

# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**

**Nr. 73 - juni 2006 - € 8,50**

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



# Editoriaal

Nog enkele weken en het is weer zover : grote vakantie! Wat heeft dit seizoen nog in petto? Drie reizen voor de treinliefhebbers, meerdere opdrachten voor derden en ruiibeurs in Saint-Ghislain...

Voor dit jaar voorzien wij twee reizen voor het "grote publiek" waaronder een ontdekkingsstocht op de "Le Chemin de fer du Bocq". Deze lijn wordt sinds twee jaar intensief uitgbaat door het TSP. Wij nodigen iedereen uit om op 22 juli deel te nemen aan deze reis en deze prachtige streek te ontdekken. Een andere manier om deze lijn te ontdekken is meerijden met één van de talrijke toeristische treinen die ingelegd worden op zon- en feestdagen van juni tot en met september. Maak gebruik van de bon die verschenen is in ODB 71. Overtuig uzelf van de geleverde prestaties en u zal zien dat Purnode bereiken in 2007 geen utopie meer is...

Bent u vrij in de vakantie en u wilt uw tijd nuttig besteden, aarzel dan niet en reik een helpende hand in Saint-Ghislain, Schaarbeek of op "le Chemin de fer du Bocq"

Veel leesgenot.



FOTO 73-01 De eerste reis van dit jaar was een eerbetoon aan de locotactoren van de reeks 91. Parallel te Gent-Noord. Foto TSP.

## Zoekertjes

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

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

**TE KOOP** : bijna volledige verzameling "Le Rail" van de NMBS. Voor info : ☎ +32 (0)4 368 50 16, bij voorkeur tussen 18 en 19.00 uur.

**TE KOOP** : volledige verzameling "La Vie du Rail" vanaf nr. 1 (1938) t/m het laatste nummer van 2004; postkaarten van oude en nieuwe stations en Belgische locomotieven, verzameling kepies, foto's, technische boeken, boeken over spoorwegen in het algemeen (F, NL, D), oude handboeken voor personeel, Au Fil du Rail, treinbiljetten, affiches, petroleum- en seinlampen, Westinghouse-remkranen. Doe een offerte bij Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, B - 9000 GENT. ☎ + 32 (0)9 221 05 26 - GSM +32 (0)473 98 40 31

**TRAIN MODELE SUD** organiseert op zaterdag 24 en zondag 25 juni 2006 hun 9de grote tentoonstelling en ruiibeurs in de "Hall Polyvalent" te Arlon, van 10.00 tot 18.00 uur. INFO : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ +32 (0)63 24 00 04.

## TSP-agenda

- **Zaterdag 10 juni 2006** : TSP-reis met bezoek aan de werkplaats Kinkempois, "Chemin de fer de Sprimont" en "Tramway Touristique de l'Aisne".
- **Zaterdag 22 juli 2006** : TSP-reis naar "Le Chemin de fer du Bocq"; vertrek vanuit Brussel.
- **Zaterdag 5 augustus** : TSP-reis
- **9 en 10 september 2006** : Dagen van het Patrimonium. "Musée du Rail" te Saint-Ghislain is geopend.
- **Zaterdag 9 december 2006** : Ruiibeurs in "Musée du Rail" te Saint-Ghislain.
- **2007** : grote TSP-reis naar Oekraïne, verblijf aan boord van hoteltrein Dzherele. Vertrek vanuit Kiev, doorheen de Karpaten met stoomtractie. Meer info in onze volgende nummer.

## Rechtzettingen

**OP DE BAAN 71**  
**pagina 43** : de 7314 werd gefotografeerd te **Châtelet op 6 maart 2001**, en niet te Melle.

**OP DE BAAN 72**  
**pagina 8** : Volgens het Verdrag van Versailles moesten er **167** locomotieven P8 aan de Belgische Staat worden overgedragen. (De 168ste werd in 1944 als "oorlogsbuit" in de bestanden opgenomen, zie blz. 24).

**pagina 10** : De legende bij het plan van 1905 verwijst naar de tekening op blz. 9.

**pagina 62** : De 160.021 (latere 1605) werd als eerste afgeleverd op 25 april 1966 en niet de 160.001 zoals vermeld.

**pagina 63** : De legende bij foto BD-225 kan als volgt worden vervolledigd : vertrek vanuit Brussel-Centraal naar Liège, via Schaarbeek naar Ottignies en terug naar Brussel.

## De NVBS bestaat 75 jaar

De "Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden van Spoor- en Tramwegen" (NVBS) wordt 75 jaar jong. Bij deze gelegenheid zijn talrijke activiteiten voorzien : 11 juni een groots tramspektakel te Amsterdam met pendelritten met 15 historische voertuigen; 14 oktober : treinfest met historisch materiaal in de driekoek Apeldoorn - Dieren - Zutphen; tentoonstelling, congres, fotowedstrijd, jubileum-DVD. Voor nadere informatie :

[www.nvbs.com](http://www.nvbs.com),  
e-mail : [penr@nvbs.com](mailto:penr@nvbs.com)



# OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

## TSP

### TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



**Hoofredacteur :** Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Redactiecomité

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

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

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, E. BECKER, Armand BEERLANDT, Michel BOURGEOIS, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, Simon DE RIDDER, E. ELENBAAS, J-C GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSSENS, Serge HOOGSTEYN, Louis HUYGHEBAERT, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, G. LAURENT, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICE, Marc MAYEN, Christian MICHEL, Daniel MOENS, Julien Mulpas, de NMBS, Thierry NICOLAS, Ch. OCSINBERG, Nick ONGENA, Eric en Hans PAULUS, Guy PETTINGER, Steve ROD, C. RUQUOY, John St. MARTIN, C. SCHMIDT, Benoît SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, TRANSNICO, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Nico VANDEBUERIE, Ph. VANDELOISE, Christian VANHECK, Johan VANDEREYCKEN, Peter VAN GESTEL, Jef VAN OLMEN.

#### OP DE BAAN

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

#### Adres

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

**BTW-nummer :** BE 435.339.562

#### Abonnementen 2006

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

#### Betalingsmodaliteiten

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

#### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

#### Briefwisseling

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

#### Actief meewerken ?

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

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

#### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

#### Wettelijk depot bij verschijning

# OP DE BAAN 73 - JUNI 2006



#### VOORPAGINA :

##### FOTO 73-02

De eerste reis van het seizoen vond plaats op 1 april 2006.

Op het programma : afscheid van de reeks 91. De 9150 tussen Moerbeke-Waas en Gent-Noord (lijn 77A).

Foto TSP.

#### ACHTERPAGINA :

FOTO 73-03 Sedert 1 april 2006 wordt de IC J 2117 Brussel-Luxembourg gesleept door een 3000 CFL. Groenendaal, 4 april 2006.

FOTO 73-04 De 468 in roze sportkledij naar aanleiding van de Ronde van Italië die dit jaar start in België. Tourcoing, 2 april 2006. IC C 737 Lille - Antwerpen-Centraal. Foto's : Pierre HERBIET.

# I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Editoriaal	2
Nieuws van eigen huis	4
De "inox" TEE-rijtuigen	10
Gisteren - Vandaag	23
De P8 - De 64.169 van het T.S.P. II	24
Buitenlandse actualiteit	32
Belgische actualiteit	40
<i>Statistieken</i>	40
<i>Elektrische locomotieven</i>	40
<i>Diesellocomotieven</i>	42
<i>motorstellen</i>	47
<i>Hoge snelheid</i>	48
<i>GEN</i>	49
<i>Infrabel</i>	52
<i>Allerlei</i>	54
<i>Privé-maatschappijen</i>	59
Schrappingen	60
Er was eens...	64
T.S.P.-Boetiek	66





**FOTO 73-05** Langerbrugge : de twee vedetten van de dag (9138 en 9150) paraderen voor het oog van de fotografen.

**FOTO 73-06** Tussen Moerbeke-Waas en Gent-Zeehaven (lijn 77A) werden de K-rijtuigen gesleept door de 9138. Fotos TSP.



## Reizen

### **1 april 2006 : afscheid van de locotractoren Cockerill reeks 91**

De eerste reis van het seizoen stond vooral in het teken van de locotractoren van de reeks 91. Geen enkele machine van deze reeks werd nog opgenomen in de inventaris van de NMBS. Ofschoon veel van deze tractoren verkocht werden aan privé-ondernemingen, behield de NMBS toch nog enkele exemplaren voor het rangeerwerk in de tractie- en centrale werkplaatsen. Zo zijn er op dit ogenblik in Merelbeke nog zes machines actief.

Afspraak dus in Gent - Sint-Pieters waar vier K-rijtuigen van de NMBS klaarstonden. Ze werden richting Merelbeke gesleept door de 9150 waar de tractiewerkplaats werd bezocht. Vier andere 91'en stonden mooi opgelijnd voor de poorten van de werkplaats : de 9109, 9123, 9132 en de 9152.



Daarnaast enkele moderne diesels 77/78, de motorwagens van de reeks 41 en enkele elektrische locomotieven.

Vervolgens ging de reis naar Gent-Zeehaven, waar de vereniging voor liefhebbers van miniatuurtreinen AMSAC haar vijftig jarig bestaan viert. Een modelbaan in HO staat opgesteld in een afgedankt F-bagagerijtuig en twee AK-rijtuigen. Hierin bevindt zich eveneens een bar. In het spoorweggebouw staan nog andere treinbanen en hielt de BVS een kleine boetiek open. Buiten stonden nog een aantal NMBS-wagens tentoongesteld. De speciale trein, nu samengesteld uit twee locotractoren, vier K-rijtuigen en vier goederenwagens, reed achtereenvolgens langs de industriële lijn 216 naar Evergem-Sluis, een stuk van de oude lijn 55 tot Langerbrugge en de industriële lijn 204 tot Gent-Noord. Sidmar was zo vriendelijk om in de bundel van dit laatste station een "line-up" te organiseren van drie Cockerill-locotractoren, waaronder één "kalf", zonder bestuurderspost.

De dag werd afgesloten met een verkenningssrit op lijn 77A Gent-Noord - Moerbeke-Waas, bekend omwille van de bietentreinen tijdens het najaar.

Deze treinen reden echter niet meer in 2005.

Ondanks enkele kleine probleempjes, zorgden de zon, het warme onthaal in Merelbeke, Gent-Zeehaven en bij AMSAC voor een aangename, ontspannende en leerrijke dag.

### **maart 2006 : Grote TSP - Transnicoreis naar Cuba**

Van 18 tot 27 maart 2006 heeft het TSP samen met Transnico een grote reis naar Cuba georganiseerd. De dramatische economische situatie van het land, de slechte toestand van het spoorwegnet en de sluiting van een groot aantal suikerfabrieken maakten de organisatie van een ultieme reis - voor het te laat is - noodzakelijk.

Vanuit Havana bezocht de groep twee "suikernetten" waarop men enkele interessante stoomlocomotieven heeft ontdekt en het interlokale geëlektrificeerde Hershey-net. Bovendien werden verschillende speciale ritten georganiseerd (met motorwagens, stoom- en elektrische treinen), overgoten met warm en zonnig weer. Onze fotoreportage vindt u op de volgende bladzijde.

**FOTO 73-07** *De ganse dag reed ook een goederentrein mee. Deze bestond uit vier goederenwagens en simuleerde een lokale bediening. Deze plaatselijke goederentreinen kwamen in de jaren '60 en '70 veelvuldig voor. De trein werd gefotografeerd bij de teerkeer uit Moerbeke-Waas, kort voor het station van Gent-Noord.*

*Fotos TSP.*

## **ALLERLEI**

### ***Er wordt nog steeds gefilmd te Saint-Ghislain...***

De site van Saint-Ghislain oefent een ware aantrekkingskracht uit op cineasten... Op 11 april maakten studenten van de filmschool er opnames voor hun film "De Naakte Aap". Deze film moet hun eindwerk worden en ook onze motorwagens 4602 maakt deel uit van het decor. We wensen deze jongeren veel geluk met hun toekomst als filmproducenten!

### **Stationsnaamborden**

Dank zij een interessante ruilprocedure met Mupdofer kwam het TSP in het bezit van een mooie verzameling naam-borden van stations waarvan het merendeel verdwenen is.

Zodra we kunnen zullen deze borden worden tentoongesteld in Saint-Ghislain.

### **Materieel**

Een van onze K-rijtuigen (ex-Vennbahn) kreeg een groot onderhoud : vernieuwing van een balkon, het dak en een kopwand. Het werd op 29 april terug ingezet.





# Indrukken van de TSP-Transnicoreis naar Cuba



**FOTO 73-08** Op het net van de "Empresa Zucarera Rene Fraga Moreno" ontmoeten twee suikerrietreinen elkaar op weg naar de fabriek. Rechts de 1C nr. 1518 : Vulcan 1918/2787 (ex-Reynold Garcia). Links een uniek exemplaar : de 1C nr. 1413. Ze werd in 1891 door Cooke (nr. 2114) gebouwd voor het net van de "Evansville & Terre Haute" (USA) waar ze het nummer 50 droeg. Nadien werd ze ingezet bij de aanleg van het Panamakanaal waarna ze op Cuba terecht kwam. Oorspronkelijk reed ze op het net van Jesus Rabi en vandaag bij Rene Fraga.



**FOTO 73-09** Tijdens een rit met de in Argentinië gebouwde motorwagen FIAT 2142 hebben de deelnemers stoomlocomotief 1342 van het net van Marcello Salado gekruist. Het is een 2C die in 1911 door Baldwin (nr. 37172) werd gebouwd. Van de 12 gebouwde motorwagens van deze serie zijn er nog slechts twee rijaardig. Foto's TSP-Transnico.







**FOTO 73-10** Een belangrijk interlokaal net dat met 1200V is geëlektrificeerd - het laatste ter wereld - is ernstig bedreigd wegens gebrek aan onderhoud. De 3006 is het laatste van 11 door Brill en General Electric in 1920 geleverde exemplaren (reeks 3001 - 3011) en ze werd gefotografeerd in Jibacoa op de hoofdlijn tussen Havana en Matanzas (+/- 90 km). Ze hebben een vermogen van 220 kW en de maximumsnelheid is 50 km/h.

**FOTO 73-11** In 1953 leverde Brill een serie van 9 motorwagens waarvan nog slechts drie exemplaren rijvaardig zijn. Ze hebben slechts één stuurpost waardoor ze aan het eindpunt steeds gedraaid moeten worden. Op 21 maart rijdt de 4058 in de omgeving van Costa Rica over een fraai bouwwerk in puur Amerikaanse stijl. Costa Rica, 21 maart 2006.

Foto's TSP-Transnico.

Extra TSP-trein  
Bruxelles/Brussel - Cuba  
CUBA EXPRESS





# LE CHEMIN DE FER DU BOCQ



## HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons  
Even kijken naar de kleur van je bezoekdag en dezelfde kleur van de dienstregeling

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

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

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

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



Ciney SNCB	14.05	16.05
Braibant	14.12	16.12
Senenne	14.24	16.24
Spontin	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	14.37	16.37
Dorinne-D.	14.45	16.45
Spontin	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	15.34	17.34
Braibant	15.44	17.44
Ciney SNCB	15.50	17.50



Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne	10.24	12.24	14.24	16.24
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Dorinne-D.	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.51/11.30	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	11.34	13.34	15.34	17.34
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.50	13.50	15.50	17.50

\* stopt enkel op 3 september tijdens de rommelmarkt te Hallooy



[www.pfttsp.be/cfbocq](http://www.pfttsp.be/cfbocq)

## 6 augustus 2006 : GROTE ROMMELMARKT TE SPONTIN

Ciney SNCB	8.05	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	8.12	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	8.24	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.28	9.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30
Dorinne-D.	-	9.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37
Dorinne-D.	-	9.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

## NOS EXCURSIONS - ONZE UITSTAPPEN

Op zaterdag 3 juni, 8 juli, 19 augustus en 2 september 2006

### "Entre Château et Brasserie"

Afspraak in het station van Ciney om 10.05. Treinrit naar Spontin, bezoek aan het feodaal kasteel. Vrije namiddag. Met historische autobus naar Purnode en bezoek aan de "Brasserie du Bocq". terug naar Ciney rond 17.00.

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



### "Le Train Buissonnier"

Vertrek vanuit Ciney om 11.15. Ontdekking van de "Le Chemin de fer du Bocq" met motorwagen. Met autobus naar het dorp Crupet. In het dorp een maaltijd bestaande uit streekproducten in een aangename omgeving. Vrije tijd in het dorp. Met bus en trein terug naar Ciney om 15.30

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

Inscription obligatoire pour les excursions - Inschrijving verplicht voor deze uitstappen

Geïnteresseerd? Aarzel dan niet! Het aantal plaatsen is beperkt, schrijf dus zo snel mogelijk in en dit ten laatste een week voor de door u gekozen datum. Inlichtingen en inschrijvingen : + 32 (0)477 98 91 23







# DE ROESTVRIJE RIJTUIGEN

*vroeger en nu*



**FOTOTHEMA 72** De TEE 82 "Etoile du Nord" Amsterdam - Brussel - Paris rijdt op 6 augustus 1982 voorbij Duffel. In Brussel-Zuid zullen deze drie rijkten gekoppeld worden aan de sleep bestemd voor Paris.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**Wie deelnam aan de grote TSP-reis naar Cuba in maart 2006 had de gelegenheid de oude inox TEE-rijtuigen te zien rijden. Tot bijna tien jaar geleden reden ze nog op de verbinding Paris - Brussel - Amsterdam. We maken van deze reis gebruik om hun loopbaan en hun huidige inzet in Cuba even van naderbij te bekijken.**

## OORSPRONG VAN DE TEE-RIJTUIGEN "PBA"

Met het vooruitzicht van de volledige elektrificatie van de verbinding Paris - Brussel - Amsterdam beslisten de SNCF en de NMBS nieuw materieel, van zeer hoge kwaliteit, in dienst te nemen.

Sinds 1957 werd de TEE-dienst Paris - Brussel - Amsterdam, zowel door de "Etoile du Nord", de "L' Oiseau Bleu" als de "Ile de France", verzorgd met dieselstellen : RGP X2771 t/m 2781 van de SNCF en de dieselstellen van Nederlands - Zwitserse makelij.

Dit materieel had het grote voordeel, de grens te kunnen passeren zonder rekening te moeten houden met de verschillende netspanningen die de elektrificatie met zich mee bracht. Het waren echter vaste stellingen, waarvan de capaciteit bij een drukke bezetting niet kon aangepast worden.

De keuze viel op gesleepte treinen. Om locwissel aan de verschillende grenzen

te vermijden zou hun tractie verzorgd worden door meerspannige locomotieven : de BB 26001 en 26002 (later 30001 - 30002) van de SNCF, de CC 40101 t/m 40104 van de SNCF en de 150 (reeks 15) van de NMBS. Deze machines zouden opgevolgd worden door de CC 40105 t/m 40110 en de reeksen 16 en 18 van de NMBS.

Een ander merkwaardig aspect van deze treinen was, dat de energie zowel voor de verwarming, de airco als de verlichting en de keuken geleverd werd door een generator die zich bevond in een apart bagagerijtuig. Zo werden stroomonderbrekingen voorkomen in de grensstations bij een locomotiefwissel.

Op gebied van comfort lag de lat zeer hoog, de rijtuigen moesten een nooit eerder geziene standing uitstralen! Hier toe behoorden :

- airco;
- geluidsisolatie tussen de compartimenten;
- ruime zetels met verstelbare rugleuningen;
- verschillende inrichting van de compartimenten met midden- of zijgang;

- mogelijkheid om in je zetel te eten;
- bar- en restauratierijtuigen;
- rijtuigen met geluidsinstallatie;
- automatische binnen- en buitendeuren;
- elk venster is apart voorzien van een elektrisch aangedreven zonnewering.

Verder was de wagenkast gebouwd uit roestvrij staal volgens het beroemde "Budd"-systeem. De rijtuigen waren het resultaat van de samenwerking tussen de studiediensten van de SNCF en de NMBS.

Op 1 december 1961 werd een eerste lot van 11 rijtuigen besteld voor de NMBS bij La Brugeoise et Nivelles te Brugge en nog 25 door de SNCF in februari 1962 bij Carel Fouché.

Ze kregen de vermelding PBA (Paris - Brussel - Amsterdam), en werden op de volgende manier verdeeld :

- 11 rijtuigen met 46 plaatsen en zijgang ABtj, allen voor de NMBS (nrs. 41 t/m 51, UIC 61 88 18 89 980 t/m 990);



- 7 rijtuigen met zijgang ABuj met 8 compartimenten van elk 6 zitplaatsen;
- 7 keukenrijtuigen A5rtuj met een keuken- en reizigersafdeling;
- 4 barrijtuigen met 12 zitplaatsen en 12 staanplaatsen aan de bar;
- 7 generatorpakwagens A4Dxj met een compartiment voor de douane, de politie en het treinpersoneel. Verder was er nog een bagageruimte van 9 m<sup>2</sup>. De generatorgroep bestond uit een Poyaud-dieselmotor van 483 kW voor een driefasige alternator van 465 kW - 660 V.

**Afkortingen :**

- A = 1ste klasse;
- D = pakwagen;
- j = wagenkast in roestvrij staal;
- r = met restauratie;
- t = centrale gang;
- u = geklimatiseerd;
- x = speciale voorzieningen.

De rijtuigen waren 25,5 m lang, behalve de pakwagens met een lengte van slechts 21,600 m. Hun gewicht bedroeg respectievelijk 47 en 49 ton.

Ze hadden allemaal draaistellen van het type Y24A1 (24YA2 voor het draaistel onder de generator van het bagagerijtuig).

De maximum toegelaten snelheid bedroeg 160km/h.



**FOTO BD-229** Op 19 mei 1964 werd met het eerste stel roestvrije TEE-PBA-rijtuigen een proefrit gedaan tussen Paris-Nord en Brussel-Zuid. De trein, gesleept door de BB 26002 van de SNCF, wacht te Brussel-Zuid op zijn vertrek naar Paris-Nord. Achteraan de trein zie je één van de 7 pakwagens met stroomgenerator A4Dxj. De eerste commerciële rit met deze rijtuigen vond enkele dagen later plaats op 31 mei 1964 bij het invoeren van de zomer dienstregeling Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Op 11 november 1964 staat de TEE 128 "Brabant" te Brussel-Zuid klaar voor vertrek naar Paris. De sleep bestaat uit 8 roestvrije PBA-rijtuigen die worden getrokken door de BB 30002 (ex-BB 260002). Zie ook voor de reeks BB 30000 van de SNCF "OP DE BAAN" 47 p. 8 tot 16. Daniel THIELEMANS.







