Welkenraedt en Aachen Hbf. Zie hier een parallel in Aachen Hbf van het museumstel en de 4608 die de ultieme rit van een 46 uitvoerde.  
Michel HANSENS.



**FOTOTHEMA 105** →  
Het motorstel onder de overkapping van Aachen Hbf  
Pierre HERBIET.



**FOTOTHEMA 105** ↓  
Tijdens de terugrit naar Liège rijdt het motorstel door de bijna 700m lange Buschtunnel en zal weldra de Belgische grens overschrijden.  
Pierre HERBIET.







**FOTOTHEMA 105** Op 31 maart 1990 organiseerde TSP een rit, omgedoopt tot 'Herdenkingsrit van de elektrische tractie' op de as Antwerpen – Brussel – Charleroi met het motorstel uit 1935, de 101.012 (2912) en de 120.002 (2802). Deze laatste werd voor de gelegenheid herschilderd in de livrei daterend uit de jaren '60. Het motorstel onder de koepel in Antwerpen-Centraal. TSP.

**FOTOTHEMA 105** De drie vedetten van de dag poseren voor de talrijke deelnemers bij de koepel van Antwerpen-Centraal. Dit was zeker een van de TSP-reizen die de liefhebbers het meeste bijbleef. TSP.







↑ **FOTO 105-60**

Op 28 en 29 september 1985 reed het museumstel tussen Mechelen en Gent-Sint-Pieters. Stilstand te Dendermonde op 28 september.  
Wim WINDEY.

→ **FOTO 105-61** Op 20 en 21 juli 1985 reed het historisch stel tussen Brugge en Oostende. Het stel rijdt hier richting Brugge en werd gefotografeerd te Oudenburg.  
Hubert DESCHEPPER.

↓ **FOTOTHEMA 105**

Op 8 juni 1985 pendelde het stel tussen Charleroi-Sud en Luttre. Aankomst te Luttre.  
Serge MARTIN.







## De mooiste plekjes van België

### Landelies

*De lijn 130A Charleroi - Erquelinnes wordt slechts sporadisch gebruikt door reizigerstreinen. Eén lokale trein per uur, bestaande uit motorstellen waarvan sommige doorrijden tot Jeumont in Frankrijk. Zij verwerkt een belangrijke goederenstroom naar en van Duitsland, langs de industriegebieden rond Liège en Charleroi, naar en vanuit het noorden van Frankrijk en door de kanaaltunnel. De treinen worden gesleept door elektrische meerspannige locomotieven: 36000 SNCF, 12 en 29 NMBS, alsook door diesellocomotieven van de reeks 67400 van de SNCF. De zuidelijke uitgang van de tunnel van Landelies, die gelegen is tussen de stations van Landelies en Thuin, biedt een mooi zicht in de richting van Erquelinnes. Iets verder, nog steeds richting Erquelinnes, is nog een interessante fotosite waar heel de dag door kan worden gefotografeerd.*

↑ **FOTO 105-62** 19 april 2011: Doortocht van trein E44824 Monceau - Tergnier. Serge MARTIN.

↓ **FOTO 105-63** De avond van diezelfde dag en 4 km verder sleept de 36013 trein met coils E48824 Chertal - Revigny. Serge MARTIN.





# Veerbootwagens voor het vervoer van rollen plaatijzer type 5030H0

## Bouw

Linke Hofmann Busch (LHB) bouwde in 1979 75 veerbootwagens op draaistellen met telescopische huiven voor het vervoer van rollen plaatijzer. Deze wagens, gebouwd in opdracht van het bedrijf VTG, waren geschikt voor verkeer in Groot-Brittannië. Ze kregen de lettercode Tafhis en de UIC-nummers 21 70 059 9 000 t/m 074. In 1980 werden deze spoorvoertuigen vernummerd als 33 70 589 9 000 t/m 074. Ze droegen deze nummers t/m 1989.

