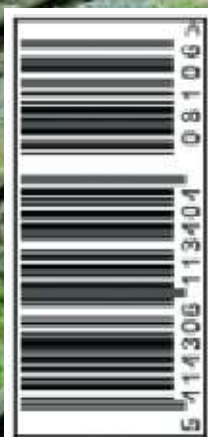


# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 81 - oktober 2007 - € 8,50**

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

# Voorwoord

Eindelijk! Ons vorige voorwoord was een tikkeltje te optimistisch... De toelating van de minister om het NMBS-net te berijden was immers... voorlopig! De geldigheid verstreek reeds op 1 juli, de avond na de festiviteiten op lijn 128. Niettemin verscheen op 7 augustus een nieuw K.B. in het Staatsblad. Alle historische treinen, die van de NMBS zelf inbegrepen, mogen opnieuw rijden! We zullen ons wel moeten aanpassen aan de nieuwe voorwaarden, maar het TSP is dat soort zaken gewoon... Het zomerseizoen is nog niet volledig voorbij, aarzel dus niet om ons een bezoekje te brengen op de Bocqlijn. U zal er de prachtige nieuwe sectie tussen Dorinne en Purnode kunnen ontdekken, die werd ingereeden op 1 juni 2007. De treinen rijden er elke zondagnamiddag tot en met 28 oktober. Hun diens-tregeling

## Zoekertjes

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

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

**GEZOCHT** : Wie bezorgt mij een kopie of origineel van het onderhoudsboekje van Märklin locomotief 3329-3629? Onkosten worden vergoed. GAUQUIE H. Vleeshauerstraat 24, 8900 Ieper. ☎ +32 (0)57 20 95 68.

**GEZOCHT** : alle technische informatie en foto's van de NMBS-aansluiting naar de slachthuizen van Anderlecht, buurtspoorwegstation Vandermerenstraat en de centrale werkplaats van TB / MIVB : uitbreiding naar dubbele spoorbreedte, electrificatie, tractievoertuigen, ... Michel SMET - Av. des Gerfauts 2 / 39 - 1170 Bruxelles of michel.g.smet@coditel.net

**GEZOCHT** : info en documentatie van de eventuele inzet van de Benelux-stellen buiten de as Brussel-Amsterdam (proefritten, speciale treinen, opleidingsritten, ...) vooral in de richting Luxemburg. : Michel SMET - Av. des Gerfauts 2 / 39 - 1170 Bruxelles of michel.g.smet@coditel.net

**TE KOOP** : Märklin-loc 83468 CFL 1801 met opschrift "Stadt Göppingen". Nieuwe staat, in originele doos. Prijs : € 150. Rahir Jean-Yves - ☎ +32 (0)497 32 54 42 ('s avonds).

**TE KOOP** : analoog fotoestel Canon EOS 300V van 2004 met lens 28/90. Prijs overeen te komen. ☎ +32 (0)14 72 05 86 na 19.00 [ericpaulus@telenet.be](mailto:ericpaulus@telenet.be)

**TE KOOP** : HO-locs en wagens van ROCO, Fleischmann, Rivarossi, Märklin en diverse bijhorigheden. Volledige lijst met details en prijzen op aanvraag per e-mail. [francois.maurus@telenet.be](mailto:francois.maurus@telenet.be)

## TSP-agenda

- **Alle zondagen t/m 28 oktober** : ritten op lijn 128. (dienstregeling zie p. 11).
- **zaterdag 27 oktober** : TSP-reis
- **Zaterdag 8 december** : ruilbeurs in "le Musée du rail" te Saint-Ghislain, van 10 - 17 uur.

## AS.MO.CO

AS.MO.CO. organiseert op 7 oktober 2007 van 9 - 13 uur in de zaal St. Raphaël te Aywaille hun 53ste "Bourse internationale" : modeltreinen, auto's, oud speelgoed.

**INFO** : ☎ en FAX : +32 (0)4 368 50 16 ('s avonds).



**EUROMODELBOUW '07**  
EEN ORGANISATIE VAN:  
**HOESELTSE TREINCLUB**  
BELGIË

**6 & 7 OKTOBER 2007**  
LIMBURG - HAL GENK (B)  
**ZATERDAG & ZONDAG**  
VAN 9u30 TOT 18u.

**EUROMODELBOUW 2007**

Lindekapelstraat 7, 3730 Hoeselt  
INFO : SMETS Danny  
☎ +32 (0)89 51 46 44  
FAX : +32 (0)89 62 29 40  
[info@euromodelbouw.be](mailto:info@euromodelbouw.be)

# 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 DESCHAPPER, Bart DE WOLF, Eric PAULUS.

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

Danny ADRIAENSEN, Patrice AIROLDI, Christian AUQUIERE, Emile BECKER, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, Simon DERIDDER, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Peter HONIG, Dries HUYST, Laurent JOSEPH, Tomas JURGEN, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MEURISSE, Tomas MEYER-EPPLER, Lars MEELON, de NMBS, Wim MUSEEUW, Hans PAULUS, Philippe PIRNAY, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VANDEBUERIE, Claude VANDECASTEELE, Geert VAN DRIES, Christian VANHECK, Marijn VOCKE.

#### 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@pftsp.be  
Internet : www.pftsp.be

**BTW-nummer :** BE 435.339.562

#### Abonnementen 2007

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 36 (buitenland : € 42 ) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2007". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

#### Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van het TSP te Brussel.
- Indien u in het buitenland woont heeft u meerdere mogelijkheden :
  - u kan een overschrijving doen waarbij u de internationale code (BIC) van de bank, GEBABEBB, en het volledige IBAN-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 :

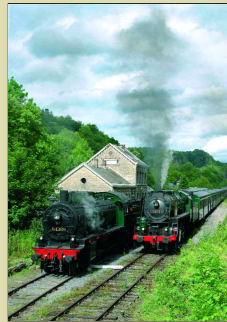
Schaarbeek : Geert Packet : ☎ +32 (0) 496 96 56 00  
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :  
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93  
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :  
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

#### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

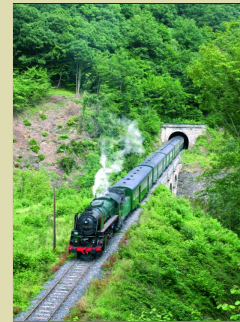
**Wettelijk depot bij verschijning**

# OP DE BAAN 81 - OKTOBER 2007



VOORPAGINA

**FOTO 81-01** De P8 en de 29.013 zij aan zij te Dorinne-Durnal, tijdens het feestweekend naar aanleiding van de 100ste verjaardag van de Bocqlijn op 30 juni en 1 juli 2007. Laurent JOSEPH.



ACHTERPAGINA

**FOTO 81-02** Tijdens de reis van 2 juni verlaat de CFL 1603 de tunnel van Lèche en rijdt over een stenen brug die de Bocq overspant en zal weldra verdwijnen in de tunnel van Purnode. TSP.

# I N H O U D

**TSP tot uw dienst - Voorwoord** 2

**Nieuws uit eigen huis** 4

**Impressies uit Estland** 12

**Benelux-motorstellen** 14

**Buitenlandse actualiteit** 28

**Belgische actualiteit** 36

*Statistieken* 36

*Elektrische locomotieven* 36

*Diesel locomotieven* 42

*Motorstellen - HST* 44

*Rijtuigen - wagens* 46

*Allerlei* 49

*Privémaatschappijen* 54

**Schrappingen** 58

**Tankwagens Ucs 2000G2** 60

**Retro** 62

**Er was eens ...** 64

**TSP-boetiek** 66



## REIZEN

Zoals u in het voorwoord reeds kon vernemen hebben de toeristische spoorwegverenigingen en de NMBS-Holding (Historisch Patrimonium) toelating gekregen om met hun historisch materieel op het Infrabel-net te rijden.

De verkeersvoorwaarden zijn enigszins gewijzigd, maar we verzekeren u dat ze niet meer van dwingende aard zijn.

Om dit te bereiken diende de NMBS-Holding een stevig robbertje uit te vechten met de bevoegde ministeriële instanties. Daarom heeft deze kwestie zolang aangesleept.

TSP wenst hierbij iedereen te danken, die op enige wijze ertoe heeft bijgedragen - zowel op het niveau van de NMBS-Groep, de verenigingen en ministeries - om "het rijverbod", dat niemand wilde, ongedaan te maken.

Door dit "rijverbod" heeft TSP wel



broodnodige inkomsten moeten derven. We hopen dat we deze snel kunnen recuperen!

### **Zaterdag 9 en zondag 10 juni : TSP aanwezig te Ettelbruck**

In 1907, exact 100 jaar geleden, verwierf Ettelbruck de titel van stad. Om deze verjaardag te vieren, worden tot in 2008 verschillende activiteiten georganiseerd.

Tijdens het weekend van 9 en 10 juni 2007 stonden de spoorwegen in de schijnwerpers. Behalve de presentatie van modern en historisch materieel, waaronder de 1603, de 202.020 en de P8 van TSP. Er werden diverse ritten met stoommaterieel georganiseerd ("Anna 9" en de T3 nr. 6114 van Train 1900, de Cockerill stoomlocomotief 503 met verticale ketel van AMTF) en met de onlangs gerestaureerde Westwaggonmotorwagen Z 208. Er werd gereden

**FOTO 81-03 ↑ - FOTO 81-04 ↓** Deze twee foto's tonen onze P8 op de zuidelijke draaischijf van het depot te Luxembourg. Door het in dienst nemen van het eerste nieuwe gedeelte van de werkplaats die in de onmiddellijke omgeving van de draaischijven ligt, zullen deze helaas worden gesloopt. Een deel van het ronde gebouw aan de zuidkant werd trouwens reeds afgebroken om de bouw van het nieuwe depot toe te laten. Het eerste ronde gebouw werd in 1906 in dienst werd genomen, kort nadien gevolgd door het tweede. TSP.





**FOTO 81-05** ↑ Op 8 juni 2007 sleepte de 1604 (CFL) een historische trein tussen Luxembourg-Triage en Ettelbruck. Vier TSP-voertuigen bevonden zich in deze trein : 202.020, 1603, P8 en het begeleidingsrijtuig. In dit stel bevond zich eveneens de 455 (CFL), drie Wegmann-rijtuigen waaronder het "Rendez-vous"-rijtuig van de GAR en de bijwagen RZ 1011 van de Decauville-motorwagen. Doortocht te Lingen. Michel HANSSENS.

→ De 64.169, 1603 en 202.020 van TSP werden voorgesteld op de goederenkoer van het station te Ettelbruck. TSP.

naar :

Bissen (Train 1900), Colmar-Fabriek (AMTF), Wiltz (Z 208) en Diekirch (Z 208).

Op zondag kwamen er twee speciale treinen uit Duitsland aan. Ze werden ingelegd door de Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) en gesleept door de Pacific 01.118 (Frankfurt) en de ex-DSB MY 1147 (Stuttgart).

Op 1 en 2 juni was er een grote omkomst te Ciney. De grote ster was immers onze P8 die onder stoom stond. Op 3 juni ('s avonds) werd de locomotief samen met de twee bolle neuzen van Ciney naar Luxembourg overgebracht. Ze kwamen aan te Ettelbruck op vrijdag 8 juni. De terugkeer naar Ciney vond plaats de avond van 10 juni.

**FOTO 81-06** Aankomst te Ettelbruck van de speciale trein komende uit Stuttgart, gesleept door MY 1147. Deze locomotief is nu eigendom van Eischholz Verkehr und Logistik en draagt nu de demonstratielivree van GM. TSP.





## Zaterdag 30 juni

Tijdens het weekend van 30 juni en 1 juli werd er gefeest: we vierden immers het honderdjarig bestaan van de Bocqlijn, die op 1 juli 1907 voor het publiek werd geopend. Twee stoomlocomotieven luisterden de festiviteiten op : de 64.169 van TSP en de 29.013 van de NMBS.

Het minste dat we kunnen zeggen is dat het weekend niet al te best begon. Het vertrek van de stoomtrein, gesleept door de 64.169, moest uitgesteld worden onder het voorwendsel dat niet aan alle verkeersvoorwaarden was voldaan. Er volgden oeverloze discussies die uiteindelijk een grote vertraging voor gevolg hadden, zeer tot ongenoegen van de deelnemers en organisatoren.

TSP verontschuldigt zich bij de deelnemers die deze - buiten onze wil om - chaotische dag bijwoonden. Alles werd reeds lange tijd voordien tot in detail voorbereid, maar een spreekwoordelijke zandkorrel blokkeerde het raderwerk. Alsof dat niet genoeg was, herinnerde de 64.169 ons plots aan het feit dat ze nog in haar inrijfase verkeert... Gedu-

rende meer dan een uur was zij onbeschikbaar, hetgeen nog meer vertraging met zich meebracht.

## Zondag 1 juli

Op zondag stond het grote publiek centraal. Dankzij de inzet van beide stoomlocomotieven en de diesellocomotief 1603 vertrok elk uur een trein uit Ciney. Door de moeilijkheden op zaterdag diende het programma ter elfder ure te worden aangepast. De 29.013 en de 1603 verzorgden pendeldiensten tussen Ciney en Dorinne, met kruising in Spontin. De P8 sleepte vervolgens elke pendeltrein van Dorinne naar Purnode. Beide treinen waren samengesteld uit drie M2-rijtuigen van de NMBS. Met nog wat hulp van het weer werd zondag 1 juli een onvergetelijk succes, dat de problemen van de voorgaande dag snel deed vergeten. De locomotiefwissels in Dorinne vormden een buitengewone extra attractie voor het publiek.

De komst van de 29.013 was niet mogelijk geweest zonder de sectie "Historisch Patrimonium" van de NMBS-Holding, die wij zeer dankbaar zijn voor hun actieve en onbaatzuchtige steun bij de promotie van onze toeristische lijn.

## Het zomerseizoen op "le Chemin de fer du Bocq"

Zoals u reeds kon lezen concentreerden onze activiteiten zich tijdens de zomer van 2007 op lijn 128, vanwege het ontbreken van een toelating om op het net te mogen rijden.

Naast het weekend van 30 juni en 1 juli werd de 64.169 nog ingezet in de Bocqvallei op 21 en 22 juli, 12 augustus en 15 augustus.

Daarna verliet ze Ciney samen met het andere materieel, behalve de motorwagens. In Schaarbeek bereidt men haar voor op toekomstige activiteiten...

Dit seizoen noteerden wij een sterke stijging van de bezettingsgraad op lijn 128, met een piek van meer dan 5000 bezoekers op 1 juli.