#### FOTO BD-230

Op 20 mei 1969 rijdt TEE 40 "Paris - Ruhr" Dortmund - Paris, langs Ronet. Hij wordt gesleept door de 150.003, later de 1503. Deze TEE bestond gedurende 10 jaar uit roestvrije TEE-rijtuigen, van 1 februari 1969 tot 27 mei 1979, datum van de opheffing van de dienst. Het gaat hier om rijtuigen van het type "Mistral 69". Vergelijk even deze generatorwagons met die van het type PBA bovenaan p. 11. Deze van het type "Mistral 69" waren even lang als de andere rijtuigen.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Onder : Ergens in de loop van 1969 wacht de 200.018, de latere 5118, van de stelplaats Schaarbeek, in het station van Amsterdam op het vertrek. Zij sleept de TEE 72 "Etoile du Nord" Amsterdam CS - Brussel-Zuid - Paris-Nord.

Foto : J.E. DE KOK, verzameling E. ELENBAAS.

De eerste rijtuigen werden geleverd begin 1964 en ingezet vanaf de nieuwe zomerdienstregeling van 1964. Vanaf dan reden twee stammen : de eerste verzorgde de TEE "Ile de France" Paris - Brussel - Amsterdam, de tweede werd ingezet voor de nieuwe TEE "Brabant" Paris - Brussel. De barrijtuigen waren toen nog niet klaar.

De rest van de rijtuigen werd geleverd

in juli 1964. Zij werden vanaf 2 augustus ingezet in de TEE "Etoile du Nord" Paris - Amsterdam en de "l'Oiseau Bleu" Paris - Brussel.

Om de volledige dienst te verzekeren waren zes treinstellen nodig.

De TEE Paris - Brussel - Amsterdam bestond eigenlijk uit twee rijtuigstammen, waarvan alleen de eerste door-

reed naar Amsterdam. Voor elk deel was er een generatorpakwagen en een keukenrijtuig voorzien.

Bij aanvang werd het nieuwe materieel door de reizigers buitengewoon geapprecieerd.

Dit resulteerde al snel in een gevoelige toename van het aantal reizigers vooral tussen Paris en Brussel.







**Januari 1966. De TEE 71 "Ile de France" Paris-Nord - Brussel-Zuid - Amsterdam CS, gesleept door de 204.008 van Schaarbeek, verlaat de Noord-Zuidverbinding en komt aan te Brussel-Noord. De trein bestaat slechts uit drie rijtuigen : een generatorwagen, een rijtuig met middengang en een keukenrijtuig.**  
Daniel THIELEMANS.

## De TEE-rijtuigen "Mistral 69"

Dank zij het succes van de TEE PBA-rijtuigen wilde de SNCF een nieuwe reeks gelijkaardige rijtuigen bestellen, deels om er nieuwe verbindingen mee uit te rusten, deels ook om ze in te zetten op de vermaarde TEE "Mistral" Paris - Nice.

Tussen 1964 en 1966 werden 86 rijtuigen besteld, ze werden geleverd tussen januari 1968 en februari 1970. Ze bestonden uit :

- 28 A8tj rijtuigen met middengang;
- 27 A8uj met zijgang;
- 4 Arux rijtuigen met bar, shop, kapsalon en secretariaat (alleen bestemd voor de Mistral);
- 2 A3rtj barrijtuigen;
- 11 Vruj restauratierijtuigen met 39 plaatsen;
- 14 A4Dtux generatorpakwagens.

De nieuwe rijtuigen kregen de naam "Mistral 69" en werden gebruikt om het materieel op de "Mistral" te vernieuwen, de inzet van de TEE PBA te versterken en om de TEE treinen "Paris - Ruhr", "Lyonnais" en "Rhodanien" uit te rusten.

In vergelijking met de PBA rijtuigen bracht men wel een aantal belangrijke verbeteringen en veranderingen aan. Zo werd het gewicht per rijtuig teruggebracht tussen 43 en 46 ton (56 ton voor het generatorrijtuig, dat nu even lang was als de andere rijtuigen).

Ook op esthetisch gebied werd de buitenkant een beetje aangepast. De ramen waren nu 958 mm hoog tegenover

ver slechts 830 mm bij de PBA rijtuigen en ook het design van het dak werd aangepast.

De rode band met "Trans Europe Express" bevond zich zo'n 10 cm. hoger.

Wat het comfort van de reizigers betreft, werden nieuwe zetels geïnstalleerd en de binnendeuren gingen automatisch open, dank zij een sensor onder het vloerkleed.

Ze werden allemaal gemonteerd op draaistellen Y28E2, behalve de restau-

ratierijtuigen : zij stonden op stellen type Y26P met luchtvering en de generatorrijtuigen die reden op Y26 stellen.

De eerste rijtuigen die klaar waren, één met laterale gang, zes met middengang en één generatorrijtuig, werden ingezet om de diensten tussen Paris - Brussel - Amsterdam te versterken.

Pas vanaf 9 februari 1969 werden de andere ingezet op de TEE "Mistral" en "Lyonnais" en vanaf 1 juni op de "Paris - Ruhr" (Paris - Liège - Dortmund, vanaf 3 juni 1973 "Molière" genoemd").

**FOTO 73-12 29 juli 1981 : de "Etoile du Nord" reed zopas over de Moerdijkbrug en zal weldra door het station van Lage Zwaluwe rijden, gelegen tussen Dordrecht en Roosendaal.**  
Pierre HERBIET.







**FOTOTHEMA 72** We zien hier de TEE "Etoile du Nord" op 18 februari 1982, tussen Amsterdam en Brussel-Zuid, gesleept door de 2555. Het eerste rijtuig is van het type "Mistral 69" herkenbaar aan de grotere vensters en de 10 cm hoger geplaatste rode band (vergelijk met het tweede rijtuig van het type PBA).

Pierre HERBIET.

In 1970 werd een tweede en laatste bestelling geplaatst van "Mistral 69"-rijtuigen. Zij moesten andermaal het bestand Paris - Brussel aanvullen. Men wilde eveneens twee bijkomende TEE-verbindingen tussen beide steden inleggen, namelijk de "*Memling*" en de "*Rubens*". Men had eveneens de intentie de Italiaanse motorstellen van de TEE "*Cisalpin*" Paris - Venezia te vervangen. Deze bestelling bestond uit 36 rijtuigen, waarvan 25 voor rekening van de SNCF, 6 voor de NMBS en 5 voor de SBB :

- 15 ABuj rijtuigen met laterale gang;
- 11 ABtj rijtuigen met centrale gang (5 voor de SBB en 6 voor de NMBS : 131 t/m 136 UIC 61 88 18 89991 t/m 996);
- 3 A3rtj barrijtuigen;
- 2 Vruj restauratierijtuigen;
- 5 A4Dtxj generatorpakwagens.

Met deze 36 rijtuigen omvatte het totale bestand uiteindelijk 158 eenheden. Ze werden tussen 1973 en 1974 geleverd door Francorail (ex-Carel-Fouché). Vanaf 24 mei 1974 vormden ze de TEE "*Cisalpin*" (21 rijtuigen), en vanaf 29 september 1974 de nieuwe TEE "*Rubens*" en "*Memling*" (15 rijtuigen). Vanaf 1 oktober 1976 werden ze eveneens ingezet in de TEE "*Arbalète*" Paris - Zürich. Deze trein werd echter al op 27 mei 1979 geschrapt.

## De grote ommekeer

Vanaf midden de jaren '70 was het concept van de TEE-verbindingen op zijn retour en stilaan begon het net af te takelen. Een voor een verdwenen deze prestigieuze treinen of ze werden in het beste geval omgevormd tot gewone EC.

Zo verdween de TEE "*Lyonnais*" Paris - Lyon in september 1976. De TEE "*Molière*", ex-Paris - Ruhr op 27 mei 1979. Er werden echter nog wel twee nieuwe TEE verbindingen met inox rijtuigen ingevoerd : de "*Watteau*" Paris - Lille in oktober 1978 en de "*Jules Verne*" Paris - Nantes op 28 september 1980. Het betrof hier wel de allerlaatste nieuwe TEE-verbinding ingelegd door de SNCF. Hij werd geschrapt in 1988.

Het in gebruik nemen van de eerste HSL tussen Paris en Lyon in september 1981 kondigde het begin aan van een nieuw tijdperk. Het betekende de volledige reorganisatie van de klassieke treinen op het ganse net van zuid-oost Frankrijk en meer bepaald ook de schrapping van de legendarische "Mistral".

3 juni 1984 was een belangrijke dag in de Belgische spoorweggeschiedenis vanwege het invoeren van de macabere "grote" herstructurering. Deze datum viel ook samen met een belangrijke herschikking van de TEE's op de as Paris-Brus-

sel-Amsterdam. Een aantal TEE's werd geschrapt of gedegradeerd tot EC, wel nog verzorgd door de roestvrije rijtuigen, maar nu omgevormd tot rijtuigen tweede klasse. Daarom ook begon de SNCF met het ombouwen van een eerste lot rijtuigen :

- 17 A8tu SNCF : werden B9 1/2 tuj;
  - 9 A8tu SNCF : werden B8u
  - 11 A8tj PBA-NMBS : werden B9 1/2 tuj.
- Ze werden geruild voor 7 SNCF "Mistral 69"-rijtuigen A8tj en vernummerd van 141 tot 147 (UIC 51 88 89926 tot 932). De andere 4 A8tj NMBS rijtuigen kregen de nummers 151 t/m 154 UIC 61 88 29 89980 t/m 983).

De nieuwe situatie op 3 juni 1984 was dus als volgt :

- slechts twee TEE's bleven over : de "*Ile de France*" en de "*Rubens*";
- degradatie van de "*Brabant*" en de "*Etoile du Nord*" tot Intercity met 1ste en 2de klas;
- schrapping van de "*Memling*" en de "*Oiseau Bleu*".

In de SNCF-werkplaats Le Landy werden volgende wijzigingen aan de rijtuigen aangebracht : vervanging van de zetels en het inrichten van 4 tegenover elkaar staande zitplaatsen en het plaatsen van een scheidingswand tussen rokers en niet-rokers. De rode band met TEE werd vervangen door een groene.





**FOTOTHEMA 72** De locomotieven van de reeks CC40100 vormden samen met de inox TEE-rijtuigen een mooi harmonieus en homogeen geheel. Hier zien we op 12 juni 1989 de EC 84 "Rubens" Brussel-Zuid - Paris-Nord gesleept door de CC 40109 bij het begin van de zware helling van Hennuyères. Hoewel het geen TEE meer is bestaat de trein toch uitsluitend uit TEE-rijtuigen 1ste klas.

**FOTOTHEMA 72** Na de reorganisatie van 3 juni 1984 bleven er slechts twee TEE's met PBA-rijtuigen over : de "Ile de France" (Amsterdam - Brussel - Paris) en de "Rubens" (Brussel - Paris). 30 april 1986 : net voor het station van Braine-le-Comte snelt de "Ile de France" (richting Paris gesleept door de CC40104) voorbij de fotograaf. Vooraan een "PBA"-rijtuig, gevolgd door een stam "Mistral 69"-rijtuigen. Foto's : Jean-Luc VANDERHAEGEN.







**FOTOTHEMA 72** *Na aankomst van TEE 81 "Etoile du Nord" Paris-Nord - Brussel-Zuid, rijdt het eerste deel van de trein verder naar Amsterdam, meestal gesleept door een locomotief van de reeks 15 of 25.5 . De rest van de trein wordt door een rangeerlocomotief naar de afstelbundel gesleept. Op 28 september 1983 gebeurde dit door de 2802.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### **De DEV-rijtuigen van de SNCF**

De TEE "PBA"- en "Mistral 69"-rijtuigen mogen niet verward worden met de DEV-rijtuigen. DEV staat voor "Division des Etudes de Voitures". Van deze laatste werden er, in verschillende schijven, 406 stuks gebouwd tussen 1952 en 1972. Er waren verschillende types : met of zonder gang, A, B, AD, BD, bar- en keukenrijtuigen. Ze werden gebruikt in verschillende sneltreinen en TEE 's waaronder de "Mistral" voor de komst van de "Mistral 69"-rijtuigen. Ze verschenen ook regelmatig in Brussel in de zogenaamde express-treinen. De laatste rijtuigen verdwenen uit de commerciële dienst tussen 1996 en 1997.



**FOTO BD-231** *Het DEV-rijtuig A8 myfi 4030 werd tentoongesteld op de EXPO 58 te Brussel. Op 22 februari 1958 werd het overgebracht van het station van Jette naar de esplanade aan de Heizel. Het konvooi bestond uit twee platte aanhangwagens voortgetrokken door twee tractoren, hier te zien op de J-J Crocqlaan.* Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



De andere rijtuigen ondergingen later dezelfde gedaanteverwisseling. De niet aangepaste rijtuigen kregen ondermeer een pictogram met het cijfer 1 wat uiteraard 1ste klas betekende.

Op 31 mei 1987 verdween het label "TEE". De twee laatste TEE's "*Ile de France*" en "*Rubens*" werden omgevormd tot EC, maar uitsluitend met eerste klas. De "*Etoile du Nord*" werd zelfs een IC met 1ste en 2de klas.

Vanaf 1 juni 1992 was de "*Ile de France*" eveneens toegankelijk voor reizigers met een 2de klas biljet.

Enkel de "*Rubens*" bestond nog uitsluitend uit 1ste klas rijtuigen.

Vanaf 23 mei 1993 reden de "*Brabant*" en de "*Rubens*" terug als TEE, evenwel met rijtuigen eerste en tweede klas.

Vanaf 23 mei 1993 werden alle "inox"-treinen op de verbinding Paris - Brussel de "*Ile de France*", de "*Brabant*" en de "*Rubens*" terug beschouwd als TEE's, maar eveneens met rijtuigen eerste en tweede klas!

Tegelijkertijd werd zelfs een nieuwe

**FOTOTHEMA 72** Op 23 mei 1993 zag de nieuwe TEE "Watteau" (1ste en 2de klas - Paris-Nord - Brussel-Zuid) het levenslicht. Op 13 april 1994 reed deze TEE, gesleept door de 1604, richting Paris en werd gefotografeerd in de buurt van Soignies.  
Serge MARTIN



**FOTOTHEMA 72** Op 30 november 1982 brengt de 2912 de internationale treinstellen naar het station van Brussel-Zuid. Hier het deel Paris - Brussel van de TEE "Etoile du Nord".  
Pierre HERBIET.

TEE met 1ste en 2de klas rijtuigen tussen Paris en Brussel ingelegd : de "Watteau". Alleen de "Etoile du Nord" naar Amsterdam bleef een EC.

Toch was het einde voor de TEE-rijtuigen niet meer veraf. Op 23 januari 1995 werden alle TEE's behalve de "Watteau" geïntegreerd in het HST-net.



**FOTOTHEMA 72** 19 april 1996, enkele dagen voor het definitieve einde, wordt EC 82 "Etoile du Nord" uitzonderlijk gesleept door de eerbiedwaardige 2239. De trein heeft bijna de top van de zware helling tussen Cuesmes en Quévy bereikt. Serge MARTIN.

De allerlaatste TEE, de "Watteau", hield stand tot 28 mei 1995, maar toen moest hij ook nederig het hoofd buigen voor de HST. Op dat ogenblik werd alleen nog de EC 82/87 "Etoile du Nord" Paris - Brussel - Amsterdam verzorgd door inox rijtuigen en dit tot aan de fatale datum van 1 juni 1996. Op die dag werd de EC 87 van Amsterdam tot Roosendaal verzorgd door de 204.004 en verder tot Brussel door de 1505.

Gedurende die laatste tien jaar schrompelde het bestand van de inox rijtuigen volledig in elkaar. Van de 158 in het begin

viel het aantal terug tot 142 in 1992, tot 87 in 1995 en nog slechts 46 begin 1998! De SNCF zocht wel naar nieuwe inzetmogelijkheden. De mogelijkheid om ze in te schakelen in de regio Rhône-Alpes stelde problemen op gebied van het gewicht, de rijtuigen waren eigenlijk redelijk zwaar.

Ook de voeding, uitsluitend via een generatorwagen speelde niet in hun voordeel, een andere mogelijkheid om ze van elektriciteit te voorzien bestond niet en joeg natuurlijk ook de personeelskost naar omhoog. Het kostenplaatje voor het algemeen onderhoud was ook vrij aanzienlijk.

Dit alles deed de SNCF uiteindelijk afzien van het hergebruik van deze rijtuigen. Enkele rijtuigen werden nog omgebouwd tot expositierijtuigen (zes rijtuigen en twee generatorwagens), een triest einde voor zulk een prestigieus materieel!

Vijftien van de zeventien rijtuigen die eigendom waren van de NMBS werden gekocht door de SNCF.

De oorspronkelijke overeenkomst tussen beide maatschappijen verplichtte de SNCF er toe de rijtuigen over te nemen in geval de verbinding Paris - Brussel zou opgeheven worden. De twee andere (B9 1/2 tuj en A8tuj ) werden opgenomen in het historisch patrimonium van de NMBS en worden momenteel bewaard in Haine-Saint-Pierre.

De bedoeling ze te verkopen aan het buitenland resulteerde oorspronkelijk slechts in de verkoop van twee rijtuigen en twee generatorwagens aan Senegal in 1993. Een reële mogelijkheid tot verkoop bood zich aan toen eind 2000 Cuba ernstige interesse betoonde. Uiteindelijk kocht dit land niet minder dan 36 rijtuigen.

**Met het verdwijnen van bepaalde treinen, was er een overschot aan TEE-rijtuigen. Daarom werden ze wel eens ingezet voor bedevaartstreinen naar Lourdes.**

**Op 17 juli 1992 sleept de 2007 een bedevaartstrein tussen Tournai en Jeumont door het station van Mons.**

Serge MARTIN.



↑ Een dag nadat de TEE-rijtuigen uit de reguliere dienst werden teruggetrokken, organiseerde COPEF in samenwerking met GTF een afscheidsrit.

De foto kwam tot stand tijdens de terugrit van deze trein van Brussel-Zuid naar Aulnoye, kort voorbij het grenspunt te Quévy. De trein wordt gesleept door de 1501 en 204.004. Serge MARTIN.

→ Geen glorieus einde voor enkele roestvrije TEE-rijtuigen, gedgegradeerd tot simpele expositie-rijtuigen...

Expositietrein van "Saveurs d'Europe" : Brussel-Zuid, 2 maart 1998. Roger CRIKELAIRE.



→ Een van de twee bewaarde rijtuigen van het historisch patrimonium van de NMBS : het rijtuig 151 B91/2tu, ex-TEE van het type PBA. Leuven, 25 augustus 1996. Roger CRIKELAIRE.





## De inox TEE-rijtuigen in Cuba

In 2000 kochten de Cubaanse spoorwegen (Ferrocarriles de Cuba) van de SNCF in totaal 36 roestvrije TEE-rijtuigen met de bedoeling een snelle en luxueuse trein in te leggen.

Ze kwamen tussen april en oktober 2001 in Cuba aan.

Ze werden samengevoegd tot drie stammen van elk 12 rijtuigen. Deze kunnen niet onderling uitgewisseld worden aangezien enkel de twee eindrijtuigen voorzien zijn van de in Cuba gebruikelijke automatische koppelingen.

Van de drie stellen wordt er slechts één voor de dagelijkse dienst gebruikt, namelijk voor een snelle speciale dienst tussen Havana en Santiago de Cuba (servicio especial rapido Habana - Santiago).

Het tweede stel is reserve maar wordt in de praktijk vrijwel nooit ingezet. De Cubaanse spoorwegen schaffen de trein liever af ("annulate", een op Cuba veel gebruikt woord zoals de deelnemers aan de TSP-Transnicoreis in maart 2006 hebben kunnen vaststellen...)



**Op 6 mei 2005 rangeert de 50912 een TEE-stel in het station van Santiago. Deze door General Electric gebouwde BB is van Mexicaanse origine.**  
Thierry NICOLAS / Transnico.

**FOTO 73-13 Doortocht van de 'especial rapido' Habana - Santiago tussen Dos Caminos de San Luis en El Cristo gesleept door de 52503. Dit is één van de 12 nieuwe locomotieven die in 2005 in China werden gebouwd.**

Foto's TSP-Transnico.





Het derde stel is ongebruikt afgesteld.

Het enige stel verzekert dus een treinpaar tussen Havana en Santiago. Gezien de afstand (+/- 1000 km) verlaat het Havana en Santiago om de twee dagen (bv. op even dagen vanuit Havana en op oneven dagen vanuit Santiago).

**FOTO 73-14** ↗

*Detail van het overgangsbalkon tussen twee ex-TEE-rijtuigen. We zien duidelijk het verschil tussen de daken van rechts een PBA en links een "Mistral 69".*

*TSP-Transnico.*



**FOTO 73-15** →

*Twee "Mistral 69"-rijtuigen. Afgezien van de opschriften en de automatische koppeling aan de eindrijtuigen werd er niets veranderd.*

*TSP-Transnico.*



↓ Op 11 december 2005 rangeert de 31201 een stel ex-TEE-rijtuigen in het station van Havana. Het gaat om een locomotief van 1200 pk die tweedehands in Canada werd gekocht. Ze is van het type GM1 en werd omgebouwd van A1A A1A naar Bo'Bo'.

*Thierry NICOLAS / Transnico.*







**Op 8 oktober 2004 wordt een stel op een keerdriehoek in Santiago de Cuba gerangeerd. Op kop locomotief 71032 van Russische afkomst (type TEM-2 waarvan er 58 stuks werden geleverd in 1974 door Briansk). Deze Co'Co's ontwikkelen een vermogen van 760 kW. Thierry NICOLAS/Transnico.**

**Op 26 oktober 2005 passeert een ex-TEE-stel in Dos Caminos, gesleept door de 52438 en 52406. In 1975 werden 44 stuks van deze Co'Co's van 1900 kW geleverd door Montreal Locomotive Works (MLW type MX624) in Canada. Thierry NICOLAS/Transnico.**







*Gisteren*

**FOTO BD-223** Op 24 april 1955 rijdt een goederentrein, afkomstig uit Schaarbeek, door het station van Bosvoorde en wordt gesleept door twee krachtige locomotieven type 29 van de stelplaats Stockem. Enkele maanden later, op 15 januari 1956, werd lijn 161 onder spanning gezet tussen Brussel en Ottignies. Op de foto zijn de bovenleidingspalen reeds duidelijk zichtbaar voor de brug. Op 26 maart 2006 vertrekt L-trein 6561 (Brussel-Zuid - Ottignies - Louvain-la-Neuve) uit hetzelfde station. Op 50 jaar is er weinig veranderd. De seinpost werd afgebroken en het oude station, zo geliefd door Paul Delvaux, moest plaats ruimen voor een klein stijlloos gebouw, dat trouwens sinds enige tijd is gesloten. Deze plaats zal de komende maanden - door de uitbreiding naar vier sporen voor de uitbouw van het GEN - volledig veranderen.