Linke Hofmann Busch mocht in 1985 twee nieuwe reeksen wagens leveren:

- 30 voor VTG Groot-Brittannië (UIC-nummers 30 70 589 9 075 t/m 104);
- 50 voor VTG Duitsland. Deze wagens droegen de UIC-nummers 33 80 474 6 400 t/m 449 en de lettercode Sfhimmns.

Alle wagens werden in 1989 overgenomen door de firma Tiphook Rail. Zowel de Britse als Duitse wagens behouden hun UIC-nummers en grijze schildering. Het opschrift Tiphook werd wel aangebracht.

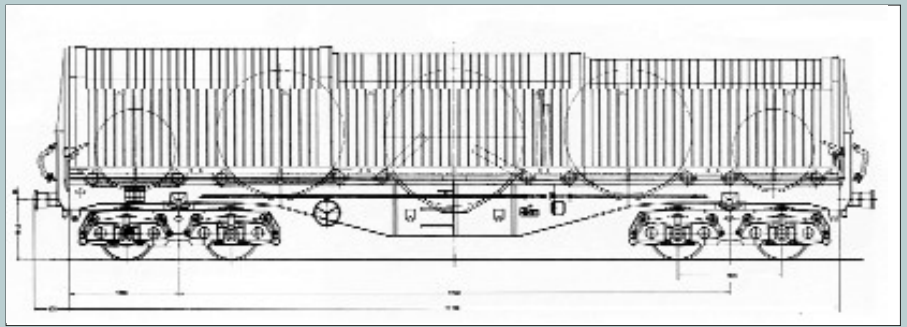
De Duitse wagens werden in 1996 vernummerd van 33 80 466 7 000 t/m 049. Daarbij werden ze getooid in een nieuwe donkerblauwe schildering met vermelding Tiphook Rail.

De Britse wagens van Tiphook Rail werden in 1997 vernummerd van 33 70 089 9 000 t/m 104. Ze werden in de periode 1997-1998 (voor de derde maal) overgenomen door het bedrijf GERS (General Electric Rail Services). De Duitse wagens werden eveneens overgenomen door GERS. Ze werden daarna overgedragen aan de Britse tak van GERS en ondergebracht in dezelfde reeks als de Britse eenheden (UIC-nummers 33 70 089 9 000 t/m xxx).

Al deze wagens verschillen slechts in enkele technische details op het gebied van remmen, koppelingen en vering. De eerste wagens, gebouwd in 1979, hadden een luchtrem, een vacuumrem en een doorgaande remleiding. Ze waren uitgerust met een UIC-schroefkoppeling. De wagens van de reeks 33 70 589 9 075 t/m 104 bezaten internationale schroefkoppelingen en een inrichting voor het versneld lossen van de remmen bij een noodstop.

VTG en Tiphook Rail zijn leasingmaatschappijen van spoorvoertuigen. Dit mate-

→ *De Britse VTG-wagen 33 70 589 9 087-2 te Wolverhampton Steel Terminal op 29 maart 1989. Deze wagen werd in 1985 gebouwd door LHB.* Paul BARTLETT.



*De Britse VTG-wagen 21 70 059 9 004-6 P, vereeuwigd te Parkeston Quay op 8 juni 1981. Viktor SCHIFFER.*



*↑ De Britse Tiphook-wagen 33 70 589 9 086-8 P. Köln, 5 april 1994. Viktor SCHIFFER.*







← De Duitse VTG-wagen 33 80 474 6 442-9 P werd op 26 april 1986 gefotografeerd in de haven van Cardiff. Deze wagon werd in 1985 door LHB gebouwd. Paul BARTLETT.