Bij elke rit van de P8 waren de toeristen op de afspraak, net zoals de eerste zondag van augustus ter gelegenheid van de traditionele rommelmarkt in Spontin. Door de grote volkstoeloop hebben we toen zelfs mensen moeten achterlaten op het perron in Ciney, wegens plaatsgebrek in de motorwagens!

Wenst u deel te nemen aan de werken op lijn 128? Contacteer dan Xavier Vermeire : +32 (0) 479 91 05 26.

**FOTO 81-07** De 29.013, voor de eerste maal op lijn 128, sleept een pendeltrein tussen Ciney en Dorinne. Te Dorinne reed zij in dubbeltractie met de 64.169 naar Purnode. Gemenne, 1 juli 2007. TSP.





Op 30 juni kon u de Bocqvallei verkennen. Hiervoor werden de 64.169, 29.013, CFL 1603 en 202.020 ingezet. De rijtuigen waren door twee dubbeltracties ingesloten. FOTO 81-08 ↑ : CFL 1603 en 202.020 verlaten de tunnel van Purnode, richting Ciney. Onder : 64.169 en 29.013 verlaten dezelfde tunnel, richting Purnode.

TSP.





**FOTO 81-10** Na de festiviteiten op "le Chemin de fer du Bocq" was er een laatste ontmoeting van de 29.013 en de 64.169. De P8 wacht op het vertrek naar Dorinne-Durnal, de 29.013 keert, met zes M2-rijtuigen aan de haak, terug naar Schaarbeek. Braibant, 1 juli 2007.

TSP.

**FOTO 81-11** Een pendeltrein op lijn 128 wordt voorbij gestoken door de EC 96 "Vauban" Interlaken - Brussel. Braibant, 21 juli 2007. TSP.







**FOTO 81-12** Een pendeltrein op het hoogste punt van de lijn (235 m) begint aan de lange afdaling naar Spontin en Purnode. De rijtuigen zijn ingesloten tussen de CFL 1603 en 64.169. Gemenne, 21 juli 2007. TSP.

**FOTO 81-13** Bij het bezoek aan Ettelbruck werd onze 64.169 gekeerd ten opzichte van de eerste ritten op 1 en 2 juni. Hier verlaat zij de tunnel van Durnal in de richting van Purnode. TSP.





## **Stilte, men draait.**

De volgende speelfilm die door Jaco Van Dormael (Toto le Héros, Le huitième jour...) wordt geregiseerd, "Mister Nobody" zal verschillende spoorwegscènes bevatten. Sommige zijn gedraaid te Olloy-sur-Viroin, gelegen op de lijn Mariembourg - Treignes die beheerd wordt door de CFV3V, andere zijn te Gemenne opgenomen, gelegen op lijn 128. De filmmaker koos voor de motorwagen "Picasso" X3998; haar aanwezigheid te Olloy vormde geen enkel probleem, maar haar aanwezigheid te Gemenne was moeilijker tot stand te brengen. De motorwagen



werd de avond van 13 juni als speciale trein door B-Cargo van Olloy naar Ciney overgebracht.

Voor een andere scène deed men beroep op de 551.26 van TSP. De 551.26 speelde de rol van afgedankt voertuig in een station. Het werd voor de gelegenheid onder de graffiti bedolven. De pseudo-spuiters werden wel door B-Securail geïnterpelleerd...

De opnames werden tijdens de nacht van 23 op 24 juni gerealiseerd met grote technische middelen.

Andere spoorwegscènes werden gedraaid in Canada.

Afspraak in de filmzaal!

### **FOTO 81-14** ↑

**De 551.26, volledig onder de graffiti, klaar voor zijn filmrol.**

### ← **FOTO 81-15**

**De Picasso van CFV3V naast 1603 van TSP te Spontin.** TSP.

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

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

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

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



## MATERIEEL

Om tot in het station van Ciney en op lijn 128 te rijden, moet het materieel goedgekeurd worden door Infrabel. Omdat deze bepaling aan het begin van het seizoen nog niet van kracht was, moesten plots de twee K-rijtuigen, de 64.169, 6077, de twee buffetrijtuigen en de twee motorwagens 4602 en 4605 dringend worden goedgekeurd.

Bovendien moet het materieel na elke rit schoongemaakt worden, of soms zelfs herschilderd. Halfweg juli werden een K-rijtuig en de 4605 immers het slachtoffer van graffiti-sputters...

Tijdens de zomermaanden bleven enkel de restauratiewerken aan de 5183 te Schaarbeek doorgaan.

Wenst u deel te nemen aan de restauratie of het onderhoud van ons materieel? Contacteer Geert PACKET op + 32 (0) 496 96 56 00.

**FOTO 81-16** De avond van 22 juli verlieten de CFL 1603, 202.020 en 64.169 Ciney. De P8 werd afgezet in Salzinnes voor het voortzetten van haar homologatie en met name het ultrasoon controleren van de luchtreservoirs. Voor de 202.020 ging de reis verder naar Saint-Ghislain. Momenteel is zij niet in operationele toestand, omdat haar dieselmotor wordt gereviseerd. Haar aanwezigheid in Ciney was een gevolg van de deelname aan de festiviteiten ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de stad Ettelbruck op 9 en 10 juni. Sindsdien verbleef ze in Ciney, in afwachting van haar overbrenging naar Saint-Ghislain. Doortocht te Braibant naast lijn 128. TSP.

## ESPACE-TRAIN - MUSEE DU RAIL

Op het moment dat dit nummer van de persen rolt, bereidt "le Musée du Rail" in Saint-Ghislain zich voor op de Dagen van het Patrimonium. Zelfs al heeft het thema (Militair Patrimonium) deze keer niet veel met spoorwegen te maken, toch heten wij u van harte welkom. De 64.169 zal er voorgesteld worden onder stoom. Ondertussen zijn meerdere werken gerealiseerd, ook al zijn deze minder zichtbaar voor het publiek.

Wenst u een handje toe te steken in het Museum? Contacteer Baudouin DIEU +32 (0)475 95 68 93.

# LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Ontdek de spectaculairste spoorlijn van België!

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

### Ritten met motorwagen op zondag 7, 14, 21 en 28 oktober 2007

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

\* Senenne + Halloy

Halte op aanvraag - verwittig de bestuurder!



# Impressies uit Estland



**FOTO 81-17** Estland, is het meest noordelijk gelegen van de drie Baltische staten. Het is iets groter dan België, maar Estland is een prachtige kleine staat. Het goederenvervoer is er zeer belangrijk, het grootste deel bestaat uit het petroleumvervoer uit Rusland via de haven van Tallinn (de hoofdstad van Estland) bedoeld voor export. Op 19 mei 2007, kruist een lange petroleumtrein uit Rusland het typische houten station van Lethse en rijdt in de richting van Tallinn. Hij wordt door één van de 77 diesellocomotieven van Eesti Raudtee (EVR) gesleept, die afkomstig zijn van de Amerikaanse maatschappijen CONRAIL en Union Pacific. De 1520 (ex 654 van Union Pacific) maken deel uit van de eerste 58 locs (EVR 1500 tot en met 1557) van het type U36-7 van General Electric.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 81-18** De reizigersdienst is vrij beperkt, buiten de voorsteden van Tallinn. Er bestaan twee internationale verbindingen, Tallinn - Moskou en Tallinn - Sint-Petersburg. Dit zijn de enige gesleepte treinen in Estland (voor het binnenlandse verkeer worden enkel motorstellen en motorwagens gebruikt). Op 18 mei 2007, zal de trein Sint-Petersburg - Tallinn beheerd door de vennootschap GoRail, binnen enkele minuten aankomen te Tapa. De machine is van het type TEP70, een CoCo met een vermogen van 2944 kW met van een snelheid 160 km/h. Er werden 314 eenheden gebouwd door Kolomna tussen 1973 en 1986 voor de Russische Spoorwegen.

Yves STEENEBRUGGEN.





**FOTO 81-19** De Russische maatschappij Transoil verzorgt hoofdzakelijk het petroleumvervoer tussen het grensstation van Narva (lijn naar Sint-Petersburg) en Tallinn. Transoil bezit 37 locomotieven van het type 2TE116, (CoCo+CoCo) met een vermogen van 4500 kW, die door Lugansk werden gebouwd in 1625 eenheden vanaf 1972. Hier de doortocht te Oru van een petroleumtrein die naar Tallinn gesleept wordt door de 2TE116-586. Buiten het gemeenschappelijke gedeelte tussen Tallinn en Tapa, is de lijn enkelsporig, ondanks de intensiteit van het verkeer. De talrijke kruisingsstations laten een goede doorstroming van het verkeer toe. Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 81-20** Spacecom is eveneens een Russische maatschappij. Zij waarborgt het merendeel van het petroleumvervoer tussen het grensstation van Petseri (lijn naar Moskou) en Tallinn. Het tractiepark omvat 10 locomotieven van het type 2TE116, deze zijn allemaal in het blauw met gele streep geschilderd. Op 20 mei 2007, passeert de 2TE116-1697 te Raake met een lege petroleumtrein op weg naar Rusland. Jean-Luc VDH.



# *Vijftig jaar geleden...*

## DE BENELUX-MOTORSTELLEN



*Een Benelux-trein Amsterdam CS - Brussel-Zuid zal binnen enkele ogenblikken het station Lage Zwaluwe, gelegen tussen Dordrecht en Roosendaal, bereiken. Achter de twee Benelux-motorstellen bevindt zich een vierledig NS-motorstel met Vlissingen als eindbestemming. Dit motorstel wordt in Roosendaal ontkoppeld.*

*Pierre HERBIET, 24 maart 1981.*

***Vijftig jaar geleden, op 29 september 1957, namen de NS en de NMBS de Benelux-motorstellen in dienst. Dit is een mooie gelegenheid om de loopbaan van dit materieel te bespreken.***

De elektrificatie van de as Brussel - Amsterdam gebeurde in vijf stappen :

- Amsterdam - Rotterdam : 02-10-1927;
- Rotterdam - Dordrecht : 15-05-1934;
- Brussel - Antwerpen : 23-04-1935;
- Dordrecht - Roosendaal : 15-05-1950.

De laatste sectie tussen Antwerpen en Roosendaal (lijn 12) werd op 19 mei 1957 onder spanning gezet. Vanaf dat moment was het mogelijk om deze internationale as geheel met elektrisch materieel te exploiteren.

Er kwam een project dat tot de creatie van een directe verbinding tussen Amsterdam en Luxemburg via Brussel moest leiden en de naam "Benelux" kreeg. Door diverse problemen met het

rollend materieel werden de treinen echter tot Brussel-Zuid beperkt.

Het belangrijkste technische probleem waarvoor een oplossing moest worden gevonden, was het spanningsverschil tussen de beide netten. De ontwikkeling van meerspanning materieel stond toen nog in de kinderschoenen.

De NS en de NMBS kozen uiteindelijk voor gelede motorstellen in plaats van gesleepte treinen. Deze keuze was gerechtvaardigd zodat de noodzakelijke frontwisseling in Antwerpen-Centraal vlotter kon verlopen. De NS wenste ook dat dit materieel kon gekoppeld worden aan andere Nederlandse motorstellen. Men kon zo een aantal relaties combineren.

***De Benelux-motorstellen zijn directe verwanten van de "Hondekoppen" van de NS (reeks 321 t/m 365, in dienst vanaf 1956). Op 14 juni 1995 rijdt de 348, in originele versie, Nootdorp voorbij. In feite is dit de 381, vernoemd naar 348 voor de afscheidsrit van de "Hondekoppen", want de 381 heeft oorspronkelijk nooit gereden met de rode sierstrepen.***

*Marijn VOCKE.*



De Benelux-motorstellen waren een aangepaste versie van de beroemde "Hondekoppen" uit 1956. Deze stellingen waren toen het meest moderne en comfortabele NS-materieel (reeks 321 t/m 365).

Ze onderscheidden zich door hun tweespannige elektrische uitrusting (1500/3000 V) en hun aangepaste binneninrichting. Ze bezaten een keuken en een dienstcompartiment voor douane en politie. Hierdoor kon men de wachttijd aan de grens opheffen. De nodige formaliteiten gebeurden tijdens de rit tussen Roosendaal en Antwerpen.

In totaal werden 12 motorstellen besteld, waarvan acht voor rekening van de NS (reeks 1201 t/m 1208) en vier voor de NMBS (220.901 t/m 904). Deze verdeling werd bepaald in functie van het aantal kilometers.

Hun bouw werd toevertrouwd aan Werkspoor te Utrecht, terwijl de elektrische uitrusting geleverd werd door ACEC uit Charleroi en SEM uit Gent.

Dit materieel werd voorzien van dezelfde automatische Scharfenbergkoppeling zoals bij de NS-motorstellen. Hierdoor konden ze gekoppeld worden en in treinschakeling rijden met de NS-motorstellen.

**FOTOTHEMA 81** Doortocht van een Benelux-IC Amsterdam CS - Brussel-Zuid te Duffel op 6 augustus 1986. Gedurende hun hele loopbaan bewaarden de Benelux-motorstellen dezelfde schildering. We vermelden wel dat de gele sierlijn tijdens de periode 1973-1974 een meer oranje tint kreeg.



*Op het Nederlandse net werden aan de Benelux'ën, vaak andere treinen met als bestemming Venlo (ontkoppeld te Rotterdam) of Vlissingen (ontkoppeld te Roosendaal) toegevoegd. We zien hier zulk een combinatie die op 28 juli 1979 vereeuwigd werd in de omgeving van Halfweg.*

*Claude VANDECASTEELE.*

Deze materieelkeuze hypothekeerde meteen al hun inzet naar Luxemburg :

- hun vermogen (608 kW) zou onvoldoende geweest zijn om met hun hoge gewicht (116 t) zonder problemen de lange en zware hellingen op de lijn naar

het Groothertogdom te berijden;

- hun kleine aantal;
- de Scharfenbergkoppeling was onverenigbaar met de NMBS-koppelingen. Hierdoor was versterking met NMBS-materieel onmogelijk.



# BENELUX

De levering van de NMBS-stellen begon na deze van de NS-motorstellen 321 t/m 350. De 1201 t/m 1204 werden in augustus 1957 geleverd. Daarna volgden de 220.901 t/m 220.904 (eind augustus 1957). De 1205 t/m 1208 werden in september 1957 geleverd.

Tijdens de vernummering van het NMBS-tractiepark, vanaf 1 januari 1971, zouden de 220.901 t/m 904 de nummers 901 t/m 904 toegewezen krijgen (zie p. 23). Deze nummers werden echter enkel toegekend op papier. In werkelijkheid behielden ze hun originele nummers om zo eventuele verwarring met de NS-motorstellen 901 t/m 904 (Plan V) te voorkomen.