Foto's : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP - Christian DOSOGNE.

*Vandaag*





# 100 jaar P8 - de **64.169** van het TSP

## deel 2



*De 64.089 werd in september 1963 vereeuwigd in de stelplaats van Merelbeke. Deze P8 van het tweede type, gebouwd door Schwartzkopff in 1918 met fabrieksnummer 6582, werd bij de KPEV ingeschreven als "Essen 2489". Hoewel ze was ingedeeld bij Brussel-Zuid, muteerde ze op 10 december 1940 noodgedwongen naar de DR en kwam terecht in de stelplaats van Cuxhaven, die afhing van de RBD Hamburg. Bij haar terugkeer in 1946 in België kreeg ze het nummer 64.089 en werd ze op 30 juni 1946 toegewezen aan de stelplaats van Berchem. Daarna verhuisde ze nog enkele malen : Merelbeke (28-10-1946), Berchem (11-07-1947), Aarschot (15-04-1957) en Merelbeke (22-03-1962). Hier beëindigde ze haar loopbaan op 22 september 1965 (uit de geschriften op 7 oktober 1965). Op de rookkast werd een schoorsteen met schoorsteenkroon en demper gemonteerd. Aan de loc is tender nr. 22.005 (type 35 - 22 m<sup>3</sup>) gekoppeld.*

*Daniel THIELEMANS.*

### DE TYPES 64 TIJDENS DE TWEDE WERELDOORLOG

Na de Duitse invasie van van 1940 in ons land, werden alle types 64, uitgezonderd de 6408 (tijdens een bombardement op Mons in mei 1940 vernield) gerepatriëerd naar Duitsland (officieel als "Leihlok" - geleende locomotieven). Ze verlieten België in meerdere partijen tussen november 1940 en februari 1942. De NMBS werd verplicht om de machines in perfect rijvaardige toestand af te leveren, volgens de eisen van de DR.

Deze machines werden toegewezen aan de regionale directies van Köln, Essen, Hamburg, Münster, Karlsruhe, Wuppertal, Halle en Hannover. Zij bewaarden enige tijd hun NMBS-nummer maar werden later ondergebracht in de DR-reeks 38 maar met behoud van hun NMBS-volnummer. Een voorbeeld : de 6402 werd vernummerd als 38 6402. Volgens meerdere bronnen werden

verschillende machines niet in dienst genomen, maar dienden ze als onderdelenmagazijn voor de P8'en van de DR.

Direct na de oorlog begon men met hun teruggave aan België. Deze operatie vond plaats tussen 1945 en 1950.

Ondertussen voerde de NMBS een nieuw nummeringssysteem met vijf cijfers in, dat vanaf 1 januari 1946 werd toegepast. Het was voorzien dat de types 64 de volgende nummers kregen :  
- 64.001 t/m 64.007, 64.009 t/m 64.167 voor de 6401 t/m 6407 en 6409 t/m 6567;  
- 64.008 voor de 6400 (de 6408 werd in mei 1940 vernield).

Daarentegen werd een P8 van de DR, de 38 3204, achtergelaten in België en beschouwd als "oorlogsbuit". Ze werd door de NMBS op 7 oktober 1944 opgenomen in de geschriften en vernummerd als 6468 (later 64.168). Deze locomotief werd in 1950 teruggegeven aan de DB.

De repatriëring van de types 64 gebeurde vooral in 1945 (48 eenheden) en in 1946 (85). Eén enkele kwam in 1947 terug en in 1950 volgden 19 locs. Veertien machines keerden nooit terug naar België :

- de 6400, 6404, 6405, 6426, 6460, 6468 en 6491 bleven achter in Oost-Duitsland;
- de 6448, 6452, 6455 en 6457 bleven in Polen, waar ze de PKP-nummers Ok1-20, 51, 52 en 169 ontvingen;
- de 6407 en 6452 vond men nooit terug en werden als verloren beschouwd;
- de 6564 raakte ernstig beschadigd en werd met akkoord van de NMBS in 1946 te Münster verschroot.

Meerdere machines werden in een erbarmelijke toestand aangetroffen (zie foto's in *OP DE BAAN 41* pagina's 8-9) en vijf locomotieven werden onmiddellijk geschrapt uit de inventaris : de 6559 (+1946), 6567 (+1947), 6544 (+1948), 6416 en 6500 (+1950).



## INZET TUSSEN 1946 EN 1967

De types 64 werden, zoals alle machines van Pruisische origine, zeer gewaardeerd : simpel, robuust, goedkoop in onderhoud en relatief snel (100 km/h). Ze bleken bijzonder geschikt voor gebruik op het Belgische net. Het is dan ook geen verrassing dat de 64'en de types 81 (ex-Pruisische G8<sup>1</sup>) de laatste twee reeksen stoomlocomotieven van de NMBS waren die hun vuren doofden in 1967.

Ondanks de sterk opkomende diesel- en elektrische tractie, werden de types 64 niet geschrapt, maar namen gewoon de plaats in van andere locomotiefreeksen.

In mei 1946 omvatte het effectief 73 machines die verdeeld werden tussen de depots van Haine-Saint-Pierre (23), Liège-Guillemins (22), Berchem (20), Ottignies (7) en Hasselt (1). Vijftien eenheden bevonden zich in de Centrale Werkplaatsen voor herstelling.

In mei 1947 omvatte het effectief 132 krachtvoertuigen die verdeeld werden tussen de stelplaatsen van Berchem (28), Liège-Guillemins (25), Haine-St.-Pierre (17), Ath (12), Ottignies (11), Merelbeke (11), Hasselt (10), Bertrix (9) en Tamines (9).

In 1950 ruilde Bertrix zijn types 64 in voor types 29 en werden de 64'ers toegewezen aan de depots van Tamines, Montignies en Saint-Martin.



**FOTO BD-232** De 64.103 van het depot van Tamines lest op 30 mei 1956 haar dorst te Jemelle. Zij is uitgerust met een stoomketel waarbij de positie van de stoomdom en zandkist werd omgekeerd : de stoomdom is in het midden van de stoomketel geplaatst, achter de zandkist. Negen types 64 waren van zulk een stoomketel voorzien. De tender is van het type 36 nr. 22.312 (22 m<sup>3</sup>). Het waren meestal tenders van het type 35 of 36 die de types 64 vergezelden. Deze P8 van het tweede type werd in 1918 door Henschel (nr. 16458) gebouwd. De KPEV gaf haar het nummer "Hannover 2502". In 1925 werd ze de 6503. In 1940 was ze ingedeeld bij de stelplaats Mons. Ze ruilde op 25 januari 1941 België voor Duitsland en verhuisde naar de stelplaats van Düsseldorf (RBD Wuppertal). Na haar terugkeer werd ze achtereenvolgens toegewezen aan Berchem (8-12-1945), Ottignies (10-04-1946), Tamines (3-11-1951), Mol (30-06-1959) en tenslotte Tournai (10-09-1959). Ze sleepte op 31 juli 1966 de laatste met stoom verzekerde reizigerstrein van de stelplaats Tournai. Ze maakte eveneens deel uit van de 11 laatste types 64 die nog opgenomen waren in de inventaris op 1 januari 1967 en werd geschrapt op 24 februari 1967.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De 64.108 (stelplaats Merelbeke) komt in mei 1963 aan te Mechelen. Ze werd in 1917 gebouwd door Humboldt (nr. 1283) en in de inventaris van de KPEV opgenomen als "Elberfeld 2507". In 1925 kreeg ze bij de Belgische Staat het nummer 6508. Ze was gestationeerd te Mons, toen ze op 18 november 1940 richting Duitsland vertrok en toegewezen werd aan de RBD Hannover. Na haar terugkeer verbleef ze opeenvolgend te Haine-Saint-Pierre (26-07-1946), Berchem (30-09-1946), Sint-Niklaas (20-05-1957) en Merelbeke (28-09-1962) waar ze werd geschrapt op 20 juni 1966. Ze is uitgerust met een schouw die voorzien is van een schoorsteenkroon en een demper, en een nieuwe rookkastdeur. Daniel THIELEMANS.





In mei 1951 bedroeg het volledig park 148 eenheden. De werkplaats van Landen ruilde zijn types 9 in voor types 64. De machines waren als volgt verdeeld : Haine-Saint-Pierre (20), Berchem (20), Ath (20), Liège-Guillemins (15), Montignies (14), Merelbeke (14), Ottignies (13), Tamines (12), Hasselt (10), Saint-Martin (7) en Landen (7).

Op 23 februari 1952 sloot de stelplaats van Saint-Martin haar poorten en droeg de P8'en over aan het depot van Montignies en herbergde nu 23 P8'en.

In mei 1953 kwamen vijf P8'en aan in het depot van Trois-Ponts. Kinkempois mocht, in afwachting van de sluiting van

de stelplaats van Liège-Guillemins, zijn eerste P8 (de 64.058) ontvangen. Na de sluiting, op 4 oktober 1954, bezat Kinkempois 14 P8'en.

Als gevolg van de schrapping van de types 38, ontving Aarschot in mei 1955 zeven types 64 ter vervanging. Landen bezat nog slechts drie machines, daarmee werd het einde van het stoomtijdperk in deze standplaats ingeluid.

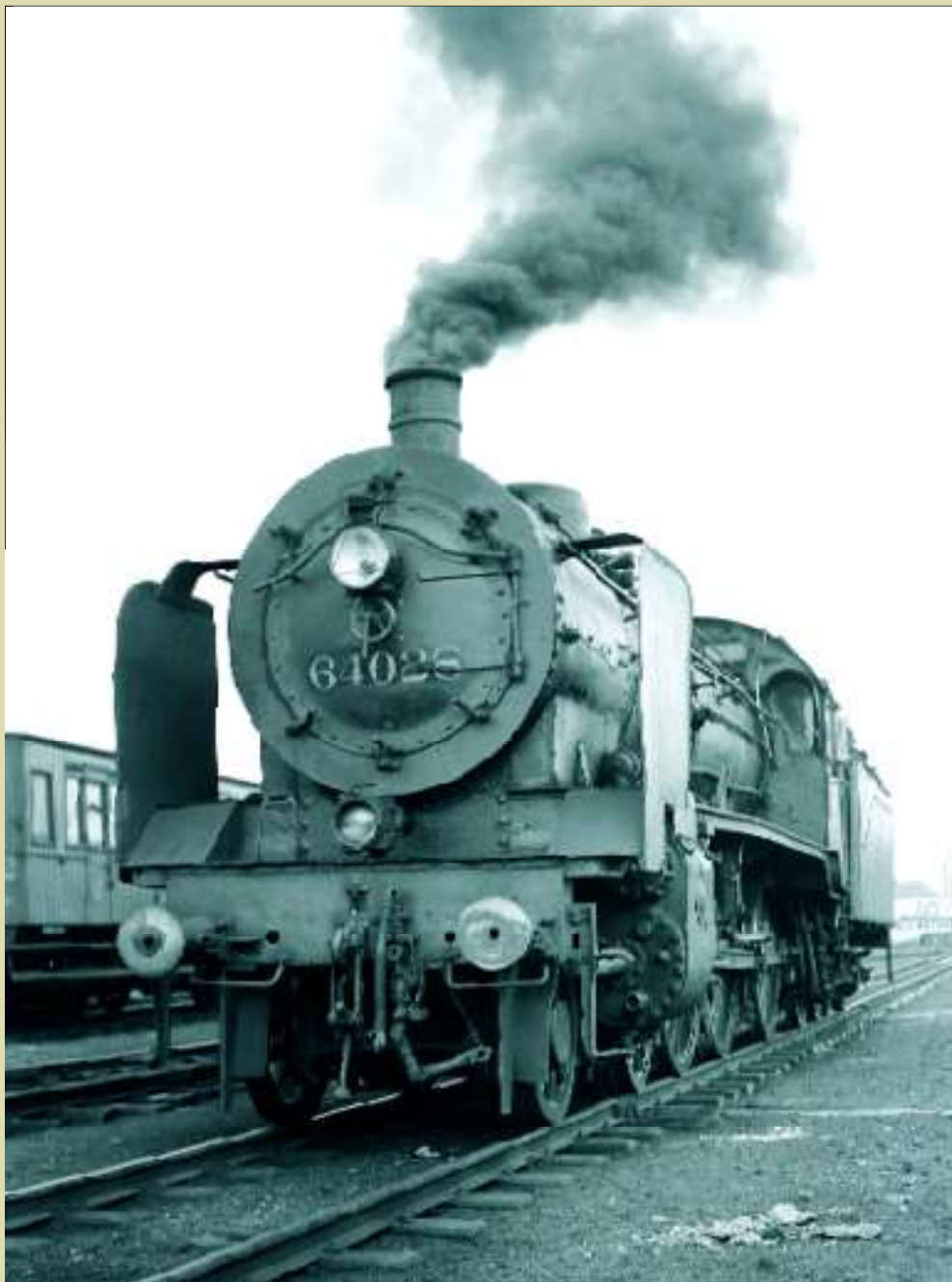
In mei 1956 had Landen geen enkele stoomloc meer en verminderde het effectief van Haine-Saint-Pierre (nog 3 eenheden) door de levering van de dieselmachines type 201 (de latere reeks 59). Daarentegen ontvingen St.-Niklaas (6) en Brugge (3) types 64.

In mei 1957 verlieten de P8'en definitief

de werkplaats van Haine-Saint-Pierre, terwijl vijf locomotieven richting Oostende gingen.

De aankomst van de types 201 te Antwerpen-Dam en te Hasselt gaf aanleiding tot de eliminatie van het P8-bestand van Berchem en een vermindering van het effectief van Hasselt (drie machines). Het tractiepark van Sint-Niklaas werd tot 16 eenheden uitgebreid.

In 1959 hadden talrijke veranderingen plaats in de toewijzing van de types 64. De stelplaats van Oostende sloot de deuren op 16 februari 1959. Hasselt en Kinkempois ruilden hun laatste machines in voor types 201. Statte kreeg types 64 (met onderhoud in Kinkempois) als vervanging voor de types 40, die op hun beurt verhuisden naar Kortrijk.



#### FOTO BD-233

*Een mooi algemeen zicht op de 64.028 te Charleroi-Sud op 10 november 1954. Deze locomotief werd tijdens haar verblijf in Duitsland van windleiplaten voorzien.*

*Enkel nog een tweede type 64 bezat windleiplaten : de na WO II in België achtergebleven 64.168, maar in 1950 teruggewen aan de DB. De 64.028 werd in 1912 gebouwd door Humboldt. Het was een P8 van het eerste type. De KPEV nummerde haar als "Cöln 2428". Op 8 november 1940 moest ze noodgedwongen de stelplaats van Muizen ruilen voor Duitsland (RBD Köln). Na haar terugkeer werd ze opeenvolgend toegewezen aan de volgende stelplaatsen : Haine-St.-Pierre (01-07-1946), Bertrix (19-08-1946), Merelbeke (18-10-1947), Liège-Guillemins (4-12-1948), Saint-Martin (19-05-1951), Montignies (23-02-1952), Sint-Niklaas (02-09-1957) en Merelbeke (26-01-1964) waar ze uit de geschriften werd verwijderd op 27 juli 1964.*

*Ze was uitgerust met een verhoogde schoorsteen.*

*Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*



In Braine-le-Comte werd, ter vervanging van de types 40, een nieuwe inzetreeks voor de P8'en (8 eenheden) gecreëerd; Dendermonde kreeg 3 machines. Door de elektrificatie van lijn 161 hield Ottignies slechts twee locomotieven over. In 1960 waren er geen 64'en meer in Ottignies.

Na de sluiting van het depot van Trois-Ponts muteerden de 7 machines op 1 augustus 1959 naar Gouvy. Tournai ontving, ter vervanging van haar geschrapte of gemuteerde types 40, zeven locs.

Na meer dan 15 jaar trouwe dienst werden in 1960 de eerste schrappingen bij de P8'en genoteerd. (In totaal 13 machines.) De stelplaatsen van Tamines en Kinkempois verloren hun P8'en. Mol sloot zijn poorten op 29 mei 1960 en zijn negen types 64 verhuisden naar Hasselt. Hierdoor kreeg Hasselt opnieuw P8'en.

In mei 1961 waren er nog 136 P8'en aanwezig op het net die als volgt verdeeld waren :

Merelbeke (16), St.-Niklaas (15), Montignies (14), Dendermonde (14), Ath (13), Aarschot (12), Statte (12), Tournai (12), Braine-le-Comte (10), Hasselt (9), Brugge (6) en Gouvy (3).

**FOTO BD-234** Op 15 mei 1955 wacht de 64.128 van Kinkempois met de internationale trein 182 Köln - Paris-Nord in het station van Verviers-Central op het vertreksein. Links verzekert omnibus 4163 met bestemming Liège, gesleept door de 201.006 (latere 5906), de aansluiting. De 64.128 (ex-6528, ex-Elberfeld 2528) werd in 1918 gebouwd door Henschel (nr. 15716). Bij het uitbreken van de oorlog in mei 1940 was ze toegewezen aan Mons. Op 17 januari 1941 moest zij noodgedwongen Mons ruilen voor de RBD Wuppertal. Na haar ballingschap werd ze nog ingedeeld bij Berchem (08-12-1945), Liège (03-04-1946), Kinkempois (16-05-1953), Statte (16-06-1958) en Kinkempois (27-09-1961). Ze werd op 3 oktober 1963 buiten dienst gesteld en uit de geschriften verwijderd op 21 oktober 1963. Ze bezit een schoorsteen met windvanger en een ACFI-voorverwarmer.



*De 64.149 was de enige type 64 die een voedingsstoomdom bezat. Ze ontving deze uitrusting tijdens haar verblijf in Duitsland gedurende de Tweede Wereldoorlog. Deze P8 werd in 1916 gebouwd door Humboldt en kreeg de Pruisische inschrijving "Münster 2424". Bij het uitbreken van WO II was zij toegewezen aan het depot van Baulers. Ze verliet vrij laat België (12 januari 1942) en werd ingedeeld bij de RBD Münster. Na haar terugkeer deed ze nog dienst bij de stelplaatsen van Haine-Saint-Pierre (17-11-1945), Brugge (8-06-1956) en Brugge (16-02-1960). Men stelde ze op 3 oktober 1963 buiten dienst. Deze foto werd te Tournai, na haar buitendienststelling gemaakt.*

*Foto : Pierre Coppieters, verzameling Christian MICHEL..*

*Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*





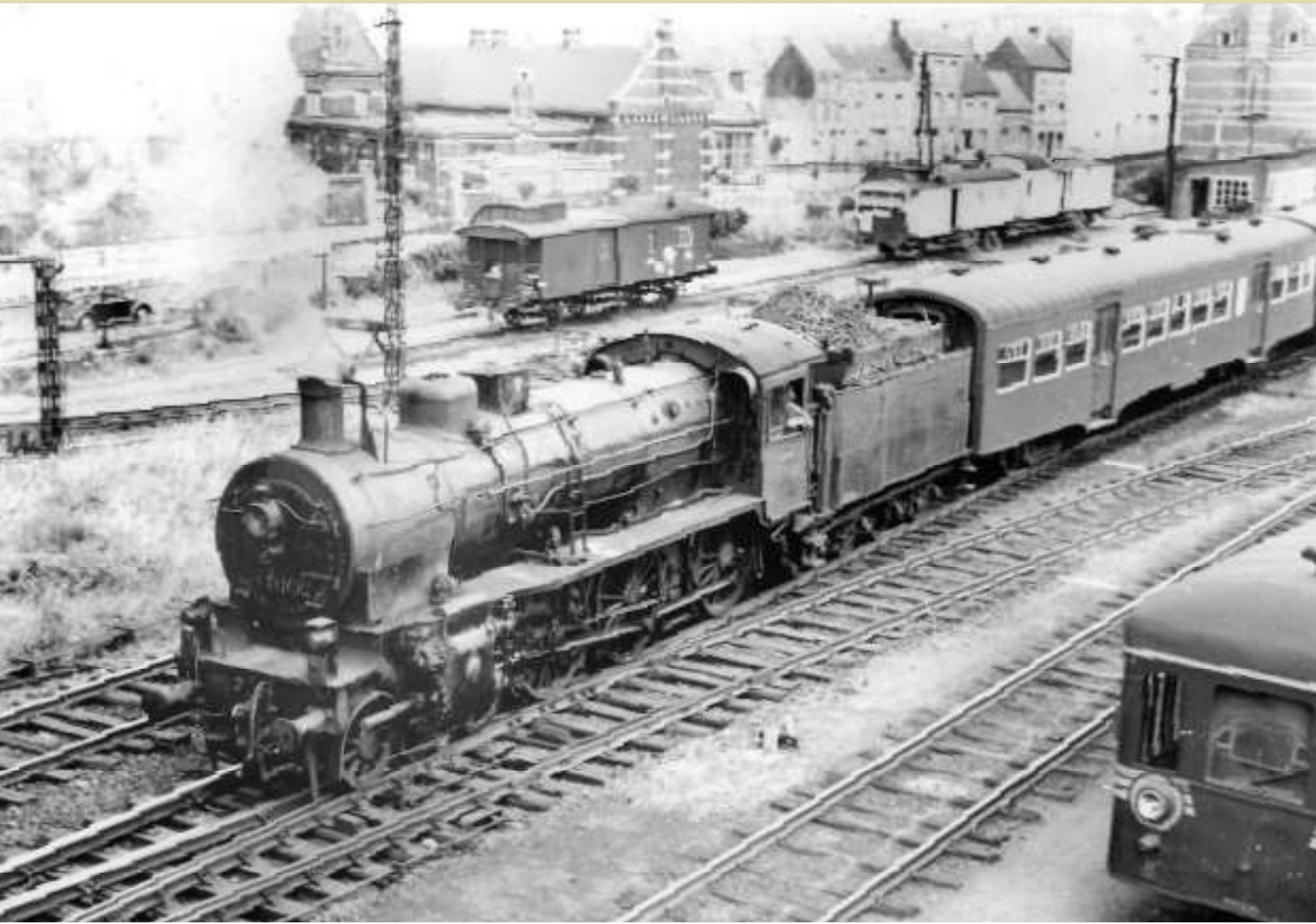


*Op 5 februari 1964 wacht de 64.073 (stelplaats Merelbeke) op haar volgende dienst te Antwerpen-Linkeroever. Ze werd in 1917 gebouwd door Humboldt en ingeschreven als "Essen 2743". Ze verliet Ronet op 14 december 1940 voor haar gedwongen verblijf bij de stelplaats van Hameln (RBD Hannover) in Duitsland. Na haar terugkeer verbleef zij te Ath (16-07-1946), Hasselt (14-10-1946), Haine-Saint-Pierre (15-03-1952), Kortrijk (8-05-1952), Merelbeke (3-03-1953), Kortrijk (8-05-1964) en Kinkempois (aankomst op 7 maart 1966 en geschrapt op 21 oktober 1966).*

*Foto : H.G. HESSELINK, verzameling DU CABRI.*

*Een foto van de beroemde 64.002, gemaakt te Ath in 1962. Het betreft de tweede P8 gebouwd voor de KPEV. (Schwartzkopff 3617). Ze kwam in 1906 in dienst met het nummer "Cöln 2402". Op dat moment bezat ze een gestroomlijnd machinistenhuis. Na haar aankomst bij de Belgische Staatsspoorwegen in 1919 was ze niet meer voorzien van deze stroomlijnbekleding. Na haar terugkeer uit Duitsland na WO II werd ze toegewezen aan Haine-Saint-Pierre (4-07-1946), Bertix (4-08-1946) en Ath (3-07-1948). Haar vuur werd definitief gedoofd op 15 december 1964 en ze werd uit de inventaris geschrapt op 31 december 1964. De twee locomotieven op deze pagina zijn uitgerust met een licht verbredende schoorsteen met windvanger en demper.*

*Daniel THIELEMANS.*





Op 27 september 1961 wordt de werkplaats van Statte gesloten. De negen P8'en muteerden naar Kinkempois, dat op die manier terug types 64 kreeg.