↑ De Duitse Tiphook Rail-wagen 33 80 466 7 027-9, gebouwd door LHB in 1985, poseerde op 12 mei 2001 voor de fotograaf te Wakefield Kirkgate. Paul BARTLETT.



riël werd verhuurd aan firma's gelegen op het Europese vasteland. Dit gaf geen enkel probleem voor de voertuigen die voldeden aan alle UIC-verplichtingen. De lettercodes waren echter niet altijd duidelijk. In principe hadden alle Britse wagens van VTG en later Tiphook Rail de lettercode Tafhis, maar doordat ze vaak ingehuurd werden op het Europese continent droegen ze andere lettercodes zoals Ssis of Sfhis. Op het merendeel van de Britse wagens was de lettercode zelfs niet aangebracht.

De Duitse wagens van VTG (en later Tiphook Rail) droegen de lettercode Sfhimmns. Er werden ook andere lettercodes, zoals bijvoorbeeld Sfhis, waargenomen.

Als de wagens, ingevolge een nieuwe klant in een ander land, een nieuw nummer kregen, dan klopten vaak de lettercodes niet meer.

### De wagens gehuurd door "la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats"

De "Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats" (SBA) bekam in 1986 een eenjarig contract voor het vervoer van rollen plaatstaal tussen de bedrijven CARLAM te Châtelet en ARBED te Dudelange (L).

SBA huurde bij VTG, in het kader van dit contract, 22 wagens. Ze droegen de nummers 31 88 467 7 000 t/m 021 en de lettercode Sfhimmns. Deze lettercode doet aan de uit Duitsland afkomstige wagens denken.

Telkenmale een wagon door een andere klant of in een ander land werd ingezet, overschilderde men het wagennummer (deels of volledig) en de lettercode met zwarte verf. Een geoevend oog kan het oude nummer door de uitstulpingen in de verse verf waarnemen. Wagon 31 88 476 7 000 was daarvoor de 33 70 589 9 023 en de ex-21 70 059 9 023 Tafhis (afkomstig van VTG Groot Brittannië). Daarbij had VTG de internationale schroefkoppelingen laten vervangen door exemplaren die voldeden aan de UIC-normen. Dit bewijst dat de door SBA gehuurde 22 wagens afkomstig waren uit verschillende reeksen..

↖ De Britse Tiphook Rail-wagen 33 70 089 9 046-3 (gebouwd door LHB in 1979) werd op 12 maart 2001 vereeuwigd te Wakefield Kirkgate. Tiphook Rail voorzag hen van een donkerblauw livrei. Paul BARTLETT.

← Een van de 22 VTG-wagens die werden gehuurd door SBA. De wagon is genummerd als 31 88 476 7 011-0 en was geklasseerd als NMBS-type 5030H0. Veel liefhebbers hebben nooit beseft dat ze een NMBS-nummer droegen. Deze foto werd in 1986 te Châtelet gemaakt. Roger CRIKELAIRE.





Door de verse zwarte verf heen kan men de lettercode Sfhimmns nog aflezen. De wagen-nummer is deels overschilderd. De omcirkelde B was daarvoor de eigenaarscode BR. Roger CRIKELAIRE.

De NMBS gaf hen de typering 5030H0. Omdat ze "buiten inventaris" waren, werd een Z in een zwarte rechthoek aangebracht. Tijdens hun inzet door SBA, hebben deze wagens nooit het Kanaal richting Verenigd Koninkrijk overgestoken.

## Wagens verhuurd aan andere landen

De Duitse en Britse wagens werden verhuurd aan een Zwitserse klant (31 85 474 6 400 en 31 85 589 9 000).

De Duitse wagens werden ook verhuurd aan een Oostenrijkse klant. Hun depotstation was SATI (bedrijf gespecialiseerd in wagenonderhoud) in de Antwerpse haven (sectie West-Siberie). SATI werd in 2001 overgenomen door COBELFRET en in 2010 door Shunter.