De binneninrichting van de motorstellen was als volgt :

## **BDk-rijtuig**

- een stuurcabine;
- een bagageafdeling;

- een groot compartiment met centrale gang en 48 zitplaatsen B;
- een balkon met 2 toiletten;
- een klein compartiment met centrale gang en 16 zitplaatsen B.

## **ABKk-rijtuig**

- een stuurcabine;
- een dienstcompartiment voor de politie en douane;
- een balkon met 1 WC;
- drie gesloten compartimenten met zijgang, elk met 6 zitplaatsen A;
- een keuken;
- een balkon;
- een klein compartiment met centrale gang en 16 zitplaatsen B.

De totale capaciteit bedroeg :

- 18 zitplaatsen + 20 staanplaatsen in eerste klas (A);
- 80 zitplaatsen + 40 staanplaatsen in tweede klas (B).

Na het opschorten van de controles

door douane en politie werd het dienstcompartiment tussen 1973 en 1974 omgevormd tot een compartiment eerste klas. Hierdoor steeg het aantal zitplaatsen van 18 tot 24.

Na het buitendienststellen van de keukens werden in de vrijgekomen ruimte twee nieuwe gesloten compartimenten tweede klas met zijgang ingericht. Er kwamen 16 zitplaatsen bij.

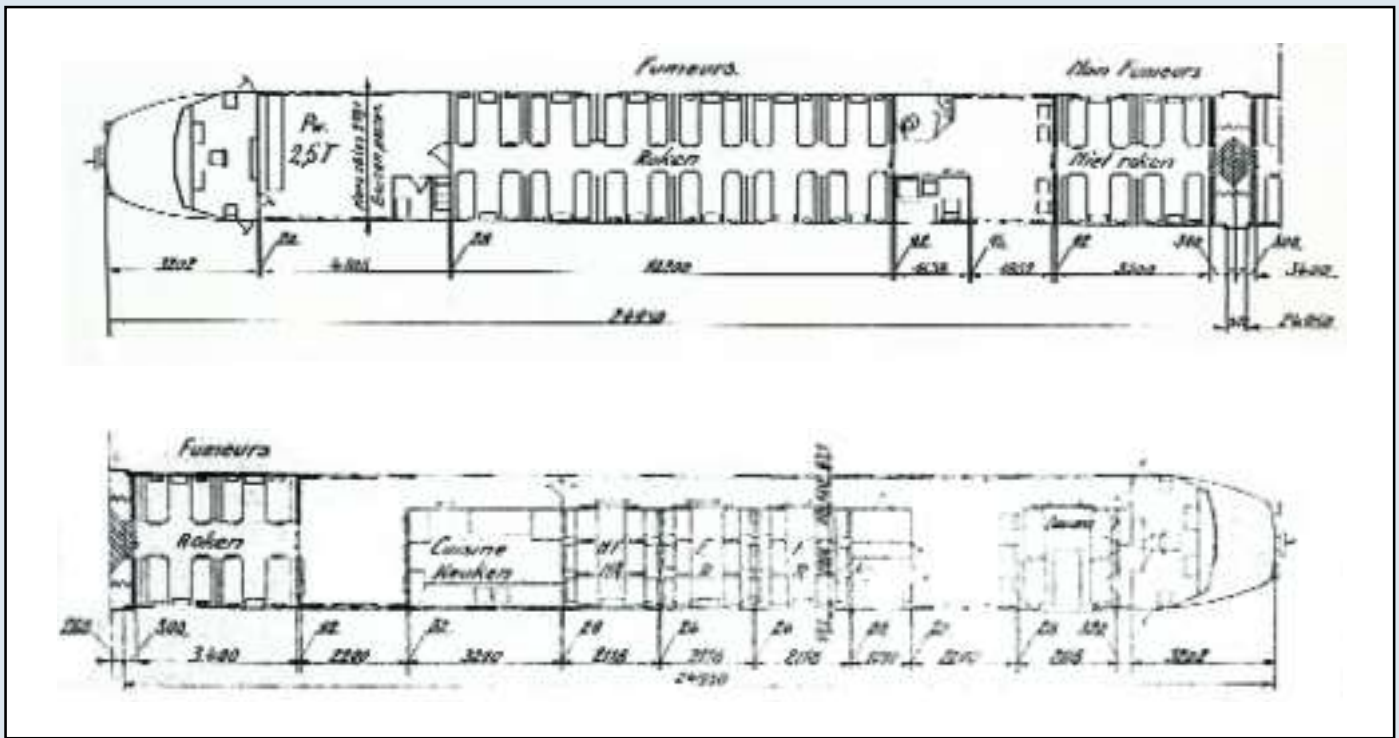
Twee elektro-pneumatische schuifdeuren, met vergrendeling, gaven toegang tot de balkons.

Eens aangekomen op het Nederlandse net, kort na de grensovergang, werd de automatische bediening van de deuren uitgeschakeld.

Nadat de NS-motorstellen van het type Mat '46 op hun beurt automatisch bediende deuren aangemeten kregen, werd deze maatregel opgeheven.







## Elektrische uitrusting

De Benelux-motorstellen waren uitgerust met vier tractiemotoren die per twee ondergebracht waren in de buitenste draaistellen (asindeling : Bo'2' + 2'+Bo').

Het betreft 1500 V= motoren, met neusophanging, die een continu vermogen van 155 kW (eenuurvermogen 185 kW) leverden.

De schakelmogelijkheden :

- bij 1,5 kV : ofwel in serie (2 parallel groepen van elk 2 motoren) ofwel werden de 4 motoren parallel geschakeld;
- bij 3 kV : ofwel de 4 motoren in serie ofwel parallel : 2 parallelle groepen van elk 2 motoren in serie.

Dit leverde een totaal ontwikkeld uurvermogen van 735 kW op.

De regeling van de tractiestroom gebeurde door een JH-uitrusting (Jeumont-Heidman), een door een elektromotor aangedreven nokkenas, die de contactoren bedient. Het uitschakelen van de weerstanden gebeurde automatisch, zonder de mogelijkheid om in handbediening te rijden.

Het omschakelen van de tractiemotoren bij doorrit onder het sas voor spanningswissel van 1,5 naar 3 kV gebeurde via een door de bestuurder op afstand bediende elektro-pneumatische contactor. Een motor-generator-compressorgroep,



**Oorspronkelijk was de gele sierlijn van de Benelux-motorstellen veel lichter. Doorrit te Brussel-Kapellekerk van een uit Amsterdam CS afkomstig motorstel ergens midden jaren zestig. Tussen 1973 en 1974 werd de sierlijn herschilderd in een oranjegele tint. Vergelijk maar eens met de foto hieronder.** Foto : DEDONCKER, verzameling TSP.

onder de rijtuigkast aangebracht, leverde de perslucht en laagspanning. Deze groep bestond uit een dubbele motor die, onder 3kV in serie geschakeld was en onder 1,5 kV parallel geschakeld werd.

De hoogspanningsapparatuur was onderaan het chassis en in twee kasten (in ieder rijtuig) opgeborgen.

Daar de hoogte van de bovenleiding op beide netten verschillend is (lager in Nederland) moest men de motorstellen voorzien van twee verschillende panto-

grafen. In Nederland laat men in zones zonder bovenleiding, voornamelijk bij ophaalbruggen, de stroomafnemer niet zakken.

De NS-pantograaf werd op het ABKk-rijtuig gemonteerd en de NMBS-stroomafnemer stond op het BDK-rijtuig.

## Diversen

Een motorstel woog leeg 115 t en beladen 132 t. De snelheid was beperkt tot 125 km/h.

De werkplaats van Amsterdam stond in

**FOTOTHEMA 81** Doorrit van een Benelux-trein bestaande uit twee motorstellen. Duffel, 9 juli 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**Een sneltrein Amsterdam - Brussel verlaat op 1 februari 1983, na frontwisseling, Antwerpen-Centraal.**

Walter PINET.

voor het onderhoud van de motorstellen. Revisies en herstellingen gebeurden in de CW van Haarlem.

Tussen 1964 en 1965 ondergingen ze allemaal hun eerste algemene revisie in de Centrale Werkplaats van Mechelen. Alle latere revisies werden uitgevoerd door de Centrale Werkplaats van Haarlem.

In de periode 1973-1974 ondergingen de motorstellen enkele aanpassingen :

- plaatsing van een derde koplamp op het midden van de neus;
- afschaffing van het compartiment voor de douane- en politiediensten dat ingericht werd als coupé 1ste klas;
- plaatsing van een omroepinstallatie;
- modernisering van de keuken;
- vernieuwing van de bekleding van de zitplaatsen;
- de gele sierlijn werd geheel herschilderd in een oranjegele tint.

Tijdens de tweede helft van de jaren zeventig werd de keuken gesloten en de dienst werd vervangen door een ambulante minibar. In 1979 werd de keuken van de 1206 omgebouwd tot twee gesloten compartimenten tweede klas. Deze aanpassing werd tussen 1981 en 1982 doorgevoerd in alle andere Benelux-motorstellen.



**FOTOTHEMA 81** Op 18 mei 1985 rijdt een Benelux-IC Amsterdam CS - Brussel-Zuid door Sint-Katelijne-Waver. De trein bestaat uit drie motorstellen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# BENELUX

## De dienst

De eerste testen werden op 2 juli 1957 uitgevoerd door de 1201. Enkele dagen later, op 9 juli, voerde ze de eerste testritten in België uit. De volgende dag, op 10 juli 1957, vond de eerste doorrit onder het spanningssas tussen Roosendaal en Essen plaats.

De Benelux-dienst werd officieel op 18 september 1957 ingereden, maar het is pas op 29 september (aanvang winterdienst) dat men effectief start met de normale dienst. Het betrof één trein per uur tussen Amsterdam en Antwerpen-Centraal. Elke twee uur reed een trein verder door tot Brussel-Zuid.

Op het traject tussen Amsterdam en Rotterdam werden de Benelux'en gecombineerd met de trein naar Venlo en vanaf 1960 met deze naar Vlissingen. Het gedeelte voor Venlo werd ontkoppeld te Rotterdam, dat voor Vlissingen in Roosendaal.



Op 22 maart 1984 wacht een Benelux-trein, bestaande uit een enkel motorstel, op het vertreksein te Den Haag HS.  
Pierre HERBIET.

**Quelques nouveautés** **Nieuws uit het nieuwe spoorboekje**

Bruxelles-Amsterdam en 3 h. 05 par trains électriques rapides « Benelux »

A partir du 29 septembre un service électrique assure toutes les heures une liaison rapide entre la Belgique et Amsterdam.

Le départ s'effectue alternativement de Bruxelles et d'Anvers avec arrêt dans les principaux centres. Le train au départ d'Anvers est en correspondance avec un direct venant de Bruxelles.

Dans la zone Hollande-Belgique la desserte est organisée de la même façon.

Brussel-Amsterdam elektrisch in 3 u. 05 met snelle Benelux-treinen

Vanaf 29 September rijdt om het uur, afwisselend uit Brussel en Antwerpen, een elektrische trein naar Amsterdam, met stilstand in de voornaamste centra. De trein uit Antwerpen neemt vooral de aansluiting op van een direct uit Brussel.

De terugkeer uit Amsterdam werd op dezelfde wijze georganiseerd.

**BRUXELLES BRUSSEL** **AMSTERDAM**

**3H5'**

Ce nouveau service est assuré par 12 automotrices doubles pouvant circuler à la fois sur le réseau belge (tension 3.000 volts) et sur le réseau néerlandais (tension 1.500 volts).

Ressemblant par la forme aux nouveaux trains Trans-Europ-Express avec cabine surélevée, ces automotrices sont peintes en bleu foncé avec bandes jaunes. Elles sont pourvues de 18 places « assis » en 1<sup>re</sup> classe et de 80 en 2<sup>e</sup> classe. Une cuisine y est prévue permettant de servir d'excellents repas. Un compartiment y est réservé à la closerie, ce qui permet d'effectuer toutes les formalités en cours de route.

Deze nieuwe dienst wordt verzekerd met twaalf nieuwe tweewagenstellen die zowel kunnen rijden op de spanning van het Nederlandse net (1.500 volt) als op die van het Belgische (3.000 volt).

Uiterlijk gelijkend op de nieuwe Trans-Europ-Express-treinen met verhoogde stuurcabine achter een versterkte neus zijn ze evenwel fraai donker blauw met gele bies geschilderd. Er zijn achttien zitplaatsen 1<sup>e</sup> klasse en tachtig 2<sup>e</sup> klasse. In een keuken wordt voor lekker eten gezorgd. Bovendien is er in de trein een douane-afdeling voor passen en bagage-controle.

Spoorboekje nr. 2 van 1957 (winterdienst van 29-09-1957 tot 31-05-1958) stelde op pagina 5 de nieuwe Benelux-dienst voor. Verzameling TSP.

**INDICATEUR OFFICIEL OFFICIELLE REISGIDS**

ETE-ZOMER 1.6 → 27.9.58 **N. 1-1958** 20 F.

**Bank van de Sociëteit Generale de Belgique**

SPARGEN, LOCATOR DE COFFER-PORTS, BELETS DE BANQUE ÉTRANGÈRE, CHEQUES DE PAYS, FINANCEMENT DES ACHATS À CREDIT

SPAARDENBANK, VERLENDE VAN SAFE, LUKKEN, RIJSTENLANDER BANKEN, ZIJNEN VERHOOR, FINANCERING VAN AANKOOP OF VERLENDE

VERLENDE DOOR DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN — Medisch verleden

Op de kft van het daaropvolgende spoorboekje (nr. 1 van 1958 - zomerdienst van 01-06-1958 tot 27-09-1958) mochten de motorstellen de honneurs waarnemen. Verzameling TSP.

Depuis le 29-9-1957...

## BRUXELLES - AMSTERDAM en 3 h. 05



Service cadencé  
par

TRAINS RAPIDES ELECTRIQUES



CHEMINS DE FER BELGES



**FOTOTHEMA 81** Op 17 april 1984 rijden drie Benelux-motorstellen voorbij het station Brussel-Kapellekerk. Ze zullen binnen enkele ogenblikken te Brussel-Zuid aankomen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Op de achterpagina van het vijftigste nummer van het tijdschrift "Rail et Traction", uitgegeven door ARBAC, werd reclame voor de Benelux-treindienst gepubliceerd. Deze foto is zeer interessant daar ze ons de originele livrei (gele sierlijn onderbroken tussen de koplampen en het opschrift BNS in deze sierlijn) toont. Nog voor de indienstname verwijderde men dit opschrift en werd de sierlijn tussen de koplampen doorgetrokken.