In 1963 werden opnieuw negen machines geschrapt. Op 30 december 1962 sloot het depot van Sint-Niklaas de poorten en alle P8'en verhuisden naar Merelbeke. Ingevolge de elektrificatie van de lijn 96 Brussel - Mons hield de remise van Braine-le-Comte nog slechts twee types 64 over.

Het jaar 1966 werd fataal voor de stoomtractie in ons land. Er werden niet minder dan 18 locomotieven van het type 64 geschrapt.

## DE LAATSTE LOODJES...

In mei 1966 deden de 46 overlevenden dienst te Merelbeke (16 waarvan 7 toegewezen aan Dendermonde en 3 aan Sint-Niklaas), Kortrijk (10 waarvan 3 voor Oudenaarde), Tournai (9), Kinkempois (8) en Ath (3). De remises van Ath en Sint-Niklaas verloren hun types 64 op 1 juni; Oudenaarde op 3 oktober; Dendermonde op 17 oktober. Kinkempois doofde de vuren van de bij Statte gedetacheerde P8'en op 7 november.

Kortrijk verzekerde de laatste dienst met de 64.150 op 20 december 1966. De 64.082 en 64.150 genoten van een uitstiel dankzij de bietencampagne. De 64.082 reed tot 24 november 1966.

In Merelbeke bestond er bij de winterdienst vanaf 3 oktober 1966 nog steeds een omloop van vier dagen voor de types 64 gedetacheerd te Dendermonde. De verdieseling die begon midden augustus liep op 17 oktober 1966 af met de buitendienststelling van de 64.015, 64.027, 64.070 en 64.148 met het PV. 471 van 6 oktober 1966 (uit de geschriften op 24 oktober 1966) en de 64.022, 64.064, 64.153 en 64.162 met het PV. 554 van 21 november 1966 (uit de geschriften op 9 december 1966).

Te Oudenaarde waren in mei 1966 nog 5 types 64 (64.012, 64.094, 64.120, 64.150 en 64.160). De dieseltractie loste hen op 3 oktober 1966 definitief af.

Te Kinkempois waren de vijf bij Statte gedetacheerde types 64 nog in dienst tijdens de winterdienst van 1965/1966. Het waren de 64.041, 64.043, 64.093, 64.109 en 64.133. Op 3 oktober 1966 werd hun inzetreeks van vier tot twee dagen verminderd, maar vanaf 7 no-

vember 1966 bestond deze niet meer. Te Tournai waren er tijdens de winterdienst van 1965/1966 nog 10 machines beschikbaar voor een inzetreeks van 7 dagen. Deze omloop werd vanaf de zomerdienst van 1966 teruggebracht tot 5 dagen met 8 machines. Dit waren de 64.045, 64.097, 64.103, 64.131, 64.143, 64.146, 64.147 en 64.158.

Op 2 juli 1966 werd de allerlaatste trein in reizigersdienst met stoomtractie van de stelplaats Tournai gesleept door de 64.103. Nog enkele lokale treinen en rangeringen werden officieel tot 31 juli 1966 uitgevoerd met stoomlocs.

Sinds begin 1967 werd er geen enkele officiële dienst meer verzekerd door de types 64. De 64.045 van Tournai werd echter terug onder druk gezet tijdens de winter van 1966/1967.

Zij moest de voorverwarming van de rijtuigenstammen in dit station verzorgen. Ze verplaatste zich op eigen kracht en werd bediend door een machinist en een stoker. Daarbij verzekerde zij officieus nog vele rangeringen in het station, de werkplaats en de onderhoudspost voor rijtuigen.

*Een mooi zijaanzicht van de 64.062 te Mol. Deze loc van het tweede type heeft geen bijzonderheden. Men kan de licht verbredende schoorsteen met windvanger en demper waarnemen. Ter hoogte van de eerste aangedreven as is de schaarstoel goed zichtbaar. De luchtpomp is van het type Westinghouse en de tender van het type 36 (22 m<sup>3</sup>). Ze werd in 1918 door Schwartzkopff gebouwd en kreeg het nummer "Mainz 2641". In 1940 was ze toegewezen aan Latour, maar op 20 januari 1941 moest ze België verlaten met bestemming de RBD Karlsruhe. Na haar terugkeer had ze nog drie standplaatsen : Berchem (08-03-1946), Mol (26-08-1957) en Hasselt (09-05-1960). Ze werd buiten dienst gesteld op 5 augustus 1963 en geschrapt op 20 augustus 1967.*

Daniel THIELEMANS.







*De 64.162 werd op een koude ochtend in december 1963 vereeuwigd te Moerbeke-Waas, op kop van een bietentrein. Deze machine, gebouwd door Schichau in 1917, kreeg bij de KPEV het nummer "Königsberg 2476". In 1925 werd ze bij de Belgische Staat vernummerd als 6562. Bij de Duitse inval in 1940 bevond ze zich in de stelplaats van Luttre. Haar gedwongen verblijf in Duitsland begon op 30 november 1940 in de stelplaats van Dortmund (RBD Essen). Na haar terugkeer vertoefde ze achtereenvolgens in de stelplaatsen van Ottignies (14-06-1950), Liège (23-03-1952), Kinkempois (16-05-1953), Ottignies (14-04-1958), Braine-le-Comte (09-11-1958), Merelbeke (24-04-1963), Dendermonde (07-06-1963) en Merelbeke (01-10-1963), waar ze haar loopbaan beëindigde op 21 november 1966 (uit de geschriften op 27 november 1966).*

*Daniël THIELEMANS.*

De 64.045 werd door dit feit de laatste bij de NMBS in dienst zijnde stoomlocomotief...

Op 1 januari 1967 waren er nog elf types 64 opgenomen in de inventaris, maar ze hadden, buiten de 64.045, geen enkele dienst meer verzekerd sedert 20 december 1966 :

- te Kinkempois de 64.042, 64.043, 64.093 en 64.109;
- te Kortrijk de 64.082, 64.160 en de 64.150 voor Oudenaarde;
- te Tournai de 64.045 en 64.103;
- te Merelbeke (Dendermonde) de 64.019 en 64.029.

Op 6 februari 1967 werd het bestand van Tournai met zeven bijkomende machines uitgebreid : de 64.019, 64.029 (beide van Merelbeke), 64.043, 64.082, 64.150 (alle drie van Kortrijk), 64.093 en 64.109 (beide van Kinkempois). Deze

acht P8'en werden bewaard tot 20 april 1967, datum van hun schrapping maar gelijktijdig ook het einde van de stoomtractie bij de NMBS (meer over dit onderwerp, zie *OP DE BAAN* 29, pagina's 4 tot 10).

Het proces-verbaal van hun schrapping, opgesteld op 29 maart 1967, vermeldde dat de 64.045 moest onderhouden worden tot juni 1967. Ze diende dan nog een folkloristische trein te slepen om daarna verschroot te worden. Maar dankzij de inzet van enkele spoormannen kon ze gelukkig ontsnappen aan de slijbranders.

In feite werd 64.045 nog twee maal ingezet. Op 10 juni 1967, ter gelegenheid van de festiviteiten voor de 700ste verjaardag van de stad Oostende, liet men de Koninklijke Trein van Leopold II tussen Brussel en Oostende rijden. Om

deze rijtuigenstam, daterend uit de "Belle Epoque", niet te ontsieren, werd besloten om de 64.045 in te zetten voor de sleping.

Daarna werd ze in 1969 nog een laatste maal onder druk gezet. Ze mocht figuren in een aflevering van het BRT-programma "Wij, Heren van Zichem" (zie *ODB* 30 pagina's 8 en 9). Ze reed vanuit het station van Aarschot, met drie houten GCI-rijtuigen naar Diest. De trein stopte in het station van Zichem (voor de gelegenheid omgedoopt tot Herentals), waar de acteurs voor de camera's dienden uit te stappen. Daarna reed het konvooi verder naar Diest.

Sedertdien staat de 64.045 te Leuven in de museumbewaarplaats...

*Dit artikel kon enkel geschreven worden dankzij de waardevolle notities van Christian MICHEL, die we hartelijk danken.*



In mei 1966 begeeft de 64.082 (stelplaats Kortrijk) zich met een omnibus naar Ronse. Ze werd vereeuwigd in de omgeving van Elignies-lez-Frasnes. Deze P8, gebouwd in 1918 door Schwartzkopff, droeg volgde nummers : "Hannover 2482", 6482 (Belgische Staat) en 64.082 (NMBS). Op last van de Duitse bezetter ruilde ze op 6 december 1940 Mons voor de RBD Hamburg. Na haar terugkeer was ze nog gestationeerd bij zes stelplaatsen : Haine-Saint-Pierre (05-07-1946), Liège (18-09-1946), Landen (08-10-1952), Aarschot (31-01-1955), Leuven (01-02-1964) en Kortrijk (14-10-1964).  
Michel BOURGEOIS.

**FOTO 73-16** De 64.029 wacht in 1967 te Tournai op haar verschroting. Ze maakte deel uit van de laatste acht types 64, verzameld op 6 februari 1967 in Tournai, die met het historische proces-verbaal van 20 april 1967 geschrapt werden. Deze machine, gebouwd door Humboldt, begon haar loopbaan in 1916 bij de KPEV als "Münster 2429". In 1919 werd ze toegewezen aan de Belgische Staat, maar keerde op 21 januari 1941 terug naar Duitsland (ze was op dat moment ingedeeld bij de stelplaats van Mons). Ze deed er dienst bij de RBD Wuppertal. Na de oorlog diende ze achtereenvolgens bij Bertrix (08-12-1945), Ottignies (23-04-1946), Oostende (12-10-1956), Dendermonde (04-11-1959) en Merelbeke (11-05-1962). De beide locs, afgebeeld op deze pagina, werden op 10 februari 1967 overgebracht naar Tournai. Ze stonden er in reserve en werden uiteindelijk ingevolge het historische proces-verbaal van 20 april 1967 geschrapt : het definitieve einde van de stoomtractie in België!  
Henri CHAUVEHEID.





## Frankrijk

### De reeksen CC 65500 en A1A A1A 68000 geschrapt

Twee reeksen lijndiesels met groot vermogen zijn uit het Franse spoorwielandschap verdwenen : de CC 65500 en de A1A A1A 68000.

#### De CC 65500

Begin jaren '50 waren enkel het zuidelijk en zuidwestelijk gedeelte van de grote ringlijn (lees la Grande Ceinture) van Paris geëlektrificeerd. Deze ringlijn, met een lengte van 120 km en heuvelachtig profiel, moest de talrijke goederentreinen afkomstig van de verschillende vormingsstations in het land met bestemming de regio Paris verwerken. Met het doel om op een goedkope wijze de stoomlocomotieven van de types 151 TA en 151 TQ te vervangen, bestelde de SNCF een reeks zesassige diesellocomotieven met groot vermogen. Hun bouw werd toegewezen aan de Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL - mechanisch deel), de Compagnie Electro-Mécanique (CEM - elektrisch deel) en Sulzer (motorisatie).

De bestelling gebeurde in drie schijven: 20 in 1952, 5 in 1955 en 10 in 1956. Ze werden tussen 1955 en 1959 geleverd. Het waren de eerste Franse lijndiesels met groot vermogen.

Ze droegen drie verschillende nummers :



**FOTO 73-17** Door hun uiterlijk en specifiek geluid kregen zij de bijnaam "Dakota". Op 1 augustus 1976 rangeert de CC 65512 te Beauvais. Dit station was toen nog uitgerust met mechanische seinen (type "Lartigue"). Deze loc kwam in dienst op 6 mei 1956 en werd geschrapt op 16 februari 1983 en verkocht aan de maatschappij Travaux du Sud-Ouest. Philippe DIEU.

in het begin 060-DA-1 t/m 35, tussen 1962 en 1964 CC 64001 t/m 64035 en uiteindelijk CC 65501 t/m 65535 (de nummers vanaf 64000 werd toegewezen aan de reeks BB 63500 toen hun effectief de 500 eenheden overschreed). Deze machines met elektrische overbrenging bezaten een bijzondere dieselmotor : een Sulzer met twee krukassen, elk door zes cilinders aandreven.

De motor was afgeleid van deze van de prototypeloc 262 BD 1 (ex-PLM). Deze dieselmotor van 2000 pk (1472 kW) dreef een gelijkstroomgenerator aan, die op zijn beurt de 6 tractiemotoren voedde.

Ze mochten eerst slechts 70 km/h rijden, maar door hun goede rijeigenschappen op lijn werd deze al snel opgedreven tot 80 km/h. Men wees de locs toe aan de stelplaats van La Plaine, waar ze ineens 80 stoommachines vervingen. Ze verzorgden van hieruit diensten naar Le Bourget, Villeneuve, Jusivy, Vaires, Achères en Trappes.

Ze sleepten hoofdzakelijk bedevaarderstreinen tussen Bobigny, Juvisy en Vaires, autotreinen tussen het noorden en het zuiden van Bobigny naar Valenton en extra treinen met vakantie- of verlofgangers.

In de loop der jaren zestig verminderden hun activiteiten door de voortschrijdende elektrificatie van de "Grande Ceinture" en kregen ze vervangingstreinen toegewezen in de regio "Nord".



**Twee CC 65500'en komen in februari 1980 aan te Lyon-Perrache. Op kop de CC 65533 (in dienst op 21 juli 1959) werd uit dienst genomen in februari 2001 na het beëindigen van de werken aan de HSL Méditerranée.** Pierre HERBIET.



In 1977 beëindigden ze hun activiteiten op de ringlijn van Paris. Enkele eenheden werden verhuurd aan de steenkoolmijnen van Lotharingen, terwijl de rest meestal werktreinen ging slepen. Bij de aanleg van de eerste HSL tussen Paris en Lyon kregen de CC 65500 een nieuwe kans. Ze werden vanuit de stelplaatsen van Dijon en Vénissieux op de verschillende werven ingezet voor de sleping van zware werktreinen. Hier kwam hun groot vermogen en uitstekende adhesie goed van pas. Eens de werken aan de HSL Paris-Lyon beëindigd, werden een aantal locs

ingezet voor de sleping van werktreinen in de wijde omgeving van Dole, Vallorbe, Culoz, Modane, Chambéry en Grenoble, terwijl andere werden afgesteld. Vanaf het moment dat ze hun algehele revisie moesten ondergaan, volgden de eerste schrappingen. In 1984 waren reeds 11 machines terzijde gesteld. Vijf van hen werden uiteindelijk nog verkocht aan verschillende maatschappijen voor spoorwerken (Drouard, Desquenette et Giral en TSO).

Tussen 1987 en 1990 werden de 24 resterende machines ingezet op de

werven van de HSL "Atlantique" en de verbindinglijn ten zuiden van Paris. Aan het einde van de jaren '90 waren nog slechts 18 machines inzetbaar. Deze verhuisden allen naar Avignon om er dienst te doen bij de aanleg van de HSL "Méditerranée". Na beëindiging van deze werken in februari 2001 werden alle overlevende locs afgesteld te Avignon en Miramas. Ze deden nooit meer dienst en werden alle gezamenlijk geschrapt in december 2005.

**FOTO 73-18** De CC 65500'en beëindigden hun loopbaan in februari 2001 op de werf van de HSL "Méditerranée". Op 10 maart 2000 sleepte de CC 65501 een werktrein in de omgeving van Marseille. Als eerste machine van deze reeks werd zij op 10 juli 1955 in de stelplaats van La Plaine in dienst genomen en geschrapt in december 2005. Gedurende hun hele loopbaan bewaarden deze sterke machines hun sobere originele livree. *Pierre HERBIET.*



## De A1A A1A 68000

De 68000'en verschenen tussen 1963 en 1965 met het doel de stoomlocs te vervangen op kop van zware treinen.

De Compagnie des Ateliers et Forges de La Loire (CAFL) bouwde 80 exemplaren. Deze werden uitgerust met een Sulzer-dieselmotor van 1895 kW (12 cilinders in V), die een gelijkstroomgenerator aandreef en zo de vier tractiemotoren van de nodige energie voorzag.

Ze droegen de nummers 68001 t/m 68004 en 68006 t/m 68081 (de 68005 verliet de fabriek als 68501 - meer hierover verder).

Tijdens hun ontwikkeling hield men er rekening mee at ze ondanks hun hoog gewicht (106 t) in staat moesten zijn om

dienst doen op de minder frequent bedreden lijnen van de regio's Ouest en Sud-Ouest. Een aantal van deze lijnen laten slechts een maximale asdruk van 20 ton toe. Hiermee hielden de ingenieurs rekening door in de drieassige draaistellen slechts twee assen te motoriseren (asindeling A1AA1A). De draagassen, middenin de draaistellen geplaatst, konden in functie van de toegelaten asdruk meer of minder op de railstaven drukken. De last per draagass kon variëren tussen 12,75 en 16,66 t, terwijl deze bij de gemotoriseerde assen tussen 17,64 en 19,60 t bedroeg. De wrijvingsweerstand van de gemotoriseerde assen was evenredig sterk aan de zwakte van de draagassen. In de werkplaats voerde men een aanpassing uit, waarbij een spie van 45 mm werd geplaatst onder de schotel van elke buitenveer van de draagassen.

Deze zeer complexe inrichting werd begin jaren '70 verwijderd. Melden we ook nog dat de draagassen een kleinere diameter hadden dan de gemotoriseerde assen (0,950 m tegenover 1,250 m).

Na het verlaten van de fabriek kregen de 68000'en als taak de zware sneltreinen in de regio's Nord-Ouest, Est en Ouest, in het bijzonder op de lijnen Paris - Caen - Cherbourg en Paris - Mulhouse - Basel te slepen.

Na de indienstname van de nieuwe locomotieven van de reeksen BB 67300, BB 67400 en CC 72000 tussen 1967 en 1969 sleepten de 68000'en hoofdzakelijk goederentreinen.

Gedurende hun loopbaan werden ze ingedeeld bij de stelplaatsen van Caen, Rennes, La Plaine, Nantes, Tour-Saint-Pierre, Limoges, Chambéry, Sotteville en Chalindrey.



Men groepeerde gedurende de laatste jaren alle locs te Sotteville en Chalindrey. Enkele machines deden zelfs dienst op de werven van de HSL's Nord en Méditerranée.

De laatste rit van de reeks werd uitgevoerd door de 68079 en 68081 op kop van een Vittel-trein met vertrek vanuit Chalindrey. We moeten voor de volledigheid melden dat beide machines bij hun terugrit de defecte BB 27036 moesten evacueren.

We melden ook dat tussen 1971 en 2002 zeventien machines werden uitgerust met een AGO-dieselmotor van 1985 kW. Ze werden vanaf dat moment ondergebracht in de reeks A1A A1A 68500.

De reeks 68500 was gelijkaardig aan de reeks 68000. Ze werden eveneens door CAFL gebouwd maar ontvingen een AGO-dieselmotor van 1985 kW (12 cilinders in V). Er werden 29 exemplaren gebouwd tussen 1963 en 1968 met het doel om een deel van de stoomlocs in de regio Est te elimineren. Enkele 68500'en ondergingen ook de omgekeerde transformatie, waarbij ze 68000'en werden (68005 en 68082 tot 68085). Enkele eenheden doen momenteel nog dienst te Chalindrey, de stelplaats die ze sinds hun indienststelling nooit verlaten hebben.



*:De 68002 bij het verlaten van de CAFL-fabriek. Hun zeer smaakvol uitzicht hebben ze te danken aan Paul Arzens, een zeer gekend ontwerper van SNCF-materieel. De 68002 werd op 5 augustus 1963 te Chalindrey in dienst genomen, later muteerde ze naar Chambéry (18-11-1966), Caen (31-01-1971) en terug naar Chalindrey (27-05-1982), waar ze op 13 september 2002 geschrapt werd. Sulzer.*

**FOTO 73-19** *Bij de aanleg van de HSL "Nord" werden twee reeksen diesellocs met groot vermogen ingezet : de bij de NMBS gehuurde reeks 59 en de A1A A1A 68000/68500. Op 12 februari 1992 wordt een ballasttrein in de omgeving van Izel ingesloten door twee A1A A1A'en en twee 59'ers. Op kop zien we de 68013. Deze loc begon haar loopbaan in de stelplaats van Chalindrey. Tijdens haar loopbaan verhuisde ze vier maal : Rennes (24-04-1967), Caen (20-11-1969), Nantes (27-09-1983) en terug naar Chalindrey (29-09-1981). Ze werd in 2003 geschrapt. Philippe DIEU.*







## IMPRESSIES UIT FRANKRIJK

*De CC 72008 was één van de twee machines die ooit de schildering "Blue Isabelle Corail" droeg. Vandaag draagt zij het groene kleedje van SNCF-Fret. Op 15 maart 1999 reed ze voorbij kilometerpaal 71 van de lijn Paris - Laon op kop van trein 12361 Paris-Nord - Laon.*

*Enkel twee locs van de reeks BB 25100, waaronder de 25120, droegen de "Multiservices"-tooi. Op 13 februari 1998 sleepte ze de trein 452790 Champeugnelles (Nancy) - Villeneuve-St.-Georges, hier aan kilometerpaal 102 van de lijn Strasbourg - Paris. Foto's : G. LAURENT.*





## Het Franse net volledig open voor de concurrentie in het goederenverkeer

Op 31 maart ll., negen maanden vroeger dan verwacht, kwam er een einde aan het monopolie van de SNCF voor wat betreft het goederenverkeer, dit ondanks de enorme tegenkantingen van de Franse spoorwegbeambten. Alle maatschappijen die een vergunning hebben kunnen bemachtigen, mogen dus voortaan het Franse net berijden. Sinds 13 juni 2005 reeds rijden particuliere treinen, ingelegd door CFTA Cargo, dochtermaatschappij van Veolia Transport (ex-Connex - zie p. 39). Ook andere vennootschappen hebben reeds hun vergunning verkregen, waar-onder EWSI (Euro Cargo Rail), Rail4Chem en B-Cargo, terwijl CFL Cargo, Europorte 2 (Eurotunnel) en Colas op het punt staan om deze te verwerven.