Deze wagens waren niet populair bij de klanten. Ze lieten regen en sneeuw door, hetgeen leidde tot een waardevermindering van de vracht (roest). Daarenboven kon het gebeuren dat door deuken in de telescopische huiven deze moeilijk konden openen of sluiten. Klanten gebruikten meestal dan ook – tot grote ontzetting van het VTG-personeel – een heftruck om de huiven met net iets meer kracht te behandelen. De Belgische wagens van dit type kenden hetzelfde probleem. Bij een aantal voertuigen werden de huiven verwijderd en vervangen door een dekzeil. De wagens van het NMBS-types 3614D7, D8 en D9 kregen deze behandeling.

Het Britse nummer 33 70 589 9 102 werd tweemaal gebruikt. Het betrof de eerste wagen die in 1978 gebouwd werd door Linke Hoffman Busch. De tweede foto toont ons

↗ *De Duitse Tiphook Rail-wagen 33 70 589 9 089-2 werd verhuurd aan een Oostenrijkse klant. Dit voertuig kreeg Belgische draaistellen van het type Y 25. Deze foto werd gemaakt bij SATI te Antwerpen-Haven op 13 september 1997. Roger CRIKELAIRE.*

**FOTO 105-64** *Achter de eerste wagen in deze trein (met telescopische huiven) is een voertuig zichtbaar, dat zijn telescopische huiven vervuilde voor een dekzeil. De trein wordt gesleept door de 09 015 van DB-Schenker. Newport, 1 november 2005. Pierre HERBIET.*



↑ *Een foto van de tweede wagen die het nummer 33 70 589 102-3 droeg. Waggon Union bouwde deze in 1985. Hij draagt in feite het nummer van een Britse wagen die werd geschraapt of waarvan de huiven werden omgeruild voor een dekzeil. Paul BARTLETT.*

een wagen met hetzelfde nummer, maar gebouwd door Waggon Union in 1985. In feite draagt een van deze wagens het nummer van een Brits voertuig dat een dekzeil kreeg aangemeten of intussen was afgevoerd.

Toen deze wagens nog eigendom waren van Tiphook Rail, stelde het onderhoud al niet veel voor. Hun kleur werd zelfs ondefinieerbaar. Toen General Electric de boel had overgenomen, was het niet veel beter. Het merendeel van de wagens droeg zelfs de naam van hun eigenaar niet meer...

De wagens van General Electric worden tegenwoordig ingezet tussen het Verenigd Koninkrijk en het Nederlandse Beverwijk. Dit via de Kanaaltunnel en Antwerpen.

Dit artikel kon enkel gerealiseerd worden dankzij de hulp de heer Baycliff en zijn in goederenwagens geïnteresseerde vrienden, de heer Paul Bartlett en de heer G. Mulier van de CW Gentbrugge, Schieffer en Crikelaire. Daarbij gaat ook mijn hartelijke dank uit naar alle personen die belangloos foto's en documenten ter beschikking hebben gesteld.

Charles OCSINBERG





# Dit is Belgisch

## Duitsland:

### Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn 1B1 type E

De Belgische constructeurs leverden slechts weinig locomotieven aan Duitsland. Toch kon Cockerill in 1892 een order voor tien 1B1's met drie cilinders voor de *Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn* binnenhalen. Ze waren bestemd voor de sneltreindienst en ze werden ingedeeld in het type E, met de nummers 401 tot 410 (Cockerill nrs. 1680 t/m 1689). Cockerill kreeg deze opdracht omdat de *Maschinenfabrik Esslingen* aan een grote bestelling van locomotieven voor de goederendienst werkte (*Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn* type G met vijf drijfassen) en de sneltreinlocomotieven niet binnen de gewenste periode kon leveren. De aangedreven wielen hadden een diameter van 1,650 m en de andere wielen waren 1,045 m hoog. De ketel kon een druk van 12 kg/cm<sup>2</sup> aan. Ze wogen 55,2 t en ze hadden drie cilinders, waarvan de middelste een hogedrukcilinder was en de beide andere lagedrukcilinders. Alle cilinders hadden een diameter van 420 mm met een slag van 560 mm. Alle locomotieven kregen de naam van een Europese hoofdstad: 401 "Brüssel", 402 "Stockholm", 403 "Athen", 404 "London", 405 "Amsterdam", 406 "Madrid", 407 "Sofia", 408 "Odessa", 409 "Petersburg", 410 "Riga". Deze machines waren in 1921 niet meer in dienst en ze kregen dan ook geen DRG-nummer meer.