**FOTOTHEMA 81** Op 11 maart 1983 rijden drie Benelux-motorstellen, als IC Amsterdam - Brussel, voorbij het perron te Schaarbeek.





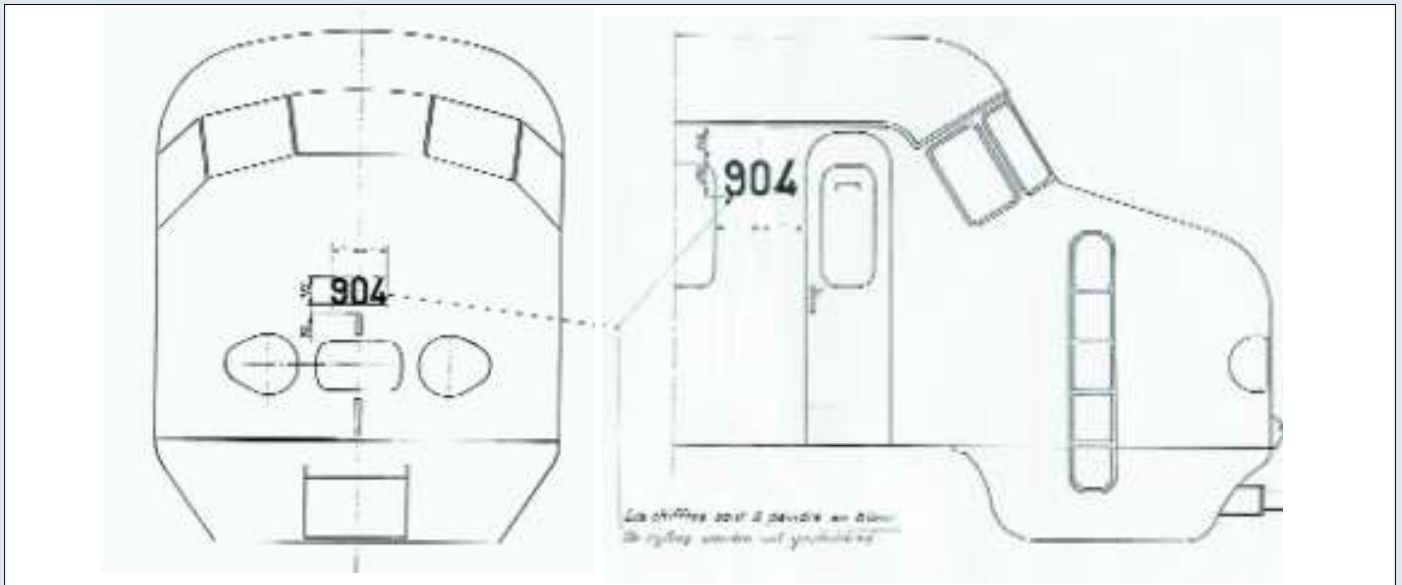
*Op 8 februari 1982 verlaat een Benelux-motorstel met bestemming Nederland het station van Brussel-Zuid en kruist de "hoogbejaarde" 011. De gele sierlijn tussen de koplampen vertoont geen punten naar boven en onder.*

*Pierre HERBIET.*

*Bijna 30 jaar maakten de Benelux-motorstellen deel uit van het spoorweggebeuren op de as Amsterdam - Brussel. Op 3 februari 1982 rijden twee "Hondekoppen" te Sint-Katelijne-Waver richting Brussel.*

*Pierre HERBIET.*





**Bij de vernummeren van het park op 01/01/1971 zouden de vier Benelux-motorstellen van de NMBS de nummers 901 t/m 904 toegewezen krijgen. Het was de bedoeling zoals bij al het andere tractiematerieel deze nummers aan te brengen op de fronten (cijfers van 175 mm) en de zijwanden (cijfers van 250 mm). Deze nummers werden echter nooit aangebracht, dit om verwarring te voorkomen met de NS-motorstellen die reeds de nummers 901 t/m 904 droegen. Hierdoor bewaarden ze tot hun schrapping hun originele nummers 220.901 t/m 904.**

Het succes van de Benelux-diensten ging in stijgende lijn. In 1965 stelde de NS aan de NMBS voor het tractiepark te vergroten om zo aan de toenemende vraag het hoofd te kunnen bieden.

In een eerste fase overwoog de NS zes bijkomende Benelux-motorstellen te bestellen. De NMBS wimpelde deze oplossing af als te duur en wenste een nieuw motorstel te laten bouwen op basis van het plan V van NS (reeks 401 t/m 438). De NMBS zou dan de elektri-

sche uitrusting leveren. De bouw van deze kleine reeks materieel zou een aanzienlijke meerkost veroorzaakt hebben, zodat dit project nooit het daglicht zag.

In 1966 besloot men om de capaciteit van de Benelux-dienst te vergroten door de integratie van twee gesleepte treinen.

In 1969 werden 10 van de 14 ritten Amsterdam - Antwerpen verlengd tot Brussel-Zuid. Vroeger waren er dit

slechts zeven.

Begin jaren zeventig werden de Benelux-diensten in Nederland niet meer gecombineerd met andere relaties.

Vanaf 1972 kregen alle Benelux-diensten Brussel-Zuid als eindbestemming. Hierdoor diende men twee bijkomende gesleepte treinen te integreren in de omloop. In 1973 volgde zelfs een vijfde gesleepte trein.

**Opnieuw het motorstel waar de gele sierlijn tussen de koplampen geen spitsen bezit. Het rijdt naar Amsterdam. Vilvoorde, 27 juli 1981.**

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





*Op 1 februari 1982 rijdt een Benelux-trein onder de lijn 27 tussen Weerde en Mechelen. De twee motorstellen rijden over de lijn 25, herkenbaar aan de oude bovenleidingspalen.*

*Pierre HERBIET.*

Daar het moeilijk was om de frontwissels met de gesleepte treinen in Antwerpen-Centraal te organiseren, zocht men naar een oplossing. Deze kwam er met de indienstneming van de eerste generatie trek- en duwstellen voor de Benelux-dienst. De NMBS-locs 2515 t/m 2522 werden omgebouwd tot tweespannige (1,5/3 kV) eenheden en

vernummerd als 2551 t/m 2558. Deze machines ondergingen tussen januari en juni 1974 in de CW van Mechelen de nodige aanpassingen.

De tweede generatie trek- en duwstellen voor de Benelux-dienst (locomotieven reeks 11 en NS-rijtuigen type ICR) maakte de geleidelijke afstelling van de

motorstellen en de trek-duwtreinstellen van de eerste generatie vanaf november 1986 mogelijk.

De laatste grote omloop van de motorstellen werd op 1 juni 1986 (start zomerdienst) van kracht. Deze omvatte negen dagen, waarvan een in reserve. Ieder motorstel reed per dag gemiddeld twee slagen Brussel-Zuid - Amsterdam CS.

De 1206 diende op 28 juli 1986 na een vierde brand (!) voortijdig geschrapt. Ze deed daarna dienst als onderdelenleverancier voor de andere motorstellen.

Vanaf 1 december 1986 en dit tot het einde van de winterdienst op 30 mei 1987 werd enkel het treinpaar 164/190 nog verzorgd door motorstellen. De IC-trein 190 Brussel - Amsterdam van 30 mei 1987 was de laatste officiële dienst voor de Benelux-motorstellen. Deze trieste eer viel te beurt aan de 902 en 1208.

***Gedurende bijna 30 jaar waren de Benelux-motorstellen een bekende verschijning te Brussel-Zuid.***

***Op 8 februari 1982 wacht een motorstel rustig zijn vertrek naar Amsterdam af.***  
*Pierre HERBIET.*





Het directe gevolg hiervan was dat alle Benelux-motorstellen in reserve geplaatst werden. Bij meerdere gelegenheden mochten ze, ter vervanging van een treinstel van de nieuwe generatie, nog eens uitrijden.

Vanaf 1 september 1987 werd de inzet van de Benelux-motorstellen in België verboden. De NMBS stelde aan de NS de overname van zijn vier exemplaren voor, maar beide partijen konden geen akkoord bereiken over de prijs.

Als gevolg van de laattijdige levering van nieuw materieel, moest de NS de Benelux-motorstellen - waaronder twee bij de NMBS gehuurde exemplaren (903 en 904) - inzetten op de IC-verbinding Amsterdam - Vlissingen. Soms diende ook een defect motorstel op een andere verbinding vervangen te worden. Op 15 januari 1988 reed voor de laatste maal een Benelux-motorstel.

Op 30 april 1987 werd een afscheidsrit georganiseerd door de Nederlandse vereniging NVBS. De trein, verzorgd door de motorstellen 902, 903 en 1208, reed vanuit Amsterdam via Utrecht, Maastricht, Visé, Tongeren, Hasselt, Leuven, Aarschot en Lier naar Antwerpen. Vanuit Antwerpen ging het via Roosendaal terug naar Amsterdam.



**FOTOTHEMA 81** ↑ *Op 15 januari 1987, enkele weken voor hun schrapping op de verbinding Brussel - Amsterdam, rijdt een Benelux-motorstel uitzonderlijk voorbij het dienstperron aan de Werkplaats Dieseltractie van Schaarbeek.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**FOTOTHEMA 81** *Twee motorstellen snellen naar Brussel-Zuid. Ze werden op 6 augustus 1986 vereeuwigd tussen Kontich en Duffel.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





*Drie foto's genomen bij de afscheidsrit van de Benelux-motorstellen die georganiseerd werd door de Nederlandse vereniging NVBS : hierboven een internationale ontmoeting in het station van Visé van drie in de Benelux ingezette voertuigen.*

*Michel HANSENS.*



**FOTOTHEMA 81** ←

**FOTOTHEMA 81** ↓

*De 902, 903 en 1208 verzorgden een reis, die hen vanuit Amsterdam via Utrecht, Maastricht, Visé, Tongeren, Hasselt en Leuven naar Antwerpen voerde. Nadien reden ze via Roosendaal terug naar Amsterdam.*

*Hiernaast te Gelrode;*

*Hieronder te Aarschot.*

*Pierre HERBIET.*



## FOTOTHEMA 81

*Een "Benelux", bestaande uit drie motorstellen verlaat op 22 augustus 1986 het monumentale station van Antwerpen-Centraal. De restauratie van de lui-fel reeds is gestart. Pierre HERBIET.*

De 901 en 902 van de NMBS werden met het PV 87-02 van 24 augustus 1987 geschrapt en uit de inventaris verwijderd op 1 november 1987.

Op 30 januari 1988 werden de Benelux-stellen gebruikt voor het inrijden van de pas geëlektrificeerde Flevolijn. Zij werden dus als eerste ingezet naar Lelystad.

De 903 en 904, verhuurd aan de NS tot februari 1988, werden met het PV 88-03 van 18 maart 1988 uit de inventaris verwijderd op 1 mei 1988.

Van de 12 motorstellen wordt er slechts één bewaard : de 902 van de NMBS. Alle andere werden verschroot.

De 901, 903 en 904 werden op 21 juli 1994 vanuit de Centrale Werkplaats van Mechelen voor hun sloop overgebracht naar het Franse Baroncourt.

De NMBS wenste wel de vier motorstellen opnieuw te gebruiken voor andere diensten. Begin 1987 wilde men ze omvormen tot postmotorstellen om zo de taken van de toen bejaarde vloot (001 t/m 008) te verlichten!

Tot slot nog goed nieuws voor de modelbouwers : PIKO zou van plan zijn om een Benelux-stel op schaal HO te bouwen.

## FOTOTHEMA 81 ↗

*Na de schrapping van zijn vier Benelux-motorstellen, bewaarde de NMBS de 902 voor zijn toekomstig museum. Ze was in perfecte staat en rijvaardig toen ze voor een periode van vijftien jaar in de museumbewaarplaats van Leuven in open lucht werd afgesteld. Leuven, 5 januari 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

## FOTOTHEMA 81 →

*Het resultaat van deze afstelling was catastrofaal. De 902, tien jaar later, op 8 november 1998. Het gevolg van een falend beleid qua bewaring van historisch patrimonium... Ze staat tegenwoordig in de oude werkplaats van Haine-Saint-Pierre. Roger CRIKELAIRE.*



## Frankrijk

### **De loopbaan van de slaaprijtuigen**

Het is geen nieuwigheid: er is een dalende interesse in nachtelijk reizen, waardoor ook de nachtreinen meer en meer terrein verliezen. De gevolgen zijn niet te overzien. De slaaprijtuigen blijven in Europa meer en meer aan de kant staan, zeker in Frankrijk waar de SNCF expert geworden is in het afvoeren van rijkstrijtuigen. Sinds 1995 werd er het rijkstrijtuigenpark met gemiddeld 12 per jaar uitgedund.

Om dat scenario te begrijpen moeten we terugkijken naar het verleden...

#### **Loopbaan**

Het Franse rijkstrijtuigenpark telt sinds het buiten dienst stellen van de laatste UH-rijtuigen in 1987 (rijtuigen gebouwd volgens Duits concept AB33) en P-rijtuigen (inox-rijtuigen met 20 plaatsen ingedeeld in compartimenten met 2 niveau's) nog maar 2 types: MU en T2.

In het totaal ging het nog over 176 rijkstrijtuigen :

- 74 MU, waarvan 56 afkomstig van CIWL tussen 1964 en 1969 en 18 rijkstrijtuigen, rechtstreeks geleverd aan de SNCF in 1973;

- 102 T2, waarvan 20 afkomstig van CIWL tussen 1968-69 en 82 rijkstrijtuigen rechtstreeks geleverd aan de SNCF tussen 1973 en 1976.

De rijkstrijtuigen maakten wel indruk door hun aantal, maar qua comfort waren er toch een paar minpunten. De 100 rijkstrijtuigen door de SNCF (18 + 82) besteld, waren vanaf het begin uitgerust met klimaatregeling. De ex-CIWL-rijtuigen werden hiermee pas geleidelijk uitgerust, na hun in dienstname. Nadien werd geen enkel rijkstrijtuig nog opgefrist, in tegenstelling tot de NMBS-rijtuigen.

De eerste slachtoffers van de schrappingen waren de MU's. In februari 1995 werd een eerste reeks van 9 rijkstrijtuigen uit dienst genomen. Nadien volgde de rest, waaronder de ex-CIWL-rijtuigen. Hierdoor was het rijkstrijtuigenpark na 2 ½ jaar reeds gehalveerd (juli 1997).

In mei 2000 werden nog eens 56 ex-CIWL-rijtuigen aan de kant gezet. Daardoor bleven er nog 18 MU rijkstrijtuigen over op het einde van 2001. Begin 2002 werd beslist nog eens 17 rijkstrijtuigen te schrappen. Als bij mirakel bleef nog één rijkstrijtuig over in december 2003.