Tientallen offertes werden reeds gelanceerd naar de huidige klanten van SNCF

toe. Voor SNCF fret, waarvan het marktaandeel verkleint en dat sterke verliezen lijdt, is dit een omvangrijke uitdaging. De maatschappij hoopt eveneens van de vrijmaking te profiteren om nieuwe markten buiten de grenzen te veroveren.

## Weldra een TGV Air France?

Air France bestudeert de mogelijkheid om zich tegen 2012-2014, na de volledige openstelling van het spoorwegvervoer, in de HST te lanceren. Een andere mogelijkheid zou zijn om HST's te charteren of van maatschappijen te huren, in plaats van eigen treinstellen aan te schaffen. Sinds enkele jaren heeft Air France reeds een overeenkomst met Thalys om zijn klanten tussen Brussel-Zuid en de luchthaven van Paris-Charles-de-Gaulle te vervoeren.

## Fret SNCF : afslanking van het park

De komende maanden zou het park van elektrische krachtvoertuigen bij Fret

SNCF nog slechts samengesteld mogen zijn uit modern tractiematerieel van de reeksen 407200, 422000, 427000, 436000 en 437000.

Alle andere reeksen zullen kennis maken met de sloophamer : 6500, 8100, 8500, 16500 en 420200. De komst van de nieuwe diesellocomotieven van de reeksen 60000 en 75000 in de nabije toekomst zal het hier eveneens mogelijk maken om het dieselpark sterk te verjongen.



**FOTO 73-20** Een tiental locomotieven van oudere reeksen is massaal uitgeweken, verspreid over het Franse net. Hier meedere BB 25500'en op 3 parallelsporen. Epernay, 15 april 2005. Pierre HERBIET.

## Rennes - St.-Malo onder spanning

In Bretagne werd een belangrijke stap gezet met de invoering van de elektrische tractie op de lijn Rennes - St.-Malo (81 km) op 11 december 2005. Gelijktijdig met de elektrificatie onder 25 kV, werd deze hoofdlijn gemoderniseerd en zijn maximumsnelheid verhoogd van 120 tot 140 km/h. Het station van St.-Malo heeft een volledige verjongingskuur ondergaan. Het TER-verkeer (13 slagen per dag) wordt voortaan met nieuwe elektrische motorstellen Z21500 gereden en met regionale trek/duwtreinen (RRR) die door locomotieven van de reeks 25500 worden gesleept. Bovendien verbinden twee rechtstreekse TGV-ritten (drie in de zomer) Paris-Montparnasse met St.-Malo in minder dan drie uur.



**FOTO 73-21** Op 3 augustus 2001 komt een TER St.-Malo - Rennes aan in het schitterende station van Dol de Bretagne dat zolang het mogelijk was zijn stempel van destijds kon behouden. Sinds 11 december 2005 is de lijn geëlektrificeerd. J.-L. VANDERHAEGEN.



De Duitse privé-maatschappij Lokomotion heeft in december 2004 de 139 133 en de 139 177, twee locomotieven van de reeks 139 van Railion opgekocht, gevolgd door de 139 312 in 2006. In april 2005 werden de eerste twee machines in een nieuw en zeer attractief kleedje gestoken. Het traktiepark van Lokomotion omvat eveneens verschillende locomotieven van de reeks ES 64 F4 die bij Siemens Dispolok worden gehuurd. Lokomotion is vooral actief in Oostenrijk en in het zuiden van Duitsland. De reeks 139 wordt vooral gebruikt op de goederenas München - Brenner. Zij slepen ook speciale reizigerstreinen en verzorgen het Duitse goederenverkeer tot in Oostenrijk.

Op 31 augustus 2005 sleept de 139 177 een intermodale trein in de omgeving van Ostermünchen op de lijn München - Kufstein.  
Steve ROD.



## Kroatië : schrapping van de Franse dieselstellen

De Kroatische Spoorwegen (HZ) hebben op 10 december 2005 de laatste twee overlevende luxe vijfdelige dieselmotorstellen van de reeks 7021 uit dienst genomen. In 1972 werden zes exemplaren gebouwd door Brissonneaux & Lotz en Alstom voor de Joegoslavische Spoorwegen (reeks 610 van JZ). Zij waren bestemd om de luxe-verbindingen Zagreb - Split en Sibenik - Zadar naar de Dalmatische kust te bedienen.

Deze vijfdelige voertuigen werden gevormd door 3 tussenrijtuigen, waarvan één met een bar-afdeling, ingesloten door twee motorrijtuigen. Deze laatste bezaten elk een MGO-dieselmotor van 1050 pk en een elektrische overbrenging, bestaande uit een wisselstroomdynamo en vier traktiemotoren.

Tot 10 december 2005 werd de IC tussen Zagreb en Varazdin nog door één van deze stellen gereden.



FOTO 73-22 Op 10 april 1998 reed een Frans dieselstel de trein 791 "Zagorje" Cakovec - Zagreb, hier te zien bij de stilstand te Varazdin. Het stel wordt omsloten door de motorwagens 7.021 008 en 007.  
Yves STEENEBRUGGEN.



## Nederland

### De "Siks" zijn verboden

Sinds februari zijn de kleine locotractoren, beter bekend als "Siks", niet meer toegelaten op het Nederlandse net. Hierdoor is Ned-Train verplicht een locomotief te huren van de reeks 600 van RRF om rangeringen uit te voeren te Hengelo. De 335192 (ex- DB) staat in voor het rangeerwerk te Haarlem.

In totaal werden er 169 exemplaren van de "Siks" gebouwd tussen 1934 en 1951 door Werkspoor en het NS-werkplaats te Zwolle. Deze kleine machines van 85 pk hadden de bijzonderheid bestuurd te kunnen worden van op de treeplank van de locomotief. Het merendeel van de locomotieven werd omgebouwd in de jaren '80 en '90. Nog maar enkele exemplaren werden gebruikt door privé-maatschappijen.

### 330 km/h in Nederland!

Op 18 februari vonden de eerste proeven aan hoge snelheid plaats op de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en de Belgische grens. Een Thalysstel bereikte een snelheid van 330 km/h wat ook meteen een nieuw Nederlands snelheidsrecord opleverde. Het vorige record dateerde van een paar dagen voordien, namelijk 250 km/h bereikt door de Oostenrijkse locomotief 1216 050.

### Binnenkort 6400 RN in Duitsland?

Een 20-tal diesellocomotieven van de reeks 6400 van Railion Nederland (RN) zou in de nabije toekomst naar Duitsland overgebracht worden om de rangeerlocomotieven van de reeks 298 te vervangen. Ook zijn er plannen om een aantal locomotieven van de reeks 363 (de beroemde V60) in te zetten in de rangeerdienst bij RN om zo een aantal bijkomende exemplaren van de reeks 6400 vrij te maken.



*In 1964 verliet locomotor 288 het station van Zelzate richting Sas van Gent.  
Daniel THIELEMANS.*



*In augustus 2002 stonden de Siks 357 en 267 aan de werkplaats van Maastricht. De grote treeplank waarop de bestuurder plaats neemt om de locomotief te bedienen is zeer goed zichtbaar.  
Kristof AVONDS.*

**FOTO 73-23** *Op 5 februari 2006 sleept de 5814 van ACTS (Britse ex-58038) een containertrein in de buurt van Botlek.  
Yves STEENEBRUGGEN.*





Sinds februari 2006 huurt ERS bij MRCE twee diesellocomotieven van het type G2000. Beide machines dragen de zwarte MRCE-livrei en worden gebruikt om treinen naar Neuss en Mainz te slepen. Op de foto zien we de 500 1607 met trein 41773 Maasvlakte - Mainz, bij de doortocht te Tilburg op 12 maart 2006.  
Michel de ESCH.



## Buitenland kort...

### VOITH

Op 18 februari II. stelde Voith het project "Maxima 4000" voor. Er zal een dieselhydraulische locomotief met groot vermogen worden gebouwd, waarvan reeds sprake in ODB 71 op pagina 65. Deze CC van 3600 kW is in eerste instantie bedoeld voor het slepen van zware goederentreinen, maar een versie voor de reizigersdienst (160 km/h) wordt eveneens voorzien. Voith wil de eerste locomotief al kunnen tonen op de InnoTrans-beurs, die zal plaatsvinden in Berlin.



### DUITSLAND

Op 4 maart 2006 werd op het befaamde stoomspoor van HSB (Harzer Schmalspurbahnen) de uitbreiding van Gernrode naar Quedlinburg ingehuldigd. Quedlinburg is een historische stad die als cultureel werelderfgoed is geklasseerd. Tot in 2004 werd deze lijn van 8,9 km op normaalspoor uitgebaut. Door de omvorming tot meterspoor krijgen zowel HSB als Quedlinburg er een attractie bij. De regelmatige dienst zal op 26 juni 2006 worden opgestart.

De DB heeft 78 vierledige motorstellen besteld (+ 72 in optie) bij een consortium dat door Alstom en Bombardier Transportation wordt gevormd. Zij zullen ingedeeld worden in de nieuwe reeks 422 en zullen worden ingezet op het S-Bahnnet van Nordrhein-Westfalen. De maximumsnel-

heid wordt 140 km/h. De stellen zullen lijken op deze van reeks 423 en krijgen airconditioning, een nieuwe reminstallatie en een modern informatiesysteem voor de reizigers. De stuurposten krijgen een andere vormgeving. De totale capaciteit bedraagt 192 zit- en 352 staanplaatsen. De eerste stellen zullen geleverd worden tussen 2008 en 2010 en zullen ingezet worden op de lijnen Düsseldorf - Solingen en Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal.

### CONNEX

Vivendi Universal heeft beslist om al zijn activiteiten onder één naam te groeperen: VEOLIA. Veolia Transport, het vroegere Connex, bezit verscheidene bus-, tram-, trolleybus- en treinetten als ook enkele taxibedrijven en ferrymaatschappijen, verdeeld over 27 landen wereldwijd (40% in Frankrijk, 40% in Europa en 20% in de rest van de wereld).

Voor de naamsverandering bestelde Connex bij Alstom nog drie Prima-driespannige locomotieven, die nagenoeg identiek zijn aan de reeks 37000 van de SNCF. Er werd een optie genomen op 14 bijkomende eenheden.

### RAIL4CHEM

R4C heeft twee oude locomotieven van het type Re 4/4 I (ex-SBB) overgenomen van Classic Rail. De twee machines (ex-SBB Re 4/4 10009 en 10016) kregen een nieuwe rode schildering en werden hernummerd tot Re 416 626 en 627.



De Re 416 626 te Muttentz, op 12 maart 2006.  
Steve ROD.

### PORTUGAL

De CP heeft op 10 januari 2006 bij Siemens een reeks van 15 locomotieven (+ 12 in optie) besteld van het type Euro-Sprinter ES46F1 25 kV. Zij zullen worden ingezet in gemengde reizigers- en goederendienst. Hun maximumsnelheid zal 140 km/h bedragen en hun vermogen 4600 kW. Het contract ter waarde van 170 miljoen euro omvat de bouw van de eerste drie machines in Duitsland (München). De overige zullen in de CP-werkplaats van Entrocamento worden geassembleerd. In juli 2008 worden de eerste locomotieven geleverd. Deze machines vallen vooral op door een nieuwe vormgeving van de stuurcabines. Zij maken de schrapping mogelijk van de eerste elektrische locomotieven die de CP in dienst nam: de reeksen 2500 en 2550, die resp. dateren van 1956-'57 en 1963-'64. De CP bezit al sinds 1993 een reeks van 30 EuroSprinters, die ingedeeld zijn in reeks 5600 (vermogen van 5600 kW en max. snelheid 200 km/h).



### ZWITSERLAND-ITALIË

Omdat de levering van de nieuwe Siemens-locomotieven Re 474 vertraging opliep (ODB 68 p.25), besliste de SBB op 5 augustus 2005 om de laatste 6 eenheden niet te kopen. Siemens heeft ondertussen 4 locomotieven kunnen doorverkopen aan de Zweedse privé-maatschappij Hector Rail. De Re 474 001 en 010 werden verkocht aan het Italiaanse bedrijf Sanpaolo Leasing, dat ze ondertussen heeft doorverhuurd aan operator DFG.



## SCHRAPPINGEN

7379 : 26-03-06 FHS  
 8066 : 26-03-06 FAZ  
 8068 : 26-03-06 FAZ  
 6068 : 26-03-06 FAZ  
 8069 : 26-03-06 FAZ  
 8201 : 26-03-06 FSR  
 8241 : 26-03-06 FSR  
 8220 : 12-03-06 NK

## UIT REVISIE

696 : 24-03-06 M  
 705 : 28-03-06 M  
 741 : 27-02-06 M  
 761 : 25-01-06 M  
 774 : 09-12-05 M  
 776 : 06-12-05 M  
 777 : 23-11-05 M  
 779 : 22-11-05 M  
 780 : 06-02-06 M  
 781 : 22-12-05 M  
 782 : 17-01-06 M

## MUTATIES

7380 : FNND → FSR 26-03-06

7388 : FNND → FSR 26-03-06  
 7389 : FNND → FSR 26-03-06  
 7390 : FNND → FSR 26-03-06  
 7391 : FNND → FHS 26-03-06  
 7392 : FNND → FSR 26-03-06  
 7394 : FNND → FSR 26-03-06  
 7395 : FNND → FSR 26-03-06  
 8212 : FSR → NK 26-03-06  
 8214 : FSR → NK 26-03-06  
 8216 : FSR → NK 26-03-06  
 8218 : FSR → FAZ 26-03-06  
 8232 : FSR → FAZ 26-03-06  
 8236 : FSR → FAZ 26-03-06  
 8242 : FSR → FAZ 26-03-06

## UIT PARK

7343 : 26-03-06 GCR  
 8213 : 12-03-06 FSR  
 8222 : 12-03-06 FSR  
 8231 : 12-03-06 NK

## IN PARK

7385 : 26-03-06 GCR

7387 : 26-03-06 FNND  
 7393 : 26-03-06 FNND

## AFBRAAK

8405 : 03-06 GMN  
 8408 : 03-06 GMN  
 8412 : 03-06 GMN  
 8414 : 03-06 GMN  
 9210 : 03-06 GMN  
 9214 : 03-06 GMN  
 9215 : 03-06 GMN  
 9216 : 03-06 GMN

## VERKOOP

7340 : 26-03-06 Infrabel  
 8221 : 26-03-06 Infrabel  
 8223 : 26-03-06 Infrabel  
 8252 : 26-03-06 Infrabel

## AFKORTINGEN

FAZ : CW Salzines  
 FBMZ : Brussel-Zuid  
 FGH : Saint-Ghislain

FHS : Hasselt  
 FKR : Merelbeke  
 FNND : Antwerpen-Noord  
 FSR : Schaarbeek  
 GCR : Charleroi-Sud  
 GMN : Montzen  
 I / INF : INFRAABEL  
 IFB : Inter Ferry Boats  
 It : Italië  
 LC : comfort revisie  
 LT : technische revisie1  
 M : gemoderniseerd  
 MKM : Stockem  
 NK : Kinkempois  
 RE : elektrische stam voor  
 trein xxxx  
 RI : tussentijdse revisie  
 RG : algehele revisie  
 UM : in treinschakeling  
 ++ : afbraak  
 ①②③④⑤⑥⑦ : maandag - zondag

## Elektrische locomotieven

### OMLOOP VAN DE 25.5

Sinds 3 april 2006 is de omloop van de 25.5 teruggebracht van vier op drie dagen, zoals hierna omschreven (enkel de ritten overdag).

Zij rijden exclusief tussen Kijfhoek en Antwerpen-Noord en/of -Schijnpoort, met als enige uitzondering een dienst op zondagavond die tot Leuven gaat.

#### B551 :

41613 ②③④⑤⑥ K 05.38 - FNND 07.10  
 44600 ①②③④⑤⑥ FNND 07.52 - K 09.26  
 44603 ①②③④⑤⑥ K 13.41 - FNND 15.18  
 41612 ①②③④⑤ FNND 17.32 - K 19.25

#### B552 :

44803 ①②③④⑤⑥ FNZG 04.52 - K 06.21  
 (②③⑤ samen met B553)  
 44826 ①②③④⑤⑥ K 08.40 - FNZG 10.21  
 44805 ①②③④⑤⑥ FNND 16.33 - K 18.30  
 (samen met B553)  
 41605 ⑦ K 12.00 - FLV 14.20

#### B553 :

44803 ②③⑤ FNZG 04.52 - K 06.21  
 (samen met B552)  
 44800 ①②③④⑤⑥ K 11.55 - FNZG 13.20  
 (los naar FNND)  
 44602 ①②③④⑤⑥ FNND 16.00 - K 17.30  
 44806 ③ K 18.40 - FNZG 20.00

#### Afkortingen

FLV : Leuven  
 FNND : Antwerpen-Noord  
 FNZG : Antwerpen-Schijnpoort  
 K : Kijfhoek  
 ①...⑦ : maandag t/m zondag





## INZET VAN DE REEKS 20

enkel dagtreinen

### A001 (Ⓟ = 3000 CFL)

2129 ①-⑦ LUX 06.21 - FBMZ 09.24  
 2110 ⑥⑦ FBMZ 10.36 - LUX 13.39  
 ER 2129 ①-⑤ FBMZ 09.42 - FCL 10.57  
 2137 ⑥⑦ LUX 14.21 - FBMZ 17.24  
 RE 2115 ①-⑤ FCL 14.20 - FBMZ 15.15  
 2115 ①-⑤ FBMZ 15.36 - LUX 18.39  
 2118 ⑥⑦ FBMZ 18.36 - LUX 21.39  
 96 ①-⑦ LUX 20.08 - FBMZ 22.46

### A002

91 ①-⑦ FBMZ 07.01 - LUX 09.52  
 los naar FBMZ  
 8602 ①-⑤ FBMZ 16.15 - LJ 18.04

### A003

7600 ①-⑤ LJ 05.58 - FBMZ 07.50  
 97 ①-⑦ FBMZ 12.15 - LUX 14.54  
 90 ①-⑦ LUX 17.03 - FBMZ 19.45

### A004 (①-⑤⑦ = 3000 CFL)

2127 ①-⑤ LL 04.43 - FBMZ 07.24  
 2108 ①-⑤ FBMZ 08.36 - LUX 11.39  
 2135 ①-⑤ LUX 12.21 - FBMZ 15.24  
 2117 ①-⑤ LUX 17.36 - FBMZ 20.39  
 2140 ⑦ LUX 17.21 - FBMZ 21.24  
 2121 ⑦ FBMZ 21.36 - LL 00.17

### A005 (3000 CFL)

2128 ①-⑤ LUX 05.21 - FBMZ 08.24  
 2128 ①-⑤ RTP : LUX 05.21 - FSD 09.53  
 RE2116 ①-⑤ RTP : FSD 15.08-FBMZ 16.20  
 2131 ⑥⑦ RTP LUX 08.21 - FBMZ 11.24  
 2112 ⑥⑦ RTP FBMZ 12.36 - LUX 15.39  
 2116 ①-⑤ FBMZ 16.36 - LUX 19.39  
 2139 ⑥ RTP, ⑦ LUX 16.21 - FBMZ 19.24  
 2120 ⑥ RTP, ⑦ FBMZ 20.36 - LUX 23.39

### A006

Onderhoud te Stockem

### A007

40087 ②③ LZR 10.54 - GMN 15.03  
 44654 ②③ GMN 15.45 - FNND 18.20

### A008

44531 ②③⑤ FNND 15.55 - GMN 18.49  
 48565 ①④ Zand 12.26 - GMN 15.20

### A009

44514 ①-⑥ GMN 09.20 (③⑤ : 08.20) -  
 - FNND 11.55 (③⑤ : 10.55)  
 44238 ⑥ GMN 11.20 - FCL 14.08  
 40241 ①-⑤ Lillo 15.31 - GMN 18.20

### A010

40086 ④ GMN 05.00 - LZR 09.40  
 40087 ④ LZR 10.54 - GMN 15.03  
 44554 ④ GMN 15.45 - FNND 18.20  
 44519 ⑥ FNND 13.52 - GMN 16.40  
 44548 ⑦ GMN 15.21 - FNND 18.10  
 44504 ⑥ GMN 17.31 - FNND 20.09

### A011

43963 ② FNND 07.41 - GMN 10.22  
 49963 ③④⑤ RHOD 11.23 - GMN 14.20  
 41548 ③④⑤ GMN 15.20 - FNND 17.55

### A012

44521 ②-⑥ FNND 08.41 - GMN 11.25  
 44522 ⑥ GMN 17.19 - FNND 19.55  
 54262 ①-⑤ GMN 12.15 - FNND 14.55  
 44531 ②-⑤ FNND 15.55 - GMN 18.49  
 48587 ⑦ FNND 18.00 - GMN 20.48

### A013

32986 ⑥ FNND 06.32 - LZR 08.59  
 47075 ②-⑤ FNND 07.55 - GMN 10.40  
 47068 ②-⑥ GMN 11.18 - FNND 13.59  
 48550 ① GMN 11.19 - Lillo 14.05  
 52467 ①-⑤ FNND 17.40 - GMN 20.21

### A014

47067 ②-⑤ FNND 09.40 - GMN 12.21

### A015

44238 ②-⑤ GMN 11.20 - FCL 14.05  
 44261 ②-⑤ FCL 16.25 - GMN 19.21  
 44516 ①⑥ GMN 10.42 - FNND 13.20

### Afkortingen

FBMZ : Brussel-Zuid  
 FCL : Châtelet  
 FNND : Antwerpen-Noord  
 Lillo : Antwerpen-Lillo  
 LJ : Jemelle  
 LL : Arlon  
 LUX : Luxembourg  
 LZR : Zeebrugge  
 RE : lege stam voor trein xxxx  
 RHOD : Antwerpen-Rhodesie  
 RTP : enkel tijdens de toeristische  
 periode (van xx tot xx).  
 ZAND : Antwerpen-Zandvliet  
 ①...⑦ : maandag t/m zondag

## De 3000 CFL vervangen de 20'ers !

Sinds 3 april 2006 is het omloopschema van de 20'ers met één dag ingekort, van 16 naar 15 dagen. In de goederendienst vind je ze enkel nog terug op de as Antwerpen - Montzen, met twee uitzonderingen : een dienst naar Zeebrugge en een dienst naar Châtelet.