De 1B1 type E nr. 402 "Stockholm" gefotografeerd in de fabriek.  
Verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.

## Duitsland:

### NMVB - bakwaggen bij de Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn

In 1918, bleven verschillende bakwagens van de NMVB achter in Duitsland en een aantal hiervan kwam terecht bij de GMWE (*Gera - Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn*), die de meterspoorlijn Gera-Pforten - Wuitz-Mummsdorf (31,2 km) exploiteerde. De hier afgebeelde wagen kreeg er het nummer 322.

Zoals alle privémaatschappijen werd de GMWE in 1949 overgenomen door de DR. De wagen werd ingedeeld in het type Ow10 en hij kreeg het nummer 99-62-81. Hij werd geschrapt in 1963.

De lijn werd gesloten op 3 mei 1969, nadat een zwaar onweer overstromingen en grondverzakkingen had veroorzaakt. Voor de DR was dit een welkom excuus om zich van een zwaar verlieslatende lijn te ontdoen.



De wagen 99-62-81 van de DR, ex-GMWE 322, ex-NMVB. Verzameling Wim DE RIDDER.



## 30 jaar geleden...



Om het hoofd te bieden aan de gestage uitbreiding van het geëlektrificeerde net, bestelde de NMBS op het einde van de jaren '70 een nieuwe generatie motorstellen die geschikt waren voor een maximumsnelheid van 160 km/h. Ze onderscheidden zich in belangrijke mate van de voorgaande modellen en daarom kregen ze de naam "Break" (breuk). Tussen 1981 en 1984 werden er 140 eenheden geleverd, die de nummers 301 t/m 440 kregen. De NMBS nam de 301 in ontvangst op 17 november 1981. Enkele dagen later, op 2 december, voerde het motorstel een testrit uit tussen Brugge en Brussel. We zien het hier bij de doortocht te Gent-Sint-Pieters. Pierre HERBIET.

**FOTO 105-65** Tot 28 september 1986 werd de Huckepack-trein van Neuss (D) via Roermond (NL) naar Neerpelt gesleept door een DB-diesellocomotief van de reeksen 211 of 215. Deze trein bracht opleggers van vrachtwagens over van Neuss (D) via Antwerpen naar Zeebrugge. Vanaf 29 september 1986 werd de trein zelfs tot Antwerpen-Schijnpoort gesleept door een DB-locomotief van de reeks 215. Op 19 oktober 1988 voert de 215 024 deze dienst uit. Terwijl zij te Antwerpen-Schijnpoort klaar staat om de terugreis naar Neuss aan te vatten, vindt er een ontmoeting plaats met de 201.030. Deze locomotief werd pas door TSP herschilderd in de vereenvoudigde groene livrei van de jaren '60 en wacht op het vertreksein voor een proefrit naar Boom. Op 29 oktober werd zij door TSP ingezet samen met de 201.010, voor de grote afscheidsrit van reeks 59. In feite is dit de 5930, vermomd als 201.001. Links zien we de 2154 die de 215 024 heeft afgelost en klaar staat om te vertrekken naar Zeebrugge. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 25 jaar geleden...