In het begin werden de T2's nog gespaard, maar vanaf 2004 ging men ook hier met de grove borstel door. In 2007 bleef nog slechts 10% van deze rijkstrijtuigen over.

Ze werden in 2007 gehegroepeerd op

drie plaatsen: Paris-Masséna (4), Ville-neuve-Prairie (3) en Nice (11).

Als we even terugkijken naar de voorbije decennia dan zien we dat in de zomer van 1997 reeds 20 % van het rijkstrijtuigenpark was verdwenen. Een jaar later, in 1998, waren nog 80 rijkstrijtuigen in dienst (21 MU en 59 T2), waarvan 30% voor de autotreinen (9 MU en 15 T2).

Met 22 eenheden, waarvan 3/4 werd ingezet met bestemmingen in Italië, bekleedde het internationale verkeer een belangrijke plaats. Van de 45 ingelegeerde treinen hadden er 15 een internationale bestemming, 5 autotreinen inbegrepen.

#### **Inzet**

Er werden 80 van de 140 rijkstrijtuigen ingezet. Dit verminderde tot vier rijkstrijtuigen per inzetreeks, drie stonden in reserve klaar om diensten te versterken of voor het verzorgen van facultatieve treinen. Rangerebewegingen werden tot het hoogst noodzakelijke beperkt.

Uiteraard reden in Frankrijk ook andere rijkstrijtuigen dan deze van de SNCF. Regelmatig waren gemengde treinstellen te zien. In het totaal reden 58 rijkstrijtuigen van buitenlandse maatschappijen op het SNCF-net :

- FS : 12 MU + 6 T2 (Paris - Milano/Firenze/Roma alsook Nice - Venezia/Roma)

**De 1532/3 Calais - Toulouse, met vooraan 2 MU en 2 T2, rijdt over het prachtige viaduct van Lamothe nabij Souillac (BK 537 Paris - Toulouse) op 2 augustus 1997.**

Gilbert LAURENT.



- DB : 8 MU + 2 T2S + 4 AB33 (Paris - Frankfurt/Hamburg/Berlin en meerdere autotreinen Duitsland - Avignon/Narbonne/Bordeaux/Biarritz/Nantes)
- NMBS : 6 MU + 5 T2 + 2 AB30 (Brussel - Milano/Venezia/Roma en de autotreinen tussen Schaarbeek - Fréjus/Ventimiglia/Port-Bou/Irù)
- NS : 6 MU (autotreinen 's-Hertogenbosch - Fréjus/Narbonne/Port-Bou/Irù)
- SBB : 1 MU + 2 AB33 (Brussel - Brig en autotreinen Zürich - Narbonne)
- ÖBB : 2 MU (Paris - Wien)
- CSD : 2 (Paris - Praha, niet geïdentificeerde rijtuigen)



**Een klassieke tractie (26000) maar een abnormaal korte treinsamenstelling (twee T2, restauratierijtuig FS, vier Bc10ux) voor de 224 Roma - Paris. Deze foto werd gemaakt op 27 april 2004 tussen Dijon en Paris in de bocht aan km. 189. Gilbert LAURENT.**

138 slaaprijtuigen werden ingezet, waarvan 1/3 in de autotreinen. Het betrof hier 32 dagelijkse verbindingen (dwz 448 treinen op 7 dagen), waarvan 20 relaties vanuit Paris. Bij de autotreinen ging het over 116 ritten op een totaal van 7 dagen.

Samengevat: dagelijks reden meer dan 80 treinen per dag met gemiddeld 1,7 slaaprijtuigen in de samenstelling. Op dit vlak deden de treinen van de NMBS het niet slecht, vooral met de autotreinen Schaarbeek - Ventimiglia, waar er meestal drie slaaprijtuigen aanwezig waren in de samenstelling (2 MU + 1 T2). Ook andere verbindingen waren doorgaans voorzien van meerdere slaaprijtuigen, ondermeer de "Train Bleu" Paris - Ventimiglia (2 MU + 2 T2), de "Palatino" en "Galiléi" Paris - Firenze/Roma (resp. 2 MU FS + 2 T2 FS en 1 MU FS + 3 T2 SNCF), en bij de autotreinen 1501-1502 Paris - Nice (2 MU + 2 T2).

De meeste slaaprijtuigen waren terug te vinden op de verbindingen Paris - Middellandse Zee, vooral dan het gedeelte Paris - Dijon met 55 rijtuigen per dag in twee richtingen en in de Rhonevallei (41 rijtuigen). Verder in mindere mate, maar zeker niet te verwaarlozen: de as Dijon - Alpen (29 rijtuigen) en de gemeenschappelijke delen Parijs - Les Aubrais in het zuidwesten (19 rijtuigen) en Metz - Rémyilly in het oosten (17 rijtuigen).

Het contrast met de huidige inzet is schrijnend : de T 2-rijtuigen zijn respectievelijk in april en juni 2007 van de verbindingen Paris - Savoie en Paris - Chur gehaald. Enkel tussen Paris en Ventimiglia en Briançon (in de Alpen), alsook tussen Luxembourg en Nice zijn er nog

rijtuigen actief. Deze zullen echter in december 2007 ook van het toneel verdwijnen, dit betekent bijgevolg de genadeslag voor de laatste T2-rijtuigen. Georges Nagelmaeckers zou zich wellicht omdraaien in zijn graf.

Er zullen wellicht nog enkele slaaprijtuigen van buitenlandse maatschappijen te zien zijn op de relaties Paris - Berlin/München en Firenze/Roma, als ook in enkele autotreinen in Duitsland en de Benelux.

Voor hoelang nog?

Gilbert LAURENT.

**Trein 2009 in een beperkte samenstelling. Deze trein bestaat uit een wagen voor autotransport (type DD) afkomstig uit Nice en uit een Bc10ux en T209 uit Ventimiglia. Deze trein, die zijn laatste seizoen beleefde, maakte deel uit van de "Calais" 6708/9 Riviera - Flandres Ventimiglia - Lille, waarvan een gedeelte doorreed naar Brussel vanaf maart 1981. Rue, gelegen op de "ligne de la Côte d'Opale" (Amiens - Boulogne), 19 augustus 1996.**

Gilbert LAURENT.



## BB 9700 :

### een vlekkeloze loopbaan

De BB 9701 t/m 9704, in 1992 ontstaan uit de ombouw van 4 locomotieven van de reeks BB 9200, zijn buiten dienst gesteld. Het was een stil afscheid, maar wel met een goede staat van dienst. Deze beperkte reeks van vier locomotieven werd voor speciale redenen omgebouwd. De 9271, 81, 85 en 86 kregen geen revisie, maar werden wel aangepast voor het rijden van dubbeldekstrekduwtreinen bestuurd volgens het multiplexstelsel. Deze ingrepen waren bedoeld voor een specifieke taak : de inzet op het zuidoostelijke netwerk samen met de V2N, de laatste nieuwe generatie dubbeldeksrijtuigen.

Er gebeurden aanpassingen om aan een snelheid van 160 km/h te kunnen rijden, wat voor de inzet op deze lijnen zeker nodig was om een zekere rendabiliteit te bekomen. Maar bepaalde ingrepen zijn nu eenmaal moeilijker dan ze laten uitschijnen.

Dus kwam er in januari 1993 een verandering van het programma: de 9700'en die de werkplaats van Oullins (in de buurt van Lyon) verlieten kregen een heel andere inzet : 3 maal heen en terug tussen Paris-Lyon en Sens (KP 112,6) of Laroche-Migennes (KP 154,8). Dit was voor deze locs een hele verandering. Tijdens een week legden de 2 of 3 locomotieven die de diensten verzekerden, zo'n 7000 kilometer af, waarvan 10 % lege ritten. Op zaterdag werd het grootste aantal kilometer afgelegd (1430 km), doordat de locomotieven tot Dijon reden (KP 314,2).

Het ging hier echter niet over zware



De 9703 verzorgt (al duwend) de lege rit Laroche-Migennes naar Sens, van waar zij trein 891012 naar Paris zal slepen. Km 115 Paris - Dijon, 23 april 2003. Gilbert LAURENT.

prestaties op vlak van afgelegde kilometers, maar er mocht zeker niet gesproken worden van een rustig einde van hun loopbaan. Tijdens de trajecten moest er meer dan 50 maal aangezet worden wat een enorme belasting was voor de aanzetweerstand, daarenboven nog de treinen waren samengesteld uit tien rijtuigen (1532 zitplaatsen) en vooral ingezet werden tijdens drukke momenten. Kortom, dit zou onvermijdelijk tot brokken geleid hebben moesten de locomotieven bij de ombouw ook niet uitgerust zijn met een geautomatiseerde aanzetinrichting.

Daardoor werden de sequenties tijdens het aanzetten geoptimaliseerd waardoor men de slijtage tot een minimum kon beperken. Toch eisen 45 jaar zware dienst hun tol.

Er zijn al andere locomotieven om de fakkel over te nemen. Op vraag van de *Regions* werd er een aanpassingsprogramma gestart om 85 locomotieven uit te rusten voor het rijden van trek-duw-

treinen.

Hieronder 27 BB - 7200, die ook onder 1,5 kV werden ingezet. Hiertoe werden deze locomotieven in december 2004 overgeplaatst van de stelplaats Paris-Sud-Ouest naar Dijon-Perrigny.

Op 14 december reden ze voor het eerst door het buiten dienst stellen van de 9704. Later volgden ook nog de 9703 en 9701 (op respectievelijk 25 april en 4 mei 2007).

De 9702 bleef nog in dienst als reserve-locomotief. De paradox: de niet omgebouwde locomotieven van de reeks 9200 zijn vandaag nog steeds in dienst! Hetzelfde ombouwscenario van de reeks 9700 naar 9200, werd nu ook toegepast van BB 16000 naar BB 16100. Hiertoe zal een dertigtal locomotieven BB-15000 uitgerust worden voor het rijden van trek-duw-treinen.

Dus er zijn nog een paar veranderingen in het vooruitzicht voor het SNCF-materieel.

**FOTO 81-21** Een trein Paris-Lyon - Laroche-Migennes wordt gesleept door de BB 9701. Sens, 20 augustus 1997.

Jean-Luc VDH.



## **De laatste ritten van de CC 6500 bij de SNCF.**

Op dinsdag 3 juli 2007 heeft de laatste rit plaatsgevonden. Die dag heeft de 6549 enkele machines van Lyon naar een schrootwerf in Culoz gesleept. De 6549 werd als voertuig naar Lyon overgebracht, gesleept door een 22200.

## **De SNCF bestelt 80 TGV-Duplex**

De SNCF heeft in juni 2007 bij Alstom 80 TGV-duplexstellen besteld en nog 40 in optie, voor een bedrag van € 2 miljard (3 miljard met optie). Deze stellen moeten het hoofd bieden aan de uitbreiding van het net en de regelmatige toename van het reizigersverkeer opvangen, voornamelijk naar de regio's Méditerranée en Atlantique.

De bestelling wordt in twee delen gesplitst. De eerste omvat 25 asynchrone stellen "TGV Duplex Dasy" (Dasy = Duplex Asynchrone), die zullen aldus de 24 stellen komen versterken die in 2005 werden besteld voor levering vanaf 2006.

Het tweede gedeelte heeft betrekking op 55 stellen "TGV 2N" van de nieuwe generatie, die zich vooral qua interieur van "Dasy" zullen onderscheiden. Dertig stellen zijn bestemd voor het internationale verkeer (1,5 kV= en 15 + 25 kV) en 25 voor het Franse binnenlandse verkeer (1,5 kV= en 25 kV 50 Hz).

Voorts heeft de SNCF aangekondigd dat zij in 2008 een aanbesteding zal plaatsen voor hogesnelheidstreinen van de nieuwe generatie.

## **Fret SNCF nadert Oostenrijk**

Sinds 10 juni 2007 verzorgt Fret SNCF met behulp van de meerspannige locomotieven van de reeks 437000 een veertigtal treinen tussen Mulhouse en Buchs in Zwitserland, niet ver van de Oostenrijkse grens.

Het merendeel van deze treinen is in doorrit naar Oostenrijk.

### **FOTO 81-23**

**De toelating voor de indienstneming van de BB475000 werd op 28 maart 2007 afgeleverd door EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire). De commerciële dienst begon op 31 maart. De locomotieven zijn toegewezen aan de werkplaats Longueau en worden ingezet in de regio Nord-Est. Op 5 augustus verlaat de 475015 Armentières met een graantrein. De twee elektrische Prima's worden als voertuig meegenomen.**

Pierre HERBIET.



**Sedert 10 juni 2007 een dagelijks zicht: de aankomst te Stuttgart van een TGV vanuit Paris-Est. Op de foto het TGV-stel POS 4407.**

Tomas MEYER-EPPLER.



**FOTO 81-22 Sedert 4 juni rijdt Veolia Cargo France, tweemaal per week, een containertrein tussen de intermodale terminal Delta 3 te Dourges (gelegen tussen Lens en Douai/Pas-de-Calais) en de haven van Mannheim. Deze verbinding is voor rekening van Rail Link Europe, een gemeenschappelijk filiaal van de rederij CMA CGM en Veolia Cargo. Tussen Dourges en Mannheim worden de treinen gesleept door een PRIMA E37500 van Veolia. Ze rijden volgens de volgende dienstregeling : 44213 : Dourges 13.21 - Forbach 22.23/0.21 - Mannheim 03.00 (vertrek te Dourges op dinsdag en donderdag) - 44210 : Mannheim 04.24 - Forbach 07.11/08.48 - Dourges 19.15 (vertrek te Mannheim op woensdag en vrijdag).**

**Op 17 juli 2007 verlaat de 44213 Dourges gesleept door de E 37505 Veolia richting Mannheim.**

Christian VANHECK.



## Luxemburg



De 1820 heeft op proef het nieuwe logo van "CFL Cargo" gekregen. Alle resterende 1800'den werden immers aan CFL Cargo overgedragen. Serge PLETGEN.

→ Op 28 april 2007 heeft de Engelse vereniging Mercia Charter een rondrit in het Groothertogdom Luxemburg uitgevoerd met daarbij een ontdekkingsstocht in Duitsland. De trein, samengesteld uit drie DB-rijtuigen, werd door verschillende diesellocomotieven gesleept.

Hier de doorrit van de trein te Bettembourg/Livange, gesleept door de 907. De 1503 werd achteraan de trein gekoppeld. Emile BECKER.