Daarenboven vervangt sinds 1 april een CFL-loc reeks 3000 een 20'er op de reizigersdienst (IC J Brussel - Luxembourg). Sinds 10 april is een tweede dienst eveneens toegewezen aan een 3000. De betrouwbaarheid van de 20'ers is een bron van grote ergernis. De druppel die de emmer deed overlopen, is de lijdensweg van de EC "Vauban" op 26 maart die bij z'n aankomst in Brussel-Zuid een vertraging van bijna twee uur had opgelopen. De NMBS heeft besloten om de 20'ers in de reizigersdienst te vervangen door 3000'en die gehuurd worden bij de CFL.

De reeks 3000 CFL verzekert de volgende omloopdagen :  
 - maandag t/m vrijdag : A004 en A005  
 - zaterdag : enkel A001  
 - zondag : A004 en A005

Bij de nieuwe dienstregeling van juni zullen de 20'ers nog meer diensten moeten afstaan aan de reeks 13 of de 3000 CFL. Toch willen we hier aanhalen dat, statistisch gezien, de 13'en een nog slechtere reputatie hebben dan de 20'ers...

### Linkerpagina

*Na de aanpassing van de 2750 voor de multiplex-bediening zal deze machine getest in het station Châtelet. De buffers zullen verwijderd worden en voor de oude bufferbalk zal een nieuwe worden aangebracht. Hierop zal de automatische GF-koppeling worden gemonteerd. De verbouwing zal slechts aan één zijde (kant rijtuigen) worden uitgevoerd.*

*Châtelet, 10 maart 2006.*

*Laurent JOSEPH.*

*Doortocht te Kalmthout van trein 44603 Kijfhoek (13.41) - Antwerpen-Noord (15.18) op 18 maart 2006.*

*Michel de ESCH.*

**FOTO 73-24 Doortocht te Mont-Saint-Guibert op 8 april 2006 van IC 2110 Brussel-Zuid - Luxembourg.** *Christian VANECK.*





## Diesel locomotieven

### reeks 55

● De locomotieven van de reeks 55 uitgerust met ATB (5507, 5517, 5523, 5526 en 5533) rijden sinds 3 april 2006 in een nieuwe beurtregeling. De locomotieven staan nog slechts 1 dag in voor het verzekeren van 2 treinparen van Ford-treinen tussen Genk - Ford (FKGLF) en de haven van Sloe in Nederland :

47612 ①②③④ FKGLF 07.11 - Sloe 11.54

49613 ①②③④ Sloe 12.33 - FKGLF 16.40

47610 ①②③④⑤ FKGLF 17.20 - Sloe 21.20

49611 ①②③④⑤ Sloe 22.20 - FKGLF 02.25

● De 5504 gaat in de nabije toekomst buiten dienst gesteld worden wegens xxxxxxxx

### reeksen 73 en 82

● Een eerste grote verandering was er bij de reeksen 73 en 82 op 26 maart 2006. Op deze datum werden 4 locomotieven verkocht aan Infrabel : de 7340 van Stoc-kem en de 8221, 8223 en 8252 van Kin-kempois. Het gaat hier om locomotieven uitgerust met sneeuwruimers. Het is immers Infrabel dat instaat voor het ruimen van de sneeuw tijdens de winter.

Andere wijzigingen :

- de 8201 en 8241 van Schaarbeek zijn buiten dienst gesteld wegens problemen aan motor en transmissie;

*Op 10 februari 2006 sleepte de 5533 ATB reeds een facultatieve Ford-trein naar de haven van Sloe. Deze trein werd te Heinkenszand op de industriële lijn richting Sloe gefotografeerd. Deze 15 kilometer lange verbinding die ter hoogte van Einde-wege afsplitst van de lijn Roosendaal - Vlissingen zal worden verlegd om geen la-waaihinder meer te veroorzaken, onder-meer te Heinkenszand. Gelijktijdig zal de lijn geëlektrificeerd worden.*

Midden :

Christian VANHECK.

### FOTO 73-25

*Een zicht op de 6264 die werd verkocht aan Infrabel en voorzien van ETCS2 voor testen op de HSL 2 en 3. Let op de nieuwe verluchttingsroosters rechts van de deur naar de stuurpost.*

Pierre HERBIET.





- de 8218, 8214 en 8216 zijn overgeplaatst naar Kinkempois ter compensatie van de verkoop van de 8221, 8223 en 8252 aan Infrabel;
- de 8213 en 8222 die sinds 12 december 2004 in park geplaatst waren, zijn terug in dienst genomen ter vervanging van de 8201 en de 8241;
- de 8218, 8232, 8236 en 8242 zijn overgeplaatst naar de Centrale Werkplaats van Salzannes ter vervanging van de 8066 en 8069.

Ter compensatie van de overplaatsin-

gen van de 8212, 8214, 8216, 8218, 8232, 8236 en 8242 zijn de 7380, 7388, 7389, 7390, 7392, 7394 en 7395 vanuit Antwerpen-Noord overgebracht naar Schaarbeek.

De 7385 van Charlerloi-Sud is wegens schade aan het onderstel in park geplaatst, waardoor de 7343 terug in dienst gesteld is.

De 7379 van Hasselt is wegens het bereiken van de kilometerlimiet buiten dienst gesteld. Deze is vervangen door

de 7391 van Antwerpen-Noord. Uiteindelijk zijn de 7387 en 7393 van Antwerpen-Noord in park geplaatst na een aanrijding.

Hieronder is de nieuwe verdeling van de reeksen 73 en 83 weergegeven.

- Sinds XX XXX 2006 is de rangeerdienst te Hasselt afgeschaft. Deze diensten werden uitgevoerd door locomotieven van de reeks 73.

REEKS 73					
GCR	FSR	FHS	FKR	FNND	MKM
7337	7380	7336			
7343	7388	7357			
7346	7389	7365			
7349	7390	7371			
7358	7392	7373			
7361	7394	7391			
7362	7395				
7363					
7364					
7366					
7374					
7376					
7377					
7378					
7381					
7382					
7383					
7384					
7386					
<b>in park</b>	<b>in park</b>	<b>in park</b>	<b>in park</b>	<b>in park</b>	<b>in park</b>
7385		7370 7375	7353 7356 7367 7368	7387 7393	7338 7341
19 (+ 1)	7	6 (+ 2)	0 (+ 4)	0 (+ 2)	0 (+ 2)
<b>TOTAAL : 32 (+ 11 in park)</b>					

REEKS 82		
FSR	NK	FNND
8202	8205	8256
8203	8212	8257
8204	8214	8258
8206	8215	8259
8207	8216	8260
8208	8224	9261
8209	8226	8262
8210	8227	8263
8211	8228	8264
8213	8231	8265
8217	8234	8266
8219	8235	8267
8222	8237	8268
8233	8239	8269
8243	8240	8270
	8245	8271
	8248	8272
	8255	8273
		8274
<b>in park</b>	<b>in park</b>	<b>in park</b>
	8229 8238 8251 8253	8244 8246
15	18 (+ 4)	19 (+ 2)
<b>TOTAAL : 52 (+ 6 in park)</b>		

REEKSEN 73 EN 82			
GCR	NK	MKM	FSR
7352	7350	7340	7354
7359	7351		7355
	8221		7360
	8223		
	8252		
2	5	1	3
<b>TOTAAL : 11</b>			

REEKSEN 80 + 82 + 91 DIRECTIE TREINEN							
FKR	FSR	FHS	GCR	FNND	FAZ	NK	MKM
9109	8035	9111	9128	8250	8218	9146	9135
9123		9116	9140		8232	9156	9153
9132		9119	9149		8236	9158	9159
9136		9124			8242		
9138		9134			9147		
9150							
9152							
7	1	5	3	1	5	3	3
<b>TOTAAL : 28</b>							



## reeks 80


● De vier locomotieven van de reeks 80 (8066 t/m 8069) die instonden voor de rangeringen in de Centrale Werkplaats van Salzinnes zijn op 26 maart 2006 vervangen door vier locomotieven van de reeks 82 van Schaarbeek (8216, 8232, 8236 en 8242). Momenteel bezit de NMBS nog maar een locomotief van de reeks 80, namelijk de 8035 die in de werkplaats van Schaarbeek wordt ingezet. De inzet van deze locomotief is in ieder geval uitzonderlijk.

*Op 28 maart 2006 sleepten de 6236 en 6306 een goederentrein beladen met betonnen liggers vanuit Malmédy (lijn 45). Deze liggers zijn nodig voor de vernieuwing van het viaduct van de Galoppe te Remersdaal (lijn 24 Visé - Montzen). Mogelijk was dit één van de laatste ritten op de Vennbahn. Lijn 45 zal tot eind augustus in dienst blijven voor eventuele diensttreinen.*

*De afbraak van de overwegen tussen Malmédy en Sourbrodt is reeds gestart. De rest zal snel volgen...*

*Doortocht te Masta richting Trois-Ponts.*

*Michel HANSSENS.*

REEKS 77/78 								
GCR	NK	MKM	FKR		FNND			
7737	7749	7730	7715	7801	7701	7727	7790	7850
7738	7750	7731	7716	7802	7702	7728	7815	7851
7739	7751	7732	7717	7803	7703	7729	7816	7852
7740	7752	7733	7718	7804	7704	7771	7817	7853
7741	7753	7734	7767	7805	7705	7772	7818	7854
7742	7754	7735	7768	7806	7706	7773	7833	7855
7743	7755	7736	7769	7807	7707	7774	7834	7856
7744	7756		7770	7808	7708	7775	7835	7857
7745	7757		7791	7809	7709	7776	7836	7858
7746	7758		7792	7810	7710	7777	7837	7859
7747	7759		7793	7811	7711	7778	7838	7860
7748	7760		7794	7812	7712	7779	7839	7861
7823	7761		7795	7813	7713	7780	7840	7862
7824	7762		7796	7814	7714	7781	7841	7863
7825	7763		7797	7819	7719	7782	7842	7864
7826	7764		7798	7820	7720	7783	7843	7865
7827	7765		7799	7821	7721	7784	7844	7866
7828	7766		7800	7822	7722	7785	7845	7867
7829					7723	7786	7846	7868
7830					7724	7787	7847	7869
7831					7725	7788	7848	7870
7832					7726	7789	7849	
<b>22</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>36</b>		<b>87</b>			
<b>TOTAAL : 170</b>								







Een uitzonderlijke samenstelling van de B-Telecom-meettein op lijn 132 op 31 maart 2006. Vanuit Schaarbeek was de meettein ingesloten tussen de 2369 en 2325. In Monceau werden de 7827 en 7830 toegevoegd. Deze foto werd gemaakt op de zware helling van Neuville, tijdens de terugrit naar Schaarbeek.  
 Laurent JOSEPH, 6 maart 2006.

## INZET REEKS 77 ATB (7771 - 7790)

Er zijn wijzigingen aan de omloop van de reeks 77 ATB die van kracht zijn sedert 3 april laatstleden. Het betreft vooral het verkeer met vertrek vanuit de steengroeve "Les Petons" te Yves-Gomezée (GN07 + 08 en GN 09 + 10).

**GN01 + GN02 :** 48570 U ②④⑤⑥ DUIS 03.21 - RSD 07.21 - FES 07.21 - FGZH 09.02  
 48571 U ①③⑤ FGZH 17.52 - RSD 19.48 - DUIS 00.25

**GN01 :** 48602 ①②④⑤ FGZH 11.35 - SLUD 13.00 (③ los)  
 48603 ①②④⑤ SLUD 14.00 - FGZH 16.00

**GN03 + GN04 :** 46255 U ②③④⑤⑥ BH 01.00 - FGZH 06.41  
 46256 U ①②③④⑤ FGZH 17.50 - FES 19.12 - BH 00.09  
 46254 U ⑥ FGZH 14.41 - FES 16.08 - BH 21.25  
 46256 U ⑦ BH 16.11 - FES 21.29 - FGZH 23.02

**GN03 :** 45602 ①②③④⑤ FGZH 07.23 - SLUD 09.05  
 45601 ①②③④⑤ SLUD 09.50 - FGZH 11.45  
 los FGZH - FZZ  
 45603 ①②③④⑤ FZZ 15.00 - FGZH 15.41

**GN05 + GN06 :** 46252 U ②③④⑤ FGZH 04.45 - BH 11.48  
 46259 U ②③④⑤ BH 13.11 - FES 19.18 - FGZH 20.40

**GN07 + GN08 :** 48555 U ②③④⑤⑥ (RPET 20.49 zie GN09 + 10) - Moers 05.37  
 48586 U ⑦ Moers 12.00 - MT 16.00  
 48556 U ②③④⑤⑥ Moers 17.23 - Venlo 19.30/22.39 - MT 23.59

**GN09 + GN10 :** 48556 U ②③④⑤⑥ MT 01.23 - RPET 04.25 (los LNC)  
 48582 U ②④ LNC 10.12 - RPET 12.09  
 48581 U ②④ RPET 14.51 - LNC 15.50  
 48555 U ①②③④⑤ RPET 20.48 - (Moers 05.38 zie GN 07 + 08)  
 48585 U ⑥ RPET 13.50 - MT 17.31/19.59 - Venlo 21.19

### Afkortingen :

BH :	Bad Bentheim (D)
DUIS :	Duisburg (D)
FCL :	Châtelet
FES :	Essen
FGZH :	Gent-Zeehaven
FZZ :	Zelzate
LNC :	Monceau
MOERS :	Moers (D)
MT :	Maastricht (NI)
RPET :	aansluiting "Les Petons" (Yves-Gomezée)
SLUD :	Sluiskil Dow (NI)
U :	in treinschakeling
① :	maandag
② :	dinsdag
③ :	woensdag
④ :	donderdag
⑤ :	vrijdag
⑥ :	zaterdag
⑦ :	zondag





**FOTO 73-26**  
 De vier locomotieven van de reeks 80, die sedert maart 2002 worden gebruikt in de CW Salzannes, werden vervangen door vier machines van de reeks 82 afkomstig uit Schaarbeek. Op 19 maart 2002 rangeert de 8069 de 1187 die de werkplaats verlaat na een algehele herziening. Pierre HERBIET.

De rangeerlocomotieven van de reeksen 84 (8405, 8408, 8412 en 8414) en 92 (9210, 9214, 9215 en 9216) die reeds meerdere jaren op afbraak wachtten te Montzen, zijn uiteindelijk verschroot in maart 2006. De vier 92'ers werden 10 jaar geleden, op 2 maart 1996 overgebracht van Angleur naar Montzen. Op 20 maart 2006 werd de 8405 onder handen genomen. Michel HANSSENS.



De 9140 werd tegen het einde van de winter in de Centrale Werkplaats Infrabel te Bascoup terug in dienst genomen. Laurent JOSEPH, 6 maart 2006.



## Motorstellen

### reeks 501-570

Een zeldzame ziekte treft de MS van het type 96 in de stelplaats Stockem (501 tot 524). Sedert meerdere maanden is het gele gedeelte op het front, onder de voorruit en tussen de koplampen, verdwenen bij minstens drie stellen : 515, 516 en 517. Het gaat hier niet om verf, maar om een zelfklever die lost. Maar waarom verdwijnt deze zelfklever enkel op de stellen van Stockem? Het geel heeft als functie de zichtbaarheid te verhogen, wat dus niet meer gebeurt, integendeel...

➤ **FOTO 73-27** De 516 gekoppeld met de 518 rijdt de IC J 2107 Brussel-Zuid - Luxembourg. Recogne, 4 maart 2006

→ **FOTO 73-28** Eén jaar geleden : IC J 2133 Luxembourg - Brussel-Zuid, samengesteld uit de stellen 515 en 509, passeert in de omgeving van Poix-Saint-Hubert. Foto's Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### De 468 in de roze trui !

Ter gelegenheid van het vertrek van de Ronde van Italië in België op 6 mei, geeft de NMBS speciale heen- en terugbiljetten uit aan de prijs van € 8 om te gaan kijken naar één van de vier Belgische ritten van de Giro. Deze biljetten zijn geldig van elk Belgisch station naar één van de steden waar de Giro passeert. Om dit evenement kleur te geven heeft de NMBS, geholpen door vele sponsors, een grote reclamecampagne georganiseerd in de media (affiches, folders, infostanden, radiospots,...). Maar het meest spectaculaire is wel motorstel 468 die een roze trui heeft aangemeten gekregen, net zoals de leider van de Giro. Van 25 maart tot 28 mei zal zij volgens een speciaal omloopschema één week op twee de IC D Herstal - Lille en de andere week de IC C Antwerpen - Lille verzekeren. De maquillage van dit stel is gebeurd door middel van zelfklevers in de werkplaats van Oostende. De

vensters zijn bekleed met een fijnmazig geperforeerde plastic zodat de reizigers nog steeds door het venster kunnen kijken. Testritten zijn uitgevoerd op 23 maart, om de adhesie van de zelfklever te testen. Onder de vele opschriften op dit motorstel, kan men onder andere de kalender van de Belgische ritten en de belangrijkste mededeling "De GIRO in België, voor € 8 heen en terug" lezen. Verder is het logo van alle sponsors aangebracht.

Een officiële voorstelling werd te Brussel-Zuid georganiseerd op 24 maart.

**De 468 "Giro Italia" tijdens de persvoorstelling op 24 maart 2006 te Brussel-Zuid.**  
Christian DOSOGNE.





# NEWS

## hoge snelheid

Zoals reeds in Op De Baan 68 blz.26 werd gemeld werd het TGV Reseau stel 4530 van de SNCF in de werkplaats van Hellemmes nabij Lille omgebouwd tot MGX (Mesures Grande Vitesse).

Het wordt ingezet op alle hogesnelheidslijnen in Frankrijk en op de HSL1 in België. Het vervangt het meetrijtuig "Mélusine" dat in een andere TGV moest worden geplaatst. Het stel kreeg een nieuwe grijze livrei met een oranje band. De eerste controlerit in België vond plaats op 5 april 2006. Het stel staat hier in Brussel-Zuid klaar voor de terug-rit naar Frankrijk.

Laurent JOSEPH.



Op 24 maart 2006 reed het Thalys PBA-stel 4535 's avonds door een stootbalk in Brussel-Zuid. Er werd aanzienlijke schade aangericht aan het stel en de bovenleiding. Serge HOOGSTEYN.



Op 6 april 2006 bereed meetmotorwagen EM130 de HSL 2. Aangezien deze niet is uitgerust met TBL2 werd de motorwagen tussen Leuven en Ans ingesloten door de 6225 en 6227. De trein werd gefotografeerd in Crisnée tijdens de heenrit naar Ans. Michel HANSSENS.





## Het GEN in de Europese wijk

In een poging de economische kern van de Europese wijk - met veel werkgelegenheid! - optimaal te bedienen, is het ontegensprekelijk noodzakelijk de bediening van het station Brussel-Schuman te verbeteren.

Hiervoor zullen vier sporen aangelegd worden vanaf Ottignies - Louvain-la-Neuve (lijn 161), die zich zullen opsplitsen in het Schuman-station. Twee sporen zullen via de bestaande tunnel tot de "Berenkuil" te Schaarbeek lopen, terwijl de twee andere door de nog te bouwen tunnel "Schuman - Josaphat", zullen lopen. Hierdoor wordt een recht-streekse verbinding met o.a. de lucht-haven Brussel Nationaal gecreëerd.

De bouw van deze tunnel is gerechtvaardigd omdat een ontubbeling van lijn 161 tussen het Schumanstation en de "Berenkuil" een te grote negatieve invloed zou hebben op stedelijk vlak. Op vraag van de regionale en federale overheden zijn studies uitgevoerd om de meest ideale plaats te bepalen voor een tweede lijn tussen het station Brussel-Schuman en het noorden van Brussel. De meest voordelige plossing is de bouw van een tunnel van 1250 m die lijn 161 Namur - Brussel verbindt met lijn 26 Halle - Vilvoorde tussen de stations van Brussel-Schuman en het oude goederenstation van Schaarbeek-Josaphat, waar de ge-schikte terreinen vrij zijn. Deze belangrijke werken vertegenwoordigen een budget van 1250 miljoen euro en zijn begonnen in april 2004. Zij zullen beëindigd worden tegen 2010 en er zijn zes Brusselse gemeenten bij betrokken : Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Elsene, Etterbeek, Brussel en Schaarbeek.

### De werken tussen Ottignies en Brussel-Luxemburg

Tussen Ottignies - Louvain-la-Neuve en Watermaal bestaat lijn 161 momenteel uit twee sporen; dit aantal zal op vier gebracht worden. De stations en stopplaatsen zullen heringericht worden met twee halfhoge centrale perrons langs de vier sporen, trappen, liften of hellingen.

De driehoek van Etterbeek, tussen Watermaal en Etterbeek, is een spoorwegknoop die de lijnen 161 (Brussel - Namur) en 26 (Halle - Vilvoorde) laat kruisen en verbindt door middel van verbindingsbogen.

Teneinde het verkeer tussen deze twee lijnen vlot te laten verlopen zal Infrabel

de driehoek van Etterbeek gedeeltelijk herinrichten en op lijn 26 een nieuwe halte "Arcades" aanleggen. Dankzij deze halte, aangelegd ter hoogte van het Arcadenplein, zullen de reizigers vlot kunnen overstappen tussen de treinen van beide lijnen via een voetgangersbrug tussen de nieuwe halte en het station Watermaal, slechts 100 m van elkaar verwijderd (deze overstap gebeurt momenteel in het station Etterbeek). Om de reizigers toe te laten makkelijker het station Watermaal te bereiken, zal ook een onderdoorgang gebouwd worden tussen de perrons en de Keymplaats (Roiteletstraat). De werken zijn begonnen in 2005 en zullen tot 2010 duren.