## 25 jaar geleden...



**FOTO 105-66** Op 16 juni 1986 werd de 7201 overgebracht van de werkplaats Antwerpen-Dam naar de sloper Stevens langs het kanaal in de haven van Brussel. In werkelijkheid is dit de 7214, die helemaal op het einde van haar carrière tot 7201 werd vernummerd. De 7214 werd geschrapt op 17 oktober 1985, maar men besloot om haar terug in dienst te nemen. Voor de noodzakelijke herstellingen werden er onderdelen van de 7201 gebruikt, die nog niet geschrapt was. Om de administratieve beslommeringen te ontwijken die een heringebruikname van de 7214 met zich meebracht zou hebben, werd besloten om de locomotief te vernummeren tot 7201<sup>2</sup>. De 7201<sup>2</sup> kreeg slechts enkele dagen respijt, want ook zij werd reeds geschrapt op 1 december 1985. Op de foto zien we haar aankomst bij de sloper. Ze wordt verplaatst met de ex-9901 en zal tegen het einde van de maand juni gesloopt worden. Deze aansluiting, die vandaag niet meer in gebruik is, was toegankelijk vanuit Brussel-Thurn & Taxis en langs de brug over het kanaal die zichtbaar is achter de ex-9901. Pierre HERBIET.

**FOTO 105-67** Op 6 oktober 1991 werd een historische DB-motorwagen van het type VT12.5 (613) ingezet voor een gecharterde trein tot Brugge en Oostende. Zijn terugreis vond plaats op 11 oktober. Van deze reeks werden er 12 exemplaren gebouwd in 1953 en 1957 (VT12 501 t/m 512, daarna 612 501 t/m 512); ze werden gebruikt voor snelle regionale treinen. Twintig gelijkaardige motorwagens, ingedeeld in de reeks VT08.5, werden een jaar eerder in gebruik genomen en tussen 1954 en 1957 ook ingezet tot in België als TEE ("Paris - Ruhr", "Saphir"). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 20 jaar geleden...





*Gisteren*

De lijn 106 (ex-lijn 108) Lembeek - Clabecq - Ecaussinnes-Carières werd in verschillende etappes geopend: Clabecq - Virginal op 21 januari 1884 en Lembeek - Clabecq, Virginal - Ecaussinnes-Carières op 20 mei 1884. De lijn bleef steeds enkelsporig. Na de oorlog verloor ze steeds meer aan belang. De reizigersdienst eindigde op 1 juni 1984, 100 jaar na haar opening, waarna ze nog slechts werd bereden door een enkele goederentrein of een losse locomotief: LZ78460 Haine-St.-Pierre - Clabecq. Ze werd uiteindelijk op 30 mei 1985 gesloten tussen Clabecq en Ecaussinnes-Nord, en op 1 oktober 1985 tussen Ecaussinnes-Nord en Ecaussinnes-Carières. De opbraak volgde in 1989 en een groot deel van de lijn is vandaag een fiets- en wandelpad. Het station van Ronquières bevond zich in het midden van de lijn. Zoals de meeste stations beschikte het over een goederenkoer en enkele aansluitingen. De bovenste foto werd omstreeks 1905 genomen. Het station had toen een wijkspoor. Rechts zien we een platte wagen die beladen is met grote steenblokken. Tegenover het stationsgebouw zien we een laadkade. Vandaag bestaat enkel het stationsgebouw nog. Het wordt gebruikt door een plaatselijke vereniging. De spoorbedding werd omgevormd tot een fietspad. In het midden van de foto zien we een voormalig M1-rijtuig dat in 1988 door de plaatselijke scouts werd gekocht maar nu verlaten is. Verzameling TSP.

*Vandaag*



1983



*In augustus 1983 organiseerde GTF een uitstap over lijn 106 met motorwagen 4614. In het station werd een fotostop georganiseerd. Firmin DE RIDDER.*

**FOTO 105-68** De 553.29 (4906) werd gerestaureerd in de werkplaats van Haine-Saint-Pierre. Op 2 mei 1987 werd de motorwagen getest op de lijn 106. Het was de allerlaatste trein die deze lijn over haar volledige lengte bereed voor ze werd opgebroken. Philippe DIEU.

1987