### Terugkeer van Westwaggon

Na zijn volledige restauratie die door de werkplaats OMB (Ostmecklenburgisches Bahnwerk) in Neustrelitz werd verwezenlijkt, werd de Westwaggon-motorwagen Z 208/218 CFL op 6 mei 2007 op eigen kracht teruggestuurd naar het Groothertogdom Luxemburg. Deze werkzaamheden, door de dienst "Monuments et Sites" gefinancierd, werden opmerkelijk goed uitgevoerd, de motorwagen is als nieuw en werd in zijn oorspronkelijke toestand teruggebracht. Hij is of zal worden toegelaten op de netten van de Benelux, Duitsland en Frankrijk. Hij werd aan de pers voorgesteld in het station van Ettelbruck op 24 mei 2007.

Zijn eerste optreden voor het publiek heeft plaatsgevonden bij de festiviteiten in verband met het eeuwfeest van de stad Ettelbruck op 9 en 10 juni (zie pagina's 3 en 4), waar hij verschillende ritten naar Wiltz en Diekirch heeft gereden.

Een zicht op de Westwaggon-motorwagen bij zijn terugreis vanuit Neustrelitz, gefotografeerd te Karthaus langs de Moezel (lijn Trier - Wasserbillig). Emile BECKER, 6 mei 2007.





## Duitsland

### **DBAG : Grote vernieuwingen voorzien**

De komende jaren plant de DB grote investeringen in het vernieuwen van het gemotoriseerde materieel. Er zullen strenge eisen gesteld worden op gebied van standaardisatie en modulatie, om de kosten van onderhoud en stocks van wisselstukken zoveel mogelijk te beperken.

Voor de langeafstandslijnen is een bestelling voorzien van 100 nieuwe ICE-stellen, bestaande uit 8 rijtuigen en geschikt voor een snelheid van 250 km/h. Zij zullen de gesleepte treinen (EC en IC) vervangen. Ze moeten geleverd worden tussen 2014 en 2019. Voor het internationale verkeer moeten er tegen 2012 eveneens 10 ICE stellen bijkomen. Voor het regionale verkeer wordt door DB Regio een bestelling geplaatst van 750 dubbeldeksrijtuigen. Na hun levering, voorzien tussen 2008 en 2014, zullen alle gewone rijtuigen uit het regionale verkeer verdwenen zijn. Enkele honderden motorwagens moeten nog worden besteld.

Zeshonderd dieselmotorlocomotieven van 1000 kW worden nog dit jaar be-

steld en moeten geleverd worden tussen 2009 en 2025. Zij moeten het huidige bestand van dieselmotorlocomotieven volledig vervangen.

Voor het goederenverkeer wordt nog voor het einde van het jaar een bestelling verwacht van 200 dieselmotorlocomotieven van +/- 2000 kW.

Vanaf 2011 worden 335 meerspanning elektrische locomotieven geleverd voor het grensoverschrijdende verkeer.

En tenslotte wil Railion tussen 2009 en 2011 tussen de 8000 en 10.000 nieuwe wagens in dienst nemen.

Het Duitse spoorweglandschap ziet er binnen 10 jaar beslist totaal anders uit!

### **DBAG koopt EWS terug !**

Op 28 juni verwierf de DBAG "English Welsh & Scottish Railway Ltd (EWS). Daarboven werd eveneens een meerderheidsparticipatie genomen in het Spaanse "Transportes Ferroviarios Especiales" (Transfesa). De DB (Railion) gaat dus systematisch door met haar expansiepolitiek in Europa. Railion wordt zo de belangrijkste goederen operator in Europa. Buiten Duitsland verwierf Railion al NS Cargo (Railion Nederland), DSB Goods (Railion Danmark) en bezit het verschillende filialen of samenwerkingsakkoorden met de meeste andere Europese landen (Railion Italia, Railion Schweiz), in Polen met CTL ("East-West-Railway"), in Zweden Green Cargo, in Roemenië LCR Timisoara, in Bulgarije LCRB Pirdop, in Hongarije LCH Győr. Railion heeft ook een participatie in BLS, RTC en Locomotion.

Met het verwerven van EWS slaat Railion een dubbele slag. Niet enkel de deur naar Groot-Brittannië staat wijd open maar ook deze naar Frankrijk via het filiaal ECR (Euro Cargo Rail). Vanaf nu kunnen er directe treinen naar Groot-Brittannië worden ingelegd, want EWS bezit immers elektrische locomotieven Class 92 die geschikt zijn om door de kanaaltunnel te rijden en die bijgevolg de bundels van Frethun kunnen bereiken. Daar worden ze overgenomen door ECR en dat alles onder het beheer en de controle van slechts één operator: Railion! EWS stelt ongeveer 5000 mensen te werk en Transfesa 1100.

**FOTO 81-24** Sedert december 2003 verzorgen de 20 Railion locomotieven (185 020 tot 039), die op het Franse net toegelaten zijn, treinen tussen Woippy en Mannheim. Vanaf december 2006 kwamen daar ook nog treinen tussen Woippy en Kehl (via Strasbourg) bij. We zien hier trein 44249 Woippy-Kehl gesleept door de 185 032-0, net voor hij verdwijnt in de tunnel van Arzviller. De lijn loopt hier enkele honderden meter langs het Marne-Rijnkanaal. Dit kanaal wordt alleen nog voor de pleziervaart gebruikt. De boten langs de kade moeten doorgang verlenen aan de vaartuigen richting Sarrebourg.

Christian VANHECK.



## Zwitserland

### Heropening van de "Tonkin"-lijn

In 1857 werd een project met de naam "Chemin de fer d'Italie" uitgewerkt met als doel een spoorlijn aan te leggen tussen Bellegarde en het Franse Annemasse. Pas 23 jaar later bereikte het spoor Thonon-les-Bains en in 1882 werd Evian bereikt. Beide gemeenten liggen aan het meer van Genève.

De Zwitserse grens werd op 1 juni 1886 in Saint-Gingolph overschreden waarna het station van Le Bouveret werd bereikt. Het baanvak Evian - Le Bouveret was 21 km lang. De "Italiaanse" lijn moest zich uitstrekken tot het verre oosten via Tonkin, wat waarschijnlijk de oorsprong van haar bijnaam is.

In mei 1938 wordt het reizigersverkeer op het Franse deel van de lijn stopgezet terwijl de SBB de lijn Saint-Maurice - Saint-Gingolph in 1954 elektrificeerde...

In 1986 werd naar aanleiding van het eeuwfeest van de lijn door gepassioneerde liefhebbers een toeristische dienst georganiseerd tussen Le Bouveret en Evian : de "Rive Bleue Express". Het goederenverkeer werd echter door de SNCF in 1988 stopgezet.

In 1998 reed de toeristische trein voor het laatst wegens de slechte staat van het spoor.

Nochtans beslisten de regio "Rhône-Alpes" en de Zwitserse kantons Vaud en Wallis in 2006 om de lijn weer op te knappen om een nieuwe toeristische dienst vanaf 2010 mogelijk te maken.

Vandaag rijden er in Zwitserland elektrische treinen tussen Martigny en

Saint-Gingolph via Saint-Maurice. De stations werden gemoderniseerd en de seininrichting vernieuwd om van op afstand bediend te worden. Tussen Saint-Maurice en Monthey is er een omvangrijk goederenverkeer maar op de rest van de lijn is dit echter zeer gering.

Le Bouveret bevindt zich vlak voor Saint-Gingolph.

Hier biedt het Swiss Vapeur Park aan klein en groot de mogelijkheid om Zwitserland in het klein te ontdekken met een uitgebreid spoornet, spoorbreedte in 7 ¼ duim, aangelegd in een schitterend park. Meer info vindt u op :

[www.sauvonsletonkin.com](http://www.sauvonsletonkin.com)

### De werken aan de metro van Lausanne vorderen

In 2008 zal het openbaar vervoer in Lausanne een ware metamorfose ondergaan als gevolg van de opening van metrolijn 2.

Ter herinnering : het kabelspoor tussen het centrum (Lausanne-Flon) aan het meer van Genève en Ouchy (1,6 km) werd op 22 januari 2006 gesloten (zie ODB 72, p. 25) in afwachting van een nieuwe metrolijn die tot "Croisettes" in het noordoosten van de stad zou worden verlengd.

De opening van deze tweede (volledig automatische) metrolijn betekent een volledige aanpassing van het bus- en trolleybusnet (Lausanne heeft geen trams meer) en van de informatie aan de cliënteel. Er moet nieuwe bovenleiding worden aangelegd, de wegen moeten verbeterd worden en kruispunten heringericht worden om een rationele uitbating in samenwerking met andere netten mogelijk te maken (SBB, metrolijn 1, Réseau Express Lausannois, Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, taxis, enz.). De besparingen die bereikt worden door parallelle lijnen af te schaffen worden volledig geïnvesteerd in de uitbouw van de dienstverlening naar nieuwe wijken.

Deze nieuwe opzet, "Réseau 08" ge-

noemd, biedt 12% meer netlengte aan en er worden 20% meer reizigers verwacht. Op de nieuwe lijn wordt een toename van 50% verwacht (25 miljoen reizigers). 71% van de diensten van de Transports Lausannois worden elektrisch uitgevoerd (metro en trolleybus) terwijl de rest met milieuvriendelijke voertuigen wordt verzorgd.

De informatie aan de reizigers wordt ge-centraliseerd in een speciale ruimte in twee arcaden van de Grand Pont. De werken worden er met foto's voorgesteld en er staat een model van het nieuwe metromaterieel. Dit wordt in Frankrijk gebouwd door Alstom en rijdt op banden (type MP89) om de hellingen van 6 en 12% te kunnen nemen. Het project kost 500 miljoen euro.

### Minder vrachtwagens door de Alpen

Terwijl het goederenverkeer per spoor in Zwitserland in 2006 is toegenomen is het aantal vrachtwagens dat door de Alpen rijdt verminderd...

Dankzij maatregelen van de Confederatie, zoals een stijging van de belasting op zware vrachtwagens, en door het stilleggen van het wegverkeer via de Gotthard gedurende een maand in 2005 is het verschuiven van het verkeer door de Alpen naar het spoor een feit.

In 2000 passeerden nog 1,4 miljoen vrachtwagens door de Alpen terwijl dit er in 2006 nog 1,18 miljoen waren. Het doel is 650.000 in 2009. Hiervoor moet de financiering van het systeem verdergezet worden, vooral door het investeren en subsidiëren van het gecombineerd vervoer.

Op dit moment gaat 66% van het goederenvervoer over de Alpen per spoor (ongeveer 45% gecombineerd vervoer en 20% conventioneel vervoer).

*Een zicht op de prachtige modelbaan (spoorbreedte 7 ¼ duim) van het "Swiss Vapeur Park" te Saint-Gingolph. B. DIEU.*

## TELEX.....

### CHINA

● De Chinese spoorwegen hebben bij Alstom 500 elektrische locomotieven (Co'Co'), afgeleid van de PRIMA 6000, besteld. Zij zullen worden gebouwd in samenwerking met Datong Electric Locomotives. Ze zullen worden ingezet in het goederenverkeer.

### OOSTENRIJK

● Na een raadpleging van de reizigers werd de livrei met twee tinten rood en zwart - toegepast op de 1116 200-5 - uitgekozen om alle toekomstige "Railjet"-locomotieven te sieren. (Foto en artikel zie ODB 80, p. 43.)



## Nederland

### “Proto’s” van Connexion worden getest

Connexion beheert sinds 10 december 2006 de lijn Amersfoort - Ede-Wageningen. In afwachting van de eerste inzet van 5 nieuwe tweeledige motorstellen die in 2006 bij Fahrzeugtechnik Dessau werden besteld, huurt Connexion bij de NS de motorstellen 836 t/m en met 840.

Het eerste van de vijf nieuwe motorstellen is in Nederland op 27 maart aangekomen. Het is in mei aan een reeks testritten onderworpen tussen Eindhoven en Horst-Sevenum en heeft op 10 mei de snelheid van 160 km/h, met name haar maximumsnelheid, bereikt.



*Het eerste Connexion-motorstel dat te Horst-Sevenum (lijn Helmont - Horst-Sevenum) werd gefotografeerd, bij een proefrit op 8 juni 2007. Let ook op de verlaagde vloer in het midden van de rijtuigen. De motorstellen zullen een lichtblauwe livree krijgen met overwegend witte fronten.*

*Michel de ESCH.*

### Italië - Zwitserland: levering van de nieuwe Pendolino-treinstellen ETR 610

In Zwitserland werd het eerste Pendolino-treinstel van de nieuwste generatie in gebruik genomen. In het totaal werden bij Alstom Ferroviaria, op 19 maart 2004, 26 treinstellen besteld.

Twaalf tweespannige (3 kV = en 25 kV50Hz) voor Trenitalia (FS) reeks ETR 600 en veertien driespannige (3kV=, 15kV16,7Hz en 25kV50Hz)

voor Cisalpino (reeks ETR 610). Deze Pendolino-stellen bestaan uit 7 rijtuigen, waarvan 4 gemotoriseerd :

- één motorrijtuig met stuurcabine, en 44 zitplaatsen A;
- een motorrijtuig met 56 zitplaatsen A;
- een rijtuig met 24 zitplaatsen B en een bar met 18 plaatsen;

- drie rijtuigen met 80 zitplaatsen B;
- een motorrijtuig met een stuurcabine en 66 zitplaatsen B.

Met een vermogen van 5500 kW en dankzij een kantelbaksysteem halen deze stellen een snelheid van 250 km/h. Het totale rijvaardig gewicht bedraagt 387 ton.