Tussen de stations Watermaal en Brussel-Schuman vraagt de indienststelling van vier sporen op lijn 161 een herinrichting van het spoorplatform, nu gebouwd voor slechts drie sporen. Om buitensporige kosten tegen te gaan is daar waar nodig het platform uitgebreid met een betonnen plavei die een steunmuur draagt, die tevens dienst doet als geluidswal.

De meerderheid van de bruggen op dit traject zullen afgebroken en herbouwd worden, een aanzienlijke ingreep voor de betrokken wijken. Deze werken zijn al gestart in 2004 en behelzen de bruggen van de Rodinlaan, de Graystraat en het Viaduct.

Langs de Twee Bruggenstraat zal de verbreding van het spoorplatform gepaard gaan met de aanleg van een groene muur waardoor een groen kader kan behouden blijven.

*In de driehoek van Etterbeek, op enkele tientallen meter van het station Watermaal, passeert een IC Brussel-Zuid - Namur - Luxembourg over het derde spoor. De foto is genomen van op de berm van lijn 26 die over de site passeert. Rechts van de trein ziet men heel goed de bedding van het toekomstige vierde spoor. Chr. DOSOGNE, 18 maart 2006.*



Bij de kruising van de Mouterijstraat, waar de trams van de huidige lijnen 81 en 82 passeren, zal een nieuwe halte "Mouterij" aangelegd worden, eveneens toegankelijk langs de Twee Bruggenstraat.

Deze nieuwe halte zal slechts één perron kennen, bediend door de twee sporen van de nieuwe lijn 161.

Daarenboven zal een voetgangersbrug gebouwd worden over lijn 161 tussen de Kroonlaan en de Pleinlaan om de toegang tot het station Etterbeek te vergemakkelijken en een directe verbinding aan te bieden tussen de Pleinsite (VUB, ULB) en de dichtbevolkte wijk





Etterbeek, 25 maart 2006. Doortocht van IC J 2110 Brussel-Zuid - Luxemburg, uitzonderlijk over het derde spoor. Rechts: de aanleg van de bedding voor het vierde spoor.

Christian DOSOGNE.

## Brussel-Luxemburg

De werken in het station Brussel-Luxemburg, het voormalige Leopoldswijkstation, zijn voltooid. Het nieuwe station, volledig overdekt met een betonnen platform, telt zes sporen in een bocht, reeds voorzien voor het GEN. Klantvriendelijk, ruim en voorzien van een aangenaam interieur, is het station klaar om de regionale treinen te ontvangen. Wel zullen de beide wisselcomplexen herzien moeten worden om een optimale exploitatie mogelijk te maken.

## Brussel-Schuman

Momenteel passeren elke dag 8000 reizigers in dit belangrijke station, gelegen

in het hart van de Europese wijk. Tegen 2010 worden echter zo'n 12000 reizigers verwacht in deze drukke overstapplaats.

Daarvoor worden zowel het trein- als het metrostation volledig heringericht omdat dit station zich bevindt aan de ingang van de toekomstige Schuman-Josaphat-tunnel, die lijn 161 met lijn 26 zal verbinden.

De NMBS, het Brussels hoofdstedelijk gewest, de MIVB (Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Brussel) en Beliris (Federale dienst voor mobiliteit en transport) hebben samengewerkt om een architecturaal project te ontwikkelen, conform de noden van deze belangrijk transportknoep.

Dankzij al deze werken zullen de reizigers makkelijker kunnen overstappen tussen het GEN, de metro en de treinen van de binnenlandse dienst. Het station Brussel-Schuman zal één van de meest belangrijke ondergrondse stations worden in de hoofdstad, bestaande uit drie geïntegreerde polen :

- het huidige treinstation;
- het metrostation;
- een nieuw station, aangelegd aan de ingang van de tunnel Schuman-Josaphat. Dit nieuwe station zal gebouwd worden onder de Wetstraat, boven metrolijn 1 en onder de autotunnel die hier de Wetstraat ontlast. Tijdens de renovatie van het Berlaymontgebouw werd hieronder al een deel van het station gebouwd. Dank zij het GEN-project zal Brussel-Schuman rechtstreeks verbonden zijn met de nationale luchthaven. In 2012 zullen 13 minuten voldoende zijn om rechtstreeks de luchthaven te bereiken (nu 32 minuten met overstap in Brussel-Noord).

## De bouw van de tunnel Schuman-Josaphat

Omgevingsstudies, uitgevoerd door de regionale en federale autoriteiten, hebben uitgewezen dat de meest ideale oplossing om de capaciteit van de spoorinfrastructuur in het oosten van Brussel te verhogen, een nieuwe tweesporige tunnel is tussen de lijn Brussel - Ottignies (lijn 161), vanaf het station Brussel-Schuman en de lijn Halle - Vilvoorde, dicht bij Josaphat (lijn 26).

Onder de Kortenbergsesteenweg zal de spoorwegtunnel juist onder de huidige wegtunnel gebouwd worden. De zelfdragende structuur van de deze laatste laat toe de spoorwegtunnel te bouwen zonder de wegtunnel te moeten afbreken en nadien te herbouwen.

Onder het Jamblinne de Meuxplein en de Plaskyiaan zal de tunnel in een ondergrondse galerie gebouwd worden, teneinde geen immense geulen te maken in de wijk.

De aansluiting van de spoorwegtunnel Schuman-Josaphat met de tunnel van lijn 26 gebeurt ter hoogte van de Plaskyiaan. Daar zullen de werken boven-



Doortocht van motorstel 915, die een L-trein Vilvoorde - Halle verzekert, ter hoogte van de toekomstige stopplaats 'Arcaden', 14 maart 2006. Rechts de dubbelsporige verbinding van lijn 26 naar lijn 161. Christian DOSOGNE.



gronds gebeuren, enerzijds door een bouwwerf gesitueerd op de middenberm van de Plaskyiaan, waar de toegangspuitten naar de ondergrondse galerij zullen gebouwd worden, anderzijds op de hoek van de E. Maxlaan voor de bouw van nog een andere toegangspuut.

De werken zullen er eerst in bestaan een soort doos van gewapend beton te bouwen rond de huidige tunnel van lijn 26 op de plek waar de aansluiting met de nieuwe tunnel zal gecreëerd worden. Nadien kan men een deel van de bestaande tunnel afbreken om de aansluiting van de toekomstige tunnel Schuman-Josaphat mogelijk te maken.

Over het gehele nieuwe ondergrondse traject, alsook op het deel van de tunnel van lijn 26 dat heraangelegd wordt, zullen de sporen volledig geïsoleerd van de tunnel aangelegd worden.

De rails zullen gelegd worden op een soort van lange tafels die zelf rusten op rubberen kussens. Deze techniek laat toe om de trillingen van de voorbijrijdende treinen tot een minimum te herleiden.

Daarenboven zal tussen de uitgang van de tunnel van lijn 26 en de E. Cambierlaan een geluidswand gebouwd worden om de woningen langs het spoor te ontlasten ; als je daar nog bij neemt dat er lang gelasterails zullen gebruikt worden, dan kan men alleen maar beamen dat deze nieuwe infrastructuur veel minder lawaai en trillingen zal veroorzaken dan bij de bestaande lijnen.

Alles samen zijn slechts 2 woningen en



*Halverwege Brussel-Luxemburg en Etterbeek, doortocht van een IC M Brussel-Zuid - Namur - Liers op het derde spoor. De nieuwe halte Mouterij zal ingeplant worden ter hoogte van de brug zichtbaar aan het einde van de trein. Links bevinden zich de beide sporen van lijn 161; rechts ontplooit zich de bedding van het vierde spoor.  
Christian DOSOGNE, 19 maart 2006.*

1.100 m<sup>2</sup> tuintjes, gelegen in zo'n 35 kadastrale percelen, onteigend.

### Het GEN aan de horizon van 2012

Bij de beëindiging van deze werken tegen 2012 zullen acht GEN-relaties, aangevuld met een fijnmazig busnet naar bestemmingen waar de trein niet komt, gecreëerd zijn.

De verschillende regionale vervoersbe-

drijven - MIVB, TEC en De Lijn - zijn nauw betrokken bij het ontwikkelen van het GEN.

Tegen 2012 zal het spoorluik van het GEN bestaan uit :

- 640 treinen per dag;
- 575 km spoorlijnen;
- 130 stations en stopplaatsen ;
- 25 miljoen reizigers per jaar, tegen 13 miljoen vandaag.

Bron : GEN-Journaal - NMBS

### Belangrijke werken op lijn 28

Momenteel zijn er belangrijke werken bezig op lijn 28 ter hoogte van de oude stopplaats Brussel-West. De MIVB werkt er aan de voltooiing van metrolijn 2 tussen de stations Clemenceau en Weststation. Daarenboven wordt een nieuwe stelplaats voor bus en metro aangelegd. De nieuwe sporen van de metrolijn, die lijn 28 kruist, maken het verplaatsen van beide sporen van de ringlijn noodzakelijk.

*Een zicht op de werken te Brussel-West, genomen op 19 maart 2006. Links metrolijn 2, in het midden lijn 28 waar motorwagen ES 507 aan het werk is en rechts de nieuwe stelplaats van de MIVB. In de achtergrond zien we de brug waaronder het Weststation zich bevindt.*  
Christian DOSOGNE.





## **Vernieuwing van de perrons in Brussel-Centraal**

Begin maart is Infrabel met de vernieuwing van de perrons in station Brussel-Centraal begonnen. Deze werkzaamheden maken deel uit van de globale vernieuwbouw van het station, dat door NMBS-Holding wordt uitgevoerd. Zij zullen een periode van ongeveer twee jaar in beslag nemen en duren tot in 2008.

De vernieuwing van de perrons omvat het belangrijkste deel van deze werkzaamheden. Het werk zal erin bestaan om de perrons te verlengen, om langere treinen toe te laten en bijgevolg meer reizigers te ontvangen. Infrabel zal daarom de perrons 1-2 en 5-6 verlengen. Perron 1B, vanwaar voorheen de Sabena-treinen naar de luchthaven vertrokken, verdwijnt. De sporen 1 en 2 krijgen een enigszins aangepast ontwerp kant Brussel-Noord terwijl het perron op deze plaats breder en ruimer gemaakt wordt. In het kader van deze werkzaamheden, verschijnen bovendien een extra vaste trap en een roltrap op elk perron kant Brussel-Zuid. De bestaande roltrappen zullen op hun beurt vervangen worden. Voor de bouw van de nieuwe vaste en roltrappen,

zullen een aantal steunpijlers moeten verdwijnen en vervangen worden door andere, terwijl betonnen windschermen gedeeltelijk verwijderd zullen worden om een groter ruimtelijk gevoel te creëren.

De onthaalfaciliteiten zullen bovendien comfortabeler en meer gebruiksvriendelijk gemaakt worden. Infrabel zal o.a. investeren in een antislip afwerking voor de bevoering van de perrons. De bekleding van de pijlers en de muren zal eveneens volledig opgefrist worden.

Om het veiligheidsgevoel bij de reizigers te versterken, zal de verlichting feller zijn en zal er meer licht schijnen over de gehele lengte van het perron in het piek uur en slechts op een gedeelte van het perron op andere momenten.

Aan de passieve veiligheid werd ook grote aandacht besteed, voornamelijk door het gebruik van speciale brandwerende bepleistering voor de pijlers en de muren.

Deze werken omvatten ook het plaatsen van een nieuwe omroepinstallatie, er wordt om de zeven meter een luidspreker geplaatst. Hierdoor worden selectieve aankondigingen mogelijk. Geluidsabsorberende panelen naast de sporen en over de gehele lengte van de perrons zullen de schrille geluiden opslorpen van de

treinen die op een in een bocht liggend spoor rijden. Brussel-Centraal zal eveneens beter toegankelijk gemaakt worden voor personen met verminderde mobiliteit. Nu reeds hebben zij toegang tot de perrons door het gebruik van liften.

Het aanwenden van heldere kleuren voor de bewegwijzering in de vloer en in de bekleding van de muren, moet de toegankelijkheid vergroten voor klanten met een visuele handicap.

Deze moderniseringswerken maken deel uit van de volledige vernieuwing van het station van Brussel-Centraal, die door NMBS-Holding wordt uitgevoerd. Na de voorgevels en de lokettenzaal, vangt nu de derde fase van de werken aan, de NMBS-Holding werkt momenteel aan het herstel van de tussenverdieping. Er zal onder meer een nieuwe verbinding komen tussen de uitgang Madeleine en de Kunstberg (nieuwe toegang tot het station). De 140.000 dagelijkse klanten van het meest bezochte station van België zullen in 2008, wanneer de werkzaamheden volledig voltooid zijn, kunnen genieten van een ruimer, toegankelijker en comfortabeler Centraal Station.

In totaal zullen deze moderniseringswerken van Brussel-Centraal €33 miljoen kosten, met inbegrip van de investering van €11,66 miljoen door Infrabel.

**FOTO 73-29** *De eerste aansluiting langs het nieuwe tracé van de lijn 55 Wondelgem - Zelzate (zie ODB 61 p. 34 t/m 37) werd aangelegd. Zij zal het noordelijke deel van het nieuwe Kluizendok aandoen, waar reeds verschillende nieuwe ondernemingen actief of in aanbouw zijn. Doortocht te Ertvelde van de trein 48603 Sluiskil Dow - Gent-Zeehaven, ter hoogte van de nieuwe aansluiting naar het Kluizendok. Dat laatste was toen nog niet in dienst. Op de achtergrond, op de andere oever van het kanaal, de staalfabrieken van Sidmar. Serge MARTIN.*



## Elektrificatie van lijn 24 tot Aachen

Het Directiecomité van Infrabel heeft op 14 maart 2005 beslist om de elektrificatie van lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens aan te vatten. Deze elektrificatie, die op 15 december 2008 in dienst zal komen, betekent een aanzienlijke meerwaarde voor de Luikse regio, de Belgische havens en de NMBS-groep. Ze zal een ontbrekende schakel van 8 km in de 162 km lange lijn tussen de haven van Antwerpen en de Duitse grens opvullen. Het project heeft verschillende voordelen :

- in Montzen zal niet meer verplicht van locomotief veranderd moeten worden terwijl het hogere vermogen van elektrische locs op deze verbinding een hogere commerciële snelheid op lijn 24 en een versnelling van het vervoer van en naar de Antwerpse haven zal toelaten;
- de hogere commerciële snelheid en de mogelijkheid om zwaardere treinen in te leggen zal de capaciteit van deze strategische verbinding aanzienlijk verhogen vanaf maart 2008;
- het spoorwegnet en de Belgische havens zullen aantrekkelijker worden hetgeen de Belgische economie zal bevorderen;
- het grotere gebruik van de elektrische tractie betekent een voordeel voor het milieu, vooral in een regio die hiervan een strijdpunt maakt;
- de voortdurende modernisering van de infrastructuur in de provincie Luik door Infrabel versterkt de rol van deze regio als belangrijk Europees kruispunt.

Deze elektrificatie, die in het tweede semester van 2007 moet beginnen, omvat een investering van € 3 miljoen. Hierdoor is de verhouding tussen het geïnvesteerde bedrag en de directe impact zeer voordelig.

Dit project beantwoordt dan ook volledig aan het strategisch plan van Infrabel om alle investeringen zo rendabel mogelijk te maken. De planning van de werken ziet er uit als volgt :

- oktober 2007 : herinrichting van de uitrit van Montzen richting Duitsland;
- maart 2008 : aanpassingswerken in de tunnel van Gemmenich door DB Netz;

Ook al zijn de dossiers niet aan elkaar gelinkt, toch heeft Infrabel beslist om ook te investeren in de modernisering van het station van Montzen. Dit met als doel de infrastructuur op peil te brengen en de toekomst van het station te verzekeren. Infrabel werd de voorbije jaren

### Nieuw snelheidsbord

Een stopsein kan een snelheidsaanduiding vertonen onder het hoofdpaneel. Die bestaat uit een aantal oplichtende witte lampen in een bord met zwarte achtergrond. Wanneer de snelheid voor alle reizen voorbij het sein dezelfde is, wordt deze verlichte aanduiding vervangen door een gele driehoek met de punt naar beneden. De snelheid wordt dan aangeduid door een zwart cijfer dat, indien met 10 vermenigvuldigd, de maximum snelheid aangeeft (4 = 40 km/h).

Dit type bord, dat snelheidsbord voor stopseinen wordt genoemd, wordt sinds maart 2006 vervangen door een zwart vierkant bord waarop een wit cijfer staat. De betekenis blijft onveranderd.



*Hier een stopsein dat nog een oud snelheidsbord draagt. Dit model van snelheidsbord wordt geleidelijk vervangen door het nieuwe type. In dit geval wordt de bestuurder een maximale snelheid van 20 km/h vanaf de eerste wissel opgelegd. **Schaarbeek, 5 april 2006.***



*Het sein N29 beschermt de inrit van het station Merelbeke, komende van Gent St. Pieters op de lijn 50E. Op dit sein werd de gele driehoek vervangen door het nieuwe zwarte vierkante bord. **1 april 2006.***

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

immers met een dubbel fenomeen geconfronteerd :

- enerzijds vertoont de infrastructuur van het station ouderdomsverschijnselen en zou er in de nabije toekomst een zware investering noodzakelijk zijn. Heel wat sporen zijn in slechte staat en mogen nog slechts met een snelheid van 10 km/h bereden worden;
- anderzijds is de huidige infrastructuur te uitgebreid voor het huidige verkeer, vooral als gevolg van het toenemend aantal treinen - zelfs voor de elektrificatie - die zonder stoppen door het station Montzen rijden.

Daarom heeft Infrabel beslist om de infrastructuur te vereenvoudigen door het schrappen van 15 sporen die nu reeds weinig worden gebruikt. De resterende

sporen zullen dan grondig gemoderniseerd worden.

De seinhuizen van Montzen zullen met dat van Visé gefusioneerd worden. Dit laatste zal een volledig gemoderniseerde infrastructuur krijgen.

De voorbereidende werken zullen zodanig uitgevoerd worden dat de huidige capaciteit tot 2008 behouden blijft.

Op dat moment zullen de grote infrastructuurwerken beginnen. De fusie van de seinhuizen zal tegen 2012 uitgevoerd worden.

De elektrificatie van lijn 24 heeft nauwelijks gevolgen voor het personeel van Infrabel. Daarentegen zal de modernisering van het station Montzen tot een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen leiden.



## EC Vauban

Vanaf de nieuwe dienstregeling van december 2006 zal de EC 90/91 "VAUBAN" Brig - Brussel-Zuid niet langer Brig als vertrek- of eindstation hebben, maar wel Interlaken. Hierdoor zal de Vuaban niet meer door de Lötschberg-tunnel rijden.

### Dit jaar geen autotreinen

In *Op de baan 70* (pagina 31) kwam ter sprake dat de TTC (The Train Company) twee nieuwe verbindingen wou inleggen vanaf 23 juni 2006, vanuit Denderleeuw naar Bologna en Narbonne. Tot nu toe zijn er nog altijd geen concrete plannen uit de bus gekomen waardoor deze treinen niet ingelegd zullen worden.

➤ **Op 10 april werd er een proefrit ingelegd voor het testen van de asbussen op 2 platte wagens van het type Rs.**  
Johan VAN DER EYCKEN.

**FOTO 73-30** → **Op zondag 12 maart 2006 werd de lege terugrit van de "Bergland Express" ter hoogte van Nispen (tussen Roosendaal en Essen) gefotografeerd. Deze reed tussen Innsbruck en Rotterdam (via Brussel) en keert nu leeg terug vanuit Rotterdam naar Vorst-Rijtuigen voor onderhoud.**  
Lars LAENEN.

**FOTO 73-31** ↓ **De 110 152 van de DB sleept de "Treski" Oostende - Innsbruck, hier te Schwaz in Oostenrijk op 11 maart 2006.**  
Lars LAENEN.







*Een van de laatste reguliere goederentreinen die overdag gebruik maakt van de integrale lijn naar Luxembourg (lijn 162), is de petroleumtrein 48743 Feluy - Luxembourg. Deze rijdt van maandag t/m zaterdag (Namur 10.55 - Arlon 12.50). Op 1 februari 2006 werd deze trein gesleept door de 2613 en 2378. Doortocht te Chapois.*  
Michel HANSSENS.

*Tot groot plezier van de fotografen reed er op 13 maart 2006 een speciale trein samengesteld uit platte wagens, gesleept door de 2622 en 2625, over de Luxemburglijn. Hier passeert de trein Flohimont, juist voorbij Libramont richting Neufchâteau.*  
Michel HANSSENS





## **B-Cargo heeft een licentie voor het Duitse net**

Op 29 maart 2006 kreeg B-Cargo het veiligheidscertificaat dat nodig is om te rijden in Duitsland. De licentie is geldig voor heel het Duitse net.

## **De eerste jaarresultaten van de "nieuwe" NMBS**

Voor de NMBS-groep was 2005 een goed jaar, zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer.

De NMBS vervoerde in 2005 in het binnenlands verkeer bijna 173,4 miljoen reizigers, 5% meer dan in 2004. Ter vergelijking : in 2000 werden 139,9 miljoen klanten vervoerd, in 1995 slechts 133,2 miljoen. De stijging bedraagt bijna 30% in tien jaar !

Wat het aantal reizigerskilometer betreft is er een stijging met 6,4% ten opzichte van 2004 tot een totaal van 7.796 miljoen reizigerskilometer. De omzet bedraagt bijna € 450 miljoen, 11,2% meer dan in 2004.

Deze spectaculaire stijging is vooral te merken bij de treinkaarten (abonnementen) : in 2005 vertegenwoordigden zij 56% van het aantal reizigerskilometer of zowat 110 miljoen reizigers. Deze vervoersbewijzen vertegenwoordigen 47% van de omzet bij het binnenlands reizigersvervoer.

De tevredenheid van de reizigers, gebaseerd op een vier keer per jaar door een

onafhankelijke instelling gehouden enquête, bedraagt 7,43/10. De netheid van de treinen en hun frequentie krijgen de minst goede punten terwijl de treinbegeleiders en het stationspersoneel de winnaars zijn. In december bedroeg de algemene tevredenheid 7,5/10.

Voor 2005 bedroeg de omzet van het internationaal verkeer € 217,5 miljoen tegen 204,9 miljoen in 2004, een toename met 6,1 %. Ook het aantal reizigerskilometer neemt toe : +2,4% (1.380 miljoen reizigerskilometer). In totaal werden 13,7 miljoen reizigers vervoerd door Thalys, Eurostar en andere klassieke internationale treinen.