*De eerste testrit van de Pendolino ETR 610.001 van Trenitalia in Zwitserland vond plaats op 12 juli 2007 op de lijnsectie Grenchen Süd - Solothurn (lijn Biel - Olten).*

<b>UIT REVISIE</b> 966 : 10-07-07 M CR 975 : 09-07-07 M CR 977 : 04-07-07 M CR 1182 : 04-04-07 RI 1340 : 05-06-07 RI 1347 : 19-06-07 RI 2106 : 06-04-07 RG 2338 : 07-05-07 LT 2356 : 20-04-07 LC 2601 : 04-06-07 RG 2628 : 05-04-07 LC 2633 : 14-06-07 LT 2709 : 14-05-07 RG 2733 : 06-04-07 MUX 2735 : 27-04-07 RG + MUX 2736 : 21-05-07 RG + MUX 2746 : 16-06-07 GF + MUX 3006 (CFL) : 04-05-07 RI	<b>VERNUMMERING</b> 671 → 966 10-07-07 681 → 975 09-07-07 683 → 977 04-07-07  <b>MUTATIES</b> 7388 : FSR → GCR 19-07-07  <b>AFBRAAK</b> 194 : 06/07-2007 FM 2305 : FAZ 08-07 (Recylux) 2554 : FAZ 08-07 (Recylux) 5308 : FAZ 08-07 (Recylux) 5502 : Aubange 08-07 (Recylux) 5504 : Aubange 08-07 (Recylux) 5524 : Aubange 08-07 (Recylux) 5525 : FAZ 08-07 (Recylux) 6224 : Aubange 08-07 (Recylux)	6235 : Aubange 08-07 (Recylux) 6269 : Aubange 08-07 (Recylux) 6307 : Aubange 08-07 (Recylux) 8520 : Aubange 04-07 (Afkomstig van Recylux te Aubange - zie p. 56)  <b>VERKOOP</b> 5101 : Seco-Rail voor Algerije 08-07 5146 : Seco-Rail voor Algerije 08-07 8218 : Recylux te Aubange  <b>AFKORTINGEN</b> CFL : Chemin de Fer Luxembourgeois FAZ : C.W. Salzannes FCL : Châtelet FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : C.W. Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GF : GF-koppeling I / INF : Infrabel IFB : Inter Ferry Boats It : Italië LC : comfort revisie LT : technische revisie 1 M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RG : algehele revisie
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Elektrische locomotieven

### reeks 27

Meer en meer locomotieven van de reeks 27 worden van een automatische GF-koppeling voorzien. Ter herinnering, deze koppeling zal aangebracht worden op de 2742 tot 2760, aan de kant van stuurca-

bine 1 (zie *ODB 75* blz.33). Om een langdurige buitendienststelling te vermijden in deze periode van tekort aan locomotieven, en in afwachting van een vergunning voor het gebruik van deze koppelingen, worden de 27'ers die reeds uitgerust werden met een GF-koppeling sinds het begin van juli ingezet op de IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal, IC N Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal en IC G Oos-

tende - Antwerpen-Centraal.

Al deze treinen bestaan uit M6-dubbeldeksrijtuigen ingesloten door twee machines. Aangezien het koppelen met de GF-koppeling nog niet wordt toegestaan, rijden zij altijd met die koppeling aan de uiterste zijde (niet gekoppelde kant). Deze M6-stuurrijtuigen rijden nog steeds niet in regelmatige dienst omdat hun goedkeuring nog altijd hangende is.

**De IC I 2030 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud snelt door St.-Genesius-Rode op 31 juli 2007. De IC wordt gesleept door de 2752 die voorzien is van een GF-koppeling.**  
*Christian DOSOGNE.*



## reeks 13

Sedert 10 juni 2007 worden de treinen van de IC-G relatie Oostende ⇄ Antwerpen-Centraal niet meer gesleept door een locomotief reeks 13. De twee vrijgekomen machines worden ingezet op de IC-J Brussel-Zuid ⇄ Luxembourg met M6-rijtuigstellen (drie rijtuigstellen waarvan twee gesleept door een 13 en een door de 3005 van CFL). Hierbij de omloop van deze drie locomotieven (grafieken E897 - 899) :

### Maandag t/m vrijdag :

E897

2129 LUX 06.24 - FBMZ 09.24  
ER2129 FBMZ 09.42 - FCL 10.56  
RE2115 FCL 14.30 - FBMZ 15.30  
2115 FBMZ 15.36 - LUX 18.38

E898

2127 LL 04.46 - FBMZ 07.24  
2108 FBMZ 08.36 - LUX 11.36  
2135 LUX 12.24 - FBMZ 15.24  
2117 FBMZ 17.36 - LUX 20.36

E899

2128 LUX 05.24 - FBMZ 08.24  
2116 FBMZ 16.36 - LUX 19.36

### Zaterdag en zondag :

E897 en 899 : reserve

E898

2129 LUX 06.24 - FBMZ 09.24  
2110 FBMZ 10.36 - LUX 13.36  
2137 LUX 14.24 - FBMZ 17.24  
2118 FBMZ 18.36 - LUX 21.36



**FOTO 81-25** De betrouwbaarheid van de locomotieven reeks 20 laat nog steeds te wensen over. Op 20 juni raakte de 2004, die de EC90 "Vauban" Brussel-Interlaken sleepte, defect te Mont-Saint-Guibert. De 2314 werd ter hulp geroepen waarna de trein met 2 uur vertraging weer kon vertrekken. Bovendien werden beide machines te Arlon door een andere 20 vervangen. Doorrit in Haversin tijdens een flinke stortbui. Christian AUQUIERE.

**FOTO 81-26** Op 5 augustus raakte de 2023, voorzien voor de IC 97 "Iris", defect te Vorst-Rijtuigen. De 2375 moest haar vervangen tot Arlon maar bij vertrek in Brussel-Zuid raakte deze locomotief op haar beurt eveneens defect. Gevolg : de "Iris" werd afgeschaft en de reizigers moesten vrede nemen met de IC J naar Luxembourg. Het lege stel werd drie uur later naar Luxembourg gesleept door de 1346 die zich in Vorst-Rijtuigen bevond. De foto toont de lege "Iris" aan de uitrit van het station van Marloie. Christian AUQUIERE.





Op 26 juni 2007 bezocht meetmotorstel "Jules" (het vroegere postmotorstel mP3032 dat in 1992 werd omgebouwd in de werkplaats van Haarlem) het spoorweg-net in Zeeuws-Vlaanderen voor het uittesten van de gsm-r. De 2551 sleepte hem tot Gent-Zeehaven.

Lochristi (lijn 59 Antwerpen - Gent).  
Dries Huyst.

### *Een lokale trein...!*

**FOTO 81-27** ↓

Neen, dit is geen internationale IC maar de doorgewone stoptrein 5888 Luxembourg 17.46 - Libramont 18.40, die sedert 11 juni bestaat uit een stam l6/l10-rijtuigen, gesleept door een 20'er. Op sommige dagen wordt deze zelfs nog versterkt met een Wegmann-rijtuig.

Cousteumont (tussen Habay en Neufchâteau), 25 juli 2007.  
Christian AUQUIERE.



## reeks 11 en TRAXX

● Op het moment dat dit nummer werd afgesloten, overwegen de NMBS en de NS de inzet van TRAXX'en als tractiemateriaal voor de Benelux'en vanaf 15 september voor de opleiding van de bestuurders en om zo de problemen met de reeks 11 op te vangen.

● Als gevolg van de rampzalige situatie waarin de reeks 11 zich bevindt, heeft de NMBS van 16 juli tot 8 december de treinen 613 en 633 van de IC-B Brussel-Zuid ⇄ Amsterdam afgeschaft. Het is geen nieuws dat de locomotieven sedert verschillende maanden enorm sukkelen, alsof ze aan het einde van hun krachten zijn. De Beneluxtreinen lopen steeds vaker ernstige vertragingen op en afschaffingen zijn dan ook geen uitzonderingen.

De beslissing voor het afschaffen van de hoofdstedelijke treinen is genomen nadat de 1184 naar de centrale werkplaats van Salzannes is gestuurd waar zich ook de gehavende 1190 bevindt. Neem daarbij de machines in onderhoud of in herstelling in de werkplaats van Schaarbeek en het effectief van de locomotieven reeks 11 is onvoldoende geworden voor hun voorziene inzet.

● Wat de 1190 betreft, werd er overwogen om ze te wijzigen naar een eenspannige locomotief 3kV, gezien het gebrek aan onderdelen en het feit dat ze hersteld zou zijn na het opheffen van de Benelux-

diensten in december 2007. Het zal evenwel niet zo zijn. De machine zal hersteld worden in zijn normale versie; de NS financieren in dit geval een deel van de werken, hetgeen ze niet zouden doen in het geval ze zou gewijzigd worden naar 3kV. De herstellingswerken zullen ongeveer 200 dagen duren.

● Met uitzondering van de 1182, is geen enkele andere locomotief van de reeks 11 uitgerust met een klimaatregeling. Met ingang van 12 juli is een noodplan ingevoerd dat in werking treedt bij hoge temperaturen: vanaf 28° C moet het stuurrijtuig nu verplicht vooraan staan aangezien dit wel over een klimaatregeling beschikt. Als gevolg hiervan worden de Benelux-treinen vanaf Vilvoorde omgeleid over lijn 28 (het Westerringspoor) via Schaarbeek, Laken, Brussel-West en Brussel-Zuid zodat het stel ook richting Amsterdam goed georiënteerd staat. In Vilvoorde moet bijkomend gestopt worden om een loods te laten opstappen. De reizigers voor Brussel-Noord en Brussel-Centraal worden nu verplicht om in Brussel-Zuid een aansluiting te nemen, wat hen een vertraging van ongeveer 15 minuten oplevert. In de andere richting wordt de Benelux vanaf Schiphol omgeleid via Duiven-drecht, Diemen-Zuid en Amsterdam Watergraafmeer waardoor Schiphol het commerciële eindpunt wordt. Reizigers voor Amsterdam CS moeten

in Schiphol overstappen (10 tot 15 minuten vertraging).

Op zaterdag en zondag wordt de Benelux Amsterdam ⇄ Brussel niet omgeleid via lijn 28 maar rijdt hij normaal naar Brussel-Zuid. Hierdoor rijden ze met de locomotief op kop tot Antwerpen-Centraal waarna ze op het niveau +1 van rijrichting veranderen en ze dus niet door de nieuwe tunnel onder de stad rijden. Hierna rijden ze verder naar Schiphol met het stuurrijtuig op kop.

Deze maatregel is niet van toepassing wanneer de 1182 de trein sleept.

### De Benelux-treinen verdwijnen voorgoed

Als gevolg van ernstige klachten tegen het opheffen van de Benelux-treinen (zie ODB 79 pagina 59) hebben de NS opnieuw bevestigd dat deze verbinding helemaal zal opgeheven worden bij het in dienst nemen van de HSL. Meerdere Nederlandse politieke partijen aanvaardden de door de NS aangehaalde redenen voor de opheffing van de Benelux-treinen niet. Zij menen dat de HSL een te duur alternatief is. Bovendien willen ze dat het mogelijk moet blijven om via het station van Roosendaal naar België te reizen. De NS wil echter niet op haar beslissing terugkomen.

*Op 8 augustus 2007 bracht de 1210 een stam van 14 16/110-rijtuigen over van Kortrijk naar Vorst-Rijtuigen. Na onderhoud keerden zij terug naar Tourcoing. Vichte, (lijn 89 Kortrijk - Denderleeuw).*  
Bruno MALFAIT.



*Nog een extraatje voor onze veteranen!*

*Tijdens de maand juni werden, speciaal voor schoolreizen, extra treinen ingelegd naar Wavre (Walibi), Cambron-Casteau (Paradisio), De Panne (Plopsaland), Oostende en Blankenberge. Al deze treinen werden gesleept door een 22, een 23 of een 25.*

*Boven ↗ de 2315 brengt kinderen terug uit Walibi. Links zien we de 2510 met een trein komende uit Blankenberge.*

*Antwerpen-Berchem, 25 juni 2007.*

*Midden → : dezelfde trein bij aankomst te Antwerpen-Centraal.*  
*Tommy MAEREMANS.*

*Onder ↓ : Op 25 juni sleepte de 2214 een speciale trein tussen Leuven en Oostende. De foto werd gemaakt tijdens de terugrit tussen Bellem en Hansbeke (lijn 50). Terloops vermelden we even dat het aantal M4-rijtuigen in rode livrei onder de 30 ligt. Het is best mogelijk dat de laatste rode M4 de komende jaarwisseling niet meer haalt.*  
*Pierre HERBIET.*







**FOTO 81-28** ↑ Ook dit jaar zijn enkele bedevaartstreinen vanuit België naar Lourdes gereden. Eén van deze treinen, ingelegd op 19 juli vanuit Tournai, via Mons, La Louvière, Charleroi en Erquelinnes, bestond enkel uit Franse rijtuigen. Ze werden gesleept door twee locomotieven van de reeks 26 (2607 + 2613). Een lichte taak voor deze machines...

De trein rijdt hier voorbij Solre-sur-Sambre, op de lijn 130A Charleroi - Erquelinnes.

**FOTO 81-29** ↓ Op 26 juli, na de terugkeer naar Tournai, werd het treinstel leeg naar Châtelet gestuurd voor reiniging. Op kop de 2310 + 2360, hier te Forchies gefotografeerd op de lijn 112 tussen Piéton en Marchienne. Laurent JOSEPH.



## Diesellocomotieven

### reeks 51

- De eerste twee 51'ers die door Seco-Rail, een vennootschap voor spoorwerken (zie ODB 80 blz.52) werden aangekocht, zullen eerst-daags per boot België verlaten met bestemming Algerije. Het gaat om de 5101 en de 5146. **na ee revisie in fndd**

- Twee andere 51'ers, de 5105 en de 5121, die aan de firma Ventura werden verkocht, verlaten België eveneens de komende dagen richting Italië.



*De 6264 van Infrabel werd tijdelijk van een ETCS2-uitrusting voorzien om voorafgaande testritten te rijden op L3 en L4 (zie ODB 72 blz.36). Tijdens de tweede helft van juli werd zij gebruikt om testen uit te voeren in Nederland op de HSL-Zuid tussen Barenrecht en de Belgische grens. De foto bovenaan toont de 6264 klaar voor het vertrek naar de HSL op 25 juli. Aan haar linkerkant staat een machine van de firma Die Lei GmbH met het nummer TVT 701, die gebruikt wordt om keuringsritten uit te voeren op de lijn. De foto onderaan toont de terugkeer van de 6264 naar de basis van Zevenbergschen Hoek, op 25 juli. Op de achtergrond ziet men de brug die het de HSL-Zuid mogelijk maakt om de lijn Roosendaal - Dordrecht te overschrijden en, verder aan de horizon, de brug over het Hollandsch Diep.*

Peter HONIG



**FOTO 81-30** →

*Sedert begin juli is de reeks 77/78 actief te Schaarbeek.*

*Op 3 augustus verzorgt de 7731 de bediening van de voorhaven in Schaarbeek en rangeert zij een graantrein.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**reeks 77/78**

● Momenteel bezit de NMBS 20 locomotieven van de reeks 77 die uitgerust zijn met het Nederlandse ATB- en het Duitse PZB-veiligheidssysteem (7771 t/m 7790). Deze locomotieven worden intens gebruikt en leggen per maand gemiddeld 10.000 km af. Om het park te versterken voor het verkeer naar Duitsland, besloot de NMBS om de 7866 t/m 7870 van dezelfde veiligheidssystemen te voorzien. Een eerste locomotief is daarom eind augustus de CW Salzannes binnengereden, vier andere zullen worden omgebouwd in de loop van 2008. De ATB-uitrusting is afkomstig uit de 55ATB. (5507, 5517, 5523, 5526 en 5533). Dit worden dus terug klassieke 55'ers.