B-Cargo, de goederenafdeling van de NMBS, realiseerde in 2005 een omzet van € 300,1 miljoen, 1,6% meer dan in 2004. Daarentegen nam het vervoerde volume met 3,4% af tot 58,4 miljoen ton en 7,975 miljoen tonkilometer. Deze lichte teruggang is te wijten aan de slechtere conjunctuur waardoor in het Luikse staalbekken een belangrijke hoogoven van Arcelor werd gesloten.

De NMBS blijft op het goede spoor : ondanks een aantal operationele hervormingen bij het reizigers- en goederenvervoer en een toename van de productiviteit werden de klanten niet vergeten. Nog nooit heeft de NMBS zijn ambities zoveel aan zijn financiële middelen gelinkt : zoveel mogelijk reizigers comfortabel vervoeren en een belangrijke speler worden voor het vrijgemaakte goederenverkeer op Europees vlak.

*Bron : NMBS*

## **CW Salzannes gecertificeerd voor ISO9001 en 14001**

De Centrale Werkplaats Salzannes is bekend voor haar ervaring en vakkennis bij het reviseren van locomotieven, zowel binnen de NMBS zelf als bij andere spoorwegondernemingen. Met trots werd eind 2005 dan ook het dubbele brevet voor ISO9001 en ISO14001 ontvangen.

Het eerste brevet - ISO 9001- betreft de kwaliteit terwijl het tweede de omgang met en het beheersen van de gevolgen voor het leefmilieu omhelst, een facet dat onze maatschappij nauw aan het hart ligt.

Het toepassen van deze normen was niet eenvoudig : het vereiste de medewerking van alle betrokkenen gaande van het informeren tot het veranderen van gewoontes op alle niveaus. Het verkrijgen van deze brevetten is dus vooral het gevolg van een belangrijke inspanning van al het personeel in de werkplaats.

Dit geïntegreerd management zal vooral onze klanten ten goede komen : verbetering van de kwaliteit en de levertijden voor de tractiewerkplaatsen, betere beheersing van de kosten en garantie van de wettelijke verplichtingen... Ook de verwachtingen van het personeel werden bij deze verbeteringen in overweging genomen : standardisatie, opleidingsmaterieel, besparingen en motivatie.

*Bron : NMBS*





Op 23 maart 2006 werden 5 rijtuigen van de Oriënt Express overgebracht vanuit de werkplaats van Oostende naar Vorst-Rijtuigen. De 1608 stond in voor de overbrengingsrit. De volgende dag werden de rijtuigen achteraan de EC 97 "IRIS" bijgevoegd richting Zurich. De eindbestemming was Venetië. Hiernaast : doorrit van de trein te Gent-Sint-Pieters. Hieronder : te Itterbeek. Nick ONGENA Serge HOOGSTEYN.



**FOTO 73-33**

Op 2 april 2006 verliet de lege Oriënt Express, gesleept door de 1209, het station van Lille Flandres met bestemming Oostende. Pierre HERBIET.

**LINKERPAGINA**

**FOTO 73-32**

De grensoverschrijdende trein 19762 vanuit Maubeuge komt op 13 maart 2006 aan te Quévy. Achteraan de BB 67414 in "multiservice" livrei. Serge MARTIN.







**FOTO 73-34**

*Op 30 maart 2006 sleepte de 1608 de B-Telecom-meettrein tussen Schaarbeek en Gouvy. Te Gouvy staat zij naast de 1501.*

*Michel HANSENS.*

*Soms laat een locomotief van de reeks 13 het al eens afweten.*

*Op 10 april 2006 moest de 1503 bijspringen om P 7444 Gouvy - Brussel- Zuid, gesleept door de 1355, uit de nood te helpen.*

*Omdat de reeks 15 niet gehomologeerd is voor de HSL2 werd deze trein via lijn 36 omgeleid tussen Liège en Leuven. De trein werd gefotografeerd bij aankomst te Vorst-Rijtuigen.*

*Serge HOOGSTEYN.*



**FOTO 73-35** *Op 15 maart stond de 1359 in nood even voorbij het station van Schaarbeek met de IC A 512 (Oostende - Eupen) aan de haak. De 8204 nam de trein op sleeptouw tot Schaarbeek.*

*Pierre HERBIET.*







Op 11 maart 2006 werd een loc van DLC voor de eerste keer getankt op spoor 155 van het station van Montzen. Dit spoor, gelegen naast de oude douaneloods, werd door DLC aangekocht, terwijl de omliggende terreinen worden gehuurd. Hierdoor kunnen de tankwagens deze plaats gemakkelijk bereiken.

Sedert 20 maart sleept DLC de treinen met chemische producten vanuit BP Chemicals Belgium te Geel, gelegen langs de industriële lijn 207 op de oever van het Alberkanaal.

De bestemming is het Poolse bedrijf PTA te Wrocklawek (Poznan). Hier worden voornamelijk biologisch afbreekbare plastic verpakkingen geproduceerd.

**DLC-trein 41981 vertrekt bij BP Geel, gelegen op lijn 207, richting Polen. Links het Albertkanaal. 23 maart 2006.**

Peter VAN GESTEL.



**De PB18 gefotografeerd op 11 maart 2006 bij zijn allereerste tankbeurt op spoor 155 van het station Montzen. Dit spoor werd door DLC aangekocht.**

Michel HANSSENS.



**FOTO 73-36** CTRW is met de revisie van 119 kangoeroewagens van het type Sdkmss, Sdgkmss en Sdgkkmss 6418B0 en 6419B0 begonnen (zie OP DE BAAN 49, p. 54-55). Bij deze gelegenheid ontvangen zij de nieuwe blauwe livrei van TRW die sinds de bouw van de nieuwe containerwagens Sggmss 6432B0 (zie OP DE BAAN 58, p. 29) werd toegepast. Deze revisies worden uitgevoerd door de Centrale Werkplaats te Gentbrugge. Op 22 maart 2006, bevond zich een van de eerste herschilderde wagens in een trein die Marche-les-Dames passeert. Het gaat om Sdgkkmss 6419B0 UIC 33.88.479.3 221-1. Een nieuw model voor de firma's Roco en Märklin?

Jean-Luc VANDERHAEGEN





Zoals voorzien is er een eerste grote verandering doorgevoerd in verband met de verdeling van de reeksen 73 en 82. Drie locomotieven van de reeks 82 (de 8201 en 8241 van Schaarbeek en de 8220 van Kinkempois) en 1 locomotief van de reeks 73 (7379 van Hasselt) zijn buiten dienst gesteld op 23 maart 2006 (de 8220 op 12 maart 2006). De vier locomotieven van de reeks 80 die rangeringen uitvoerden in de werk-

plaats van Salzinnes, zijn vervangen door de 8218, 8232, 8236 en 8242 die overgeplaatst werden vanuit Schaarbeek.

Al deze wijzigingen hadden niet alleen overplaatsingen tot gevolg maar ook het terug in- en buiten dienst stellen van locomotieven, ondermeer in Schaarbeek, Antwerpen-Noord, Charleroi-Sud, Kinkempois en Merelbeke. Zo zijn er voor de eerste maal locomo-

tieven van de reeks 73 actief in Schaarbeek (de 7354, 7355 en 7360 van Infrabel buiten beschouwing gelaten daar deze al enkele maanden aanwezig zijn). Meer details zijn terug te vinden bij actualiteiten op pagina's 42 en 43.

De 5504 van Kinkempois is buiten dienst gesteld op xxx 2006 wegens xxxxxxxx.

### 5101

**Constructeur :** Cockerill 3733/1961

**Nummering :**  
200.001 : 23-01-1963  
5001 : 15-12-1972  
5101 : 01-01-1981

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 30-11-1961 ⇨ Dendermonde : 23-01-1963 ⇨ Kinkempois : 15-12-1972 (5001) ⇨ Kortrijk : 01-01-1981 ⇨ Schaarbeek : 31-05-1987 ⇨ Hasselt : 15-10-1988 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-37** *Liège-Guillemins, september 1987.*  
Pierre HERBIET.



### 5105

**Constructeur :** Cockerill 3737/1961

**Levering aan de NMBS :** 17-01-1962

**Nummering :**  
200.005 : 17-01-1962  
5105 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :**  
Monceau : 03-11-1966  
Schaarbeek : 03-06-1984  
Antwerpen-Dam/Noord : 15-10-1998

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-38** *Goffontaine, 6 december 1986.*  
Pierre HERBIET.



### 5142

**Constructeur :** Cockerill 3791/1961

**Nummering :**  
200.042 : 06-09-1962  
5142 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :**  
Schaarbeek : 06-09-1962  
Kortrijk : 24-09-1971  
Monceau : 01-06-1986  
Hasselt : 29-05-1988  
Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-39** *Court-Saint-Etienne, maart 1985.*  
Pierre HERBIET.





# 5143

**Constructeur :** Cockerill 3792/1961

**Nummering :** 200.043 : 11-09-1962  
5143 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau : 11-09-1962  
Tournai : 28-02-1972  
Saint-Ghislain : 03-06-1984  
Monceau : 01-09-1986  
Hasselt : 29-05-1988  
Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-40** *Halle, 18 augustus 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 5167

**Constructeur :** Cockerill 3891/1963

**Levering aan de NMBS:** 28-02-1963

**Nummering :** 200.067 : 28-02-1963  
5167 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau : 28-02-1963  
Hasselt : 15-03-1963  
Antwerpen-Dam/Noord : 03-06-1984

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-41** *Vorst-Zuid, 8 mei 1980.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 5174

**Constructeur :** Cockerill 3898/1963

**Levering aan de NMBS:** 25-04-1963

**Nummering :** 200.074 : 25-04-1963  
5174 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 25-04-1963  
Kortrijk : 20-06-1965  
Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1986

**Uit de geschriften :** 15-06-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-42** *Dinant, juli 1984.*  
Pierre HERBIET.



# 5513

**Constructeur :** BN, Nivelles

**Levering aan de NMBS :** 02-09-1961

**Nummering :** 205.013 : 02-09-1961  
5513 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Ronet : 02-09-1961  
Jemelle : 24-09-1970  
Kinkempois : 06-03-1972

**Uit de geschriften :** 01-09-2003 (sleet dieselmotor)

**FOTO 73-43** *Argenteau, 27 mei 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 8049

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering aan de NMBS:** 08-07-1963  
**Nummering :** 260.049 : 08-07-1963  
8049 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Ronet : 05-05-1961  
Kortrijk : 22-01-1964  
Merelbeke : 28-05-1990  
Antwerpen-Dam / Noord : 01-10-1992

**Uit de geschriften :** 01-12-2002

**FOTO 73-44** *Brussel-Zuid, 30 september 1977.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8061

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering aan de NMBS :** 08-07-1963  
**Nummering :** 260.061 : 08-07-1963  
80461 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 08-07-1963

**Uit de geschriften :** 01-12-2002  
Verkocht aan het TSP

**FOTO 73-45** *Schaarbeek, 13 april 1991.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7312

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Levering aan de NMBS:** 31-12-1965  
**Nummering :** 273.012 : 31-12-1965  
7312 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau / Charleroi-Sud : 31-12-1965

**Uit de geschriften :** 01-12-2002 (averij dieselmotor)

**FOTO 73-46** *Clabecq, 12 februari 1998.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 9148

**Constructeur :** Cockerill nr. 3983/1963  
**Levering aan de NMBS :** 23-12-1963  
**Nummering :** 230.138 : 23-12-1963  
9148 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 23-12-1963  
Saint-Ghislain : 30-11-1966  
Kortrijk : 29-09-1967  
Merelbeke : 22-05-1968  
Stockem : 20-05-1974

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-47** *Libramont, 11 juli 1989.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 9151

**Constructeur :** Cockerill nr. 3986/1963

**Levering aan de NMBS:** 27-01-1964

**Nummering :** 230.141 : 27-01-1964  
9151 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Ronet : 27-01-1964  
Kinkempois : 01-10-1993

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (stopzetting reeks)  
Verkocht aan SCM

**FOTO 73-48** *Ronet, 18 april 1978.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 9155

**Constructeur :** Cockerill nr. 3990/1963

**Levering aan de NMBS :** 07-04-1964

**Nummering :** 230.145 : 07-04-1964  
9155 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Ronet : 07-04-1964  
Schaarbeek : 17-11-1964  
Ronet : 02-02-1965  
Kinkempois : 01-10-1993

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (stopzetting reeks)  
verkocht aan Rails & Traction in 02-2005

**FOTO 73-49** *Ronet, 18 december 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 9157

**Constructeur :** Cockerill nr. 3992/1963

**Levering aan de NMBS :** 26-05-1964

**Nummering :** 230.146 : 26-05-1964  
9157 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Ronet : 26-05-1964  
Antwerpen-Dam/Noord : 01-01-1994

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (stopzetting reeks)  
verkocht aan ASA Hemiksem in 11-2004

**FOTO 73-50** *Ronet, 30 oktober 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 9148

**Constructeur :** Cockerill nr. 3983/1963

**Levering aan de NMBS :** 23-12-1963

**Nummering :** 230.138 : 23-12-1963  
9148 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 23-12-1963  
Saint-Ghislain : 30-11-1966  
Kortrijk : 29-09-1967  
Merelbeke : 22-05-1968  
Stockem : 20-05-1974

**Uit de geschriften :** 14-12-2003 (stopzetting reeks)

**FOTO 73-47** *Libramont, 11 juli 1989.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## 50 jaar geleden ...



**FOTO BD-227** Op 30 mei 1956 wacht Pacific 10.028 van de stelplaats Stockem in het station van Luxembourg op zijn volgend vertrek naar Brussel. Minder dan vier maanden later, namelijk op 29 september 1956, zullen de types 10 geëlimineerd worden en vervangen door elektrische tractie. Op deze noodlottige datum zal de 10.028 buiten dienst gesteld worden. Gebouwd door de werkplaatsen Hanrez, onder het nummer 4528, werd zij in dienst genomen op 30 mei 1912 door de stelplaats Verviers. Na 29 september 1956 ondergingen nog slechts vijf machines een revisie en bleven nog enkele maanden actief in de stelplaats van Brussel-Zuid. Foto : Bruno DEDONCKER, verz.TSP.

**FOTO BD-226** Lijn 37 (Liège - Aachen Hbf), de laatste schakel van de internationale as Brussel - Köln, werd op 18 mei 1966 onder spanning gezet. De 160.021 (toekomstige 1605) had de eer de inhuldigingstrein tussen Brussel en Köln (heen en terug) te slepen, versierd met Belgische en Duitse vlaggen en blazoenen. We zien hier de rit naar Köln, in een mistig decor nabij de bocht van Dolhain. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

## 40 jaar geleden ...





## 25 jaar geleden ...



**FOTO 73-52** Op 29 mei 1981 werd het reizigersverkeer op lijn 112 tussen Marchienne-au-Pont en Piéton via Fontaine-l'Eveque opgeheven. De laatste rit werd verzorgd door de 4504 : omnibus 7369 Charleroi-Sud - La Louvière-Centre. Terwijl de sectie Monceau - Fontaine-l'Eveque buitendienst werd gesteld, werd het stuk tot Piéton op enkelspoor gebracht en als industriële lijn 252 hernoemd.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 73-53** Op 15 mei 1986 verliet de eerste tweespannige locomotief (3 kV - 25 kV) van de reeks 12, gebouwd door Brugeoise et Nivelles (B.N.), de fabriek te Nivelles. We zien de machine hier te Nivelles-Nord, gesleept door de Jung-locotractor van B.N., terwijl de 7320 van Monceau de overbrenging naar de Centrale Werkplaats van Luttre zal verzorgen waar zij zal worden gewogen. Enkele dagen later, op 3 juni 1986, werd zij aan de stelplaats van Brussel-Zuid afgeleverd.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

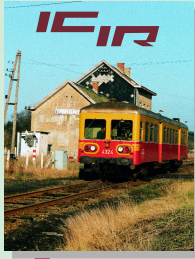


## 20 jaar geleden ...



# Boeken

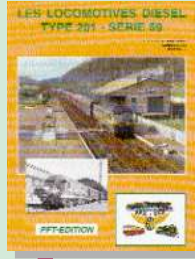
## TSP-Edities



### IC-IR 1984-2004

Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.

A4 - 216 pagina's  
400 foto's  
€ 35,00 - 1250 g



### LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.

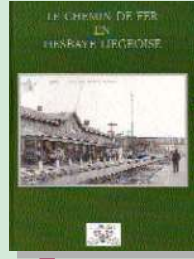
A4 - 280 pagina's



### PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.

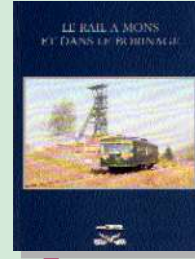
A4 - 268 pagina's  
252 foto's - 30 plans  
€ 18,60 - 860 g



### LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

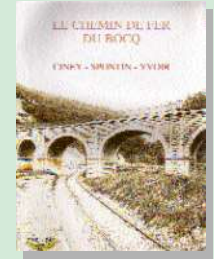
A4 - 168 pagina's  
276 foto's  
€ 23,55 - 750 g



### LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

A4 - 160 pagina's  
258 foto's  
€ 23,50 - 750 g



### LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR

Lijn 128, gisteren en vandaag

A4 - 82 pagina's  
107 foto's  
€ 16,95 - 550 g



### EEN EEUW STOOM Deel I

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

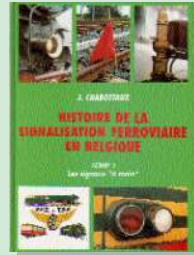
21 x 27 cm  
127 zwartwitfoto's  
€ 23,50 - 750 g



### EEN EEUW STOOM Deel II

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

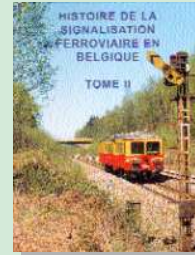
21 x 27 cm  
134 zwartwitfoto's  
€ 27,00 - 750 g



### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

A4 - 191 pagina's  
278 foto's  
€ 24,50 - 950 g



### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

A4 - 256 pagina's  
220 foto's  
€ 35,00 - 1250 g



### SPOORBOEKJE 1940

Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.

A4 - 280 pagina's  
500 foto's  
€ 6,50 - 250 g



### SNCB 75 NMBS

Dit werk toont beelden van de markantste gebeurtenissen in de 75-jarige geschiedenis van de NMBS (1926 tot 2001).

21 x 27 cm - 166 foto's (z/w en kleur)  
176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



### ONZE SPOORWEGEN 1 DE MEERSPANNIGEN

Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven in België.

132 pagina's - 126 kleurenfoto's  
€ 27,00 - 750 g - Gekartoneerde koft

# Op de baan

## OP DE BAAN

- abonnement 2006
  - België € 36,00
  - buitenland (Europa) € 42,00
  - buitenland (buiten Europa) € 49,00



- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 71 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

## EN LIGNES - hors série

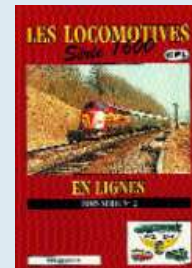


### hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pagina's  
100 foto's

€ 9,75 - 255 g



### hors série n°2

LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL

A4 - 80 pagina's  
120 foto's

€ 14,75 - 255 g



### hors série n°3

LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pagina's  
80 foto's

€ 12,27 - 210 g



### hors série n°3

LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pagina's  
80 foto's

€ 12,27 - 210 g



- Spoorboekje 1935 (TSP-editie) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edtion) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- De buurtspoorwegen van de groep Leuven € 24,54 800 g
- België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Buurtspoorwegen in Brabant € 42,14 1300 g
- Stoomlocomotieven types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Stationsarchitectuur (deel I) € 46,64 1050 g
- Stationsarchitectuur (deel II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g
- 150 jaren Spoorwegen in de Kempen € 30,00 800 g

**NIEUW**



De meerspanningen  
Les polycourant

EEN EEUW STOOM  
DEEL 2



Onze Spoorwegen 1  
DE MEERSPANNIGEN

UN SIÈCLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

## Foto's

### Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 72-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 72-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-07-2006; leveringsdatum: +/- 28-09-2006. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :

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

Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

Prijs per foto € 1,00 7 g

### Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

Prijs per foto : € 3,72 7 g

## Fotosthema's

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

- N° 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : TSP-reis naar Denemarken (15 foto's) € 15,00 105 g
- N° 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs € 10,00 75 g
- N° 38 : De mechanische seinen van Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : Het station Schaarbeek-Vorming € 10,00 75 g
- N° 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : De locomotief 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 48 : De werkplaats Bertrix € 10,00 75 g
- Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzines" € 10,00 75 g
- Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour" € 10,00 75 g
- Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis € 10,00 75 g
- Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- Nr. 53 : Postmotorstellen (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 55 : Reeks 51 (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 56 : Reeks 64 € 10,00 75 g
- Nr. 57 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1) € 10,00 75 g
- Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven € 10,00 75 g
- Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 65 : Reeks 3600 CFL € 10,00 75 g
- Nr. 66 : De 7301 tot 7335 € 10,00 75 g
- Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2) € 10,00 75 g
- Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71) € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (OP DE BAAN 72) € 10,00 75 g

### FOTOTHEMA 72 :

Prijs : € 10 + verzendkosten (75 g.) Mededeling : FOTOTHEMA 72

- 72-01 : 1505 te Duffel (zie pagina 10)
- 72-02 : 1502 te Lage Zwaluwe (zie pagina 13)
- 72-03 : 2555 te Kijkuit (zie pagina 14)
- 72-04 : CC 40109 te Hennyuyères (zie pagina 15)
- 72-05 : 2239 te Cuesmes (zie pagina 18)
- 72-06 : 2802 te Brussel-Zuid (zie pagina 16)
- 72-07 : 2912 te Brussel-Zuid (zie pagina 17)
- 72-08 : 1803 te Braine-le-Comte (zie pagina 15)
- 72-09 : 2007 te Mons (zie pagina 18)
- 72-10 : 1604 te Soignies (zie pagina 17)

## Allerlei

### Pin's

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

### Postkaarten

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

### LOCO-kalenders

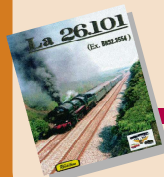
- Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : per kalender : € 5,00 750 g

**LOCO 2006 :**

**UITGEPUT**

### DVD

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



De 26.101 op DVD

## Bestelling en verzendkosten

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

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

	BELGIË	BUITENLAND
t/m 100 g	€ 1,05	€ 1,90
t/m 250 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 350 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 500 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,60	op aanvraag volgens land van bestemming
t/m 5000 g	€ 7,60	

Artikel bijna uitgeput