● Sinds begin juli zet B-Cargo locomotieven van de reeks 77/78 in te Schaarbeek. In totaal worden 3 machines gebruikt; een voor de rangeringen in Schaarbeek-Vorming, een tweede voor de bediening van de voorhaven van Schaarbeek en de derde voor de ritten tussen Schaarbeek-Vorming en Ruisbroek (treinen voor Audi). De locomotieven worden onderhouden door de werkplaats van Antwerpen-Noord waardoor de ingezette machines regelmatig verwisseld worden. Deze inzet laat het vrijmaken toe van de locomotieven reeksen 73 en 82. Hierdoor is de 7388 op 19 juli overgebracht van Schaarbeek naar Charleroi-Sud.

**reeks 82**

● Schroothandelaar Recylux (ex-LUXFER) te Aubange wenst een locomotief van de reeks 82 aan te kopen ter vervanging van de 8520 (zie p. 56); Het betreft mogelijk de 8232.



*Op 28 juni 2007 heeft een Nederlandse vrachtwagen weer de rode knipper- en verkeerslichten aan de OW 200 (nabij B6) aan de Oosterweelsesteenweg in de Antwerpse haven genegeerd en werd aangereden door de 8257. Door de schok werd de vrachtwagen in een loods gekatapulteerd en richtte er zware schade aan, de 8257 werd uit de sporen gelicht. Gezien de ouderdom van de reeks is het mogelijk dat de machine niet meer zal worden hersteld... Danny ADRIAENSEN.*



## Motorstellen

### GEN

● Drie constructeurs hebben ingeschreven op de offerte voor de bouw van de GEN-motorstellen : Bombardier, Siemens en Alstom.

Het lastenboek voorziet drieledige motorstellen met slechts één niveau.

Gezien de capaciteitsproblemen die zich geregeld voordoen op de treinen tijdens de spits van en naar Brussel, kan men de efficiëntie van dit ééndeks materieel zeer in twijfel trekken.

Bepaalde verantwoordelijken verdedigen hun keuze door te stellen dat met dubbeldeksmaterieel het in- en uitstappen van de reizigers meer tijd zal innemen.

Waarschijnlijk hebben bepaalde beleidsmakers nog nooit - bijvoorbeeld - het Parijse RER gebruikt , dat al meer dan 25 jaar dubbeldeksmotorstellen inzet. Een ander voorbeeld is het GEN van Zürich, waar ook hoofdzakelijk met dubbeldeksmaterieel wordt gereden.

### HST

#### **De DB participeert in Thalys**

De DB heeft eindelijk beslist om voor 10% te participeren in het kapitaal van Thalys.

Dit kapitaal is vanaf nu als volgt verdeeld tussen SNCF (62% tegenover 70% voorheen), NMBS (28% tegenover 30% voorheen) en DB (10%).

#### **De SNCF huurt de NOL-stellen van Eurostar**

Sinds 2 april 2007 zet de SNCF op de verbinding Paris-Lille-Tourcoing vier NOL-Eurostar-stellen (North of London) in. Deze worden gehuurd bij de Engelse eigenaar EUKL voor vier jaar.

Momenteel zet de SNCF de stellen 3301/2, 3303/4, 3305/6 en 3311/12 in. Twee extra stellen zullen eind 2007 of begin 2008 aankomen. Het onderhoud van de NOL-stellen wordt verzorgd door de werkplaats van Landy (ten noorden van Paris).

Ter herinnering : 7 NOL-stellen (3301/2 tot 3313/14) werden destijds gebouwd om Eurostar-diensten voorbij London te verzekeren (Manchester, Birmingham,



**FOTO 81-31** Het motorstel 194 werd in de loop van de maanden juni-juli afgebroken in de CW Mechelen. Dit stel werd op 26 december 2005 uit dienst genomen. Geert VAN DRIES, 22 juni 2007.



*Comme signalé dans le EN LIGNES 77 page 35, le petit compartiment de 1e classe de la voiture AB des automotrices 900 a été déclassé en seconde classe à la suite d'une décision prise le 25 avril 2006. Dans le courant du mois de juin, les sièges en tissu de ce compartiment ont été recouverts de similicuir sur les 923, 930 et 948. Les banquettes des autres automotrices subiront la même opération. La photo montre l'ancien compartiment de 1e classe de la 930, dont le tissu des banquettes a déjà été remplacé par du similicuir, facilitant grandement les opérations de nettoyage et d'entretien.*  
Michel SIMAR.

enz.). Gezien het geringe reizigersaanbod in deze streken, zijn deze diensten nooit tot stand gekomen. Enkele van die stellen zijn gebruikt door de Britse maatschappij GNER om verbindingen tussen London en het noorden van Groot-Brittannië te verzekeren, via de

oostkustlijn.

De SNCF heeft geprofiteerd van de beschikbaarheid van deze stellen om ze in te zetten op de verbindingen waar vroeger de tweespannige TGV Réseaux reden (stellen van de reeks 500, die nu op de TGV Est rijden).



**FOTO 81-32** 7 juli 2007, doortocht te Lesquin (ten zuiden van Lille) van TGV 7074 Lille Flandres - Paris Nord, gereden door het NOL-stel 3305/3306. Christian VANHECK.

**FOTO 81-33** De wereldbeker rugby zal plaatsvinden in Frankrijk en Groot-Brittannië van 7 september tot 20 oktober. Hiervoor heeft de SNCF een publicitaire livrei op het driespannige TGV Réseau-stel 4521 aangebracht. De persvoorstelling heeft te Paris plaats gehad op 28 juni II. Op zaterdag 7 juli rijdt het stel 4521 de trein 9862 Perpignan - Brussel-Zuid, hier gezien te Lesquin. Christian VANHECK.



## Rijtuigen

### *Vertrek van de laatste K4-rijtuigen*

De laatste overgebleven K4-rijtuigen in België hebben op 6 juli Schaarbeek verlaten met bestemming de sloopwerf Steil in de haven van Trier (D).

Een K4 in te slechte staat heeft Schaarbeek niet kunnen verlaten en moest ter plaatse worden gesloopt.

Uiteindelijk werd geen enkele K4 verkocht aan een land van de ex-U.S.S.R. Zij werden alle verschroot in Trier.

De overbrenging op 6 juli betrof 20 K4-rijtuigen, die van Schaarbeek naar Stockem werden gesleept door de 2377. Op 11 juli werden zij overgebracht van Stockem naar Luxembourg.



*Een beeld van de sloopwerken van de K4-rijtuigen op de schrootwerf Steil in de haven van Trier.*

*Tomas JURGEN, april 2007.*

*Op 11 april heeft een stel met K4-rijtuigen zojuist het station van Stockem verlaten, en rijdt voorbij de stopplaats Viville. Onderaan rechts in beeld, ziet men de tractiewerkplaats van Stockem. De 1817 sleept de trein tot Luxembourg-Formation waar zij haar plaats zal afstaan aan de 4001 (zie foto hiernaast).*

*Emile BECKER.*





*Op 11 april werden de K4-rijtuigen gesleept door de CFL 4001 en rijden over de Moezel te Konz (D) op de lijn Wasserbillig - Trier. E. BECKER.*

**FOTO 81-34** *Op 6 juli vertrokken de laatste K4-rijtuigen vanuit Schaarbeek naar Trier. De 2377 verzorgde hun laatste rit tot in Stockem. Pierre HERBIET.*



## Het einde van de I5

De laatste ligrijtuigen van het type I5 werden definitief uitgeschreven door PV nr. 01 van 2007. Ze staan afgesteld te Vorst-Rijtuigen en Oostende. In 1967 werden 45 van deze rijtuigen gebouwd door La Brugeoise et Nivelles te Brugge.

Door het wegvallen van de nachttreinen vanaf 2003 was hun lot bezgeld.

Negen rijtuigen gingen over naar Infrabel om dienst te doen als mobiele slaapzaal bij de spoorvernieuwings-treinen (zie OPB 66 p. 47).

De 14.537 werd in 2006 verkocht aan de reastaurantketen Colmar.

De NMBS beschikt bijgevolg alleen nog over ligrijtuigen van het type I6. Deze zouden nog 5 jaar beschikbaar moeten blijven.

We komen later nog meer gedetailleerd terug op de geschiedenis van deze rijtuigen.



**FOTO 81-35** Ligrijtuig I5 14537 (UIC 51 88 50 70537-8) in 2006, verkocht aan restaurantketen Colmar, verlaat Merelbeke na de nodige aanpassingen. We zien het hier op 28 juli, overigens zonder draaistellen, op een dieplader aan de Scheldekade te Tournai. Pierre HERBIET.

## Modernisering van de M5-rijtuigen

Zoals we al wisten zullen vanaf 2008 de dubbeldeksrijtuigen type M5 een grondige renovatie ondergaan. Het verschil met de M6 rijtuigen zal dan nog bijzonder klein zijn. Dat het om een grondige renovatie gaat bewijst het volgende: het interieur wordt bijna een kopie van de M6, de vensters worden vervangen, er komen informatiepanelen voor de reizigers, de toiletten worden vernieuwd, er komen automatische binnendeuren, in eerste klas staan stopcontacten voor draagbare computers ter beschikking en de bestuurders krijgen airco in hun stuurcabine! De rijtuigen worden uiteraard in de nieuwe grijs-witte livrei geschilderd. Daarenboven worden het remsysteem en de draaistellen aan een revisie onderworpen. De hele operatie wordt uitgevoerd door Bombardier. Bombardier Brugge zal bij wijze van proef twee rijtuigen renoveren. De volgende vier rijtuigen worden door Bombardier en de NMBS samen afgewerkt. De overige 124 rijtuigen worden dan volledige gemoderniseerd door de Centrale Werkplaats van Cuesmes, in samenwerking met Bombardier. Tegen 2011 moet de operatie rond zijn aan een tempo van ongeveer 40 rijtuigen per jaar. Het contract vertegenwoordigt een waarde van ongeveer 50 miljoen euro.

Bovendien bestaan sedert 10 mei de IR g-verbindingen 3408, 3413 en 3416 Brussel-Zuid - Turnhout en de 3427, 3430 en 3435 Turnhout - Brussel-Zuid uit M5-dubbeldeksstammen.

## Wagens

### Huur van containerwagens

B-Cargo heeft in december 2006 bij de vennootschap AAE een reeks van 100 containerwagens met drie draaistellen gehuurd.

Alvorens hen in te zetten, werden deze voertuigen in de Centrale Werkplaats van Gentbrugge nagezien, vervolgens verder verhuurd aan IFB (Inter Ferry Boats). In juli 2007 waren er reeds 80 wagens in dienst.

Zij dragen de lettercode Sggrs en het NMBS-type 3814H1 (UIC-nummers 35.88.495.1.600 t/m 699). Hun depotstation is Zeebrugge.



**De Sggrs 3814H1 UIC-nr. 35 88 495 1 1632-5, te Zeebrugge-Voorhaven-West, 6 juli 2007.** Christian DOSOGNE.



## Nieuwe eindseinlantaarns

Sinds juni rust de NMBS geleidelijk aan alle locomotieven uit met nieuwe Franse eindseinlantaarns van het type Magelan. De reeksen 12 en 13, die regelmatig het Franse net berijden, kregen er reeds in 2001. Een extra stilstand aan de grensovergangen, voor het verwisselen van de eindseinlantaarns, kon op die manier vermeden worden.

Deze lantaarns kunnen 24 maanden lang gebruikt worden zonder ze op te laden. Eens die termijn verstreken worden ze naar de fabrikant teruggestuurd. Om de locomotieven met Magelan-eindseinlantaarns te kunnen identificeren werd er in de omgeving van de stuurcabines een pictogram aangebracht.



Links : close-up van de nieuwe Magelan-eindseinlantaarns van de NMBS. Hierboven zien we het pictogram, aangebracht op de locomotieven die met dit type lantaarns zijn uitgerust; in dit geval de 7731.  
Laurent JOSEPH.



Op 2 juli 2007 sloegen enkele operatoren van hogesnelheidstreinen de handen in elkaar. De NMBS, SNCF, DB, Eurostar UK, Thalys, Lyria en Alieo hebben een nieuwe alliantie gevormd die "Railteam" gedoopt werd. Het doel van Railteam is om meer reizigers te laten kiezen voor het Europese HST-net in plaats van voor de wagen of het vliegtuig. Het reizigersaantal zou de kaap van 25 miljoen moeten halen in 2010, hetzij 10 miljoen reizigers meer dan vandaag. Daarom wordt het HST-net uitgebreid, komen er betere aansluitingen en nieuwe bestemmingen. Vanaf 2009 zullen de reizigers genoeg hebben aan 1 biljet voor hun volledige traject, tegen de goedkoopst mogelijke prijs. Deze vereenvoudiging is mogelijk door het op elkaar afstemmen van de verschillende distributie- en reservatiesystemen. In geval van een gemiste aansluiting door de vertraging van een Railteam-trein, zullen de passagiers de volgende Railteam-trein kunnen nemen zonder aanpassing van hun ticket aan het loket. Een zitplaats is in dat geval echter niet gegarandeerd. Tevens zal men de uurregelingen per SMS kunnen verkrijgen. Het is mogelijk dat Railteam zich in de toekomst nog uitbreidt, bijvoorbeeld met de Italiaanse en Spaanse spoorwegen.



### Uitbreiding van de werkplaats Charleroi-Sud

De uitbreidingswerken aan de tractiewerkplaats van Charleroi-Sud zijn in de lente begonnen. Deze werken omvatten twee belangrijke projecten. Het eerste is de bouw van een nieuwe hall voor kort onderhoud met een lengte van 126 meter, die twee sporen zal herbergen. De hall wordt achter het bestaande gebouw opgetrokken, langs lijn 130 B. Het tweede project bestaat erin om achter de installaties een nieuwe wijkbundel aan te leggen met vijf doodlopende sporen van verschillende lengte (149 tot 248 meter).

De nieuwe overdekte hall zal opgetrokken worden op het onbebouwde stuk, zichtbaar midden in beeld. Lijn 130 B bevindt zich helemaal rechts. Een nieuwe wijkbundel zal naar achteren toe aangelegd worden, in de richting van de steenberg op de achtergrond. De voorbereidende werken zijn reeds gestart.

Laurent JOSEPH, 19 juli 2007.

### Zwartrijders steeds talrijker

In 2006 stelde de NMBS 207.613 onregelmatigheden vast met reizigers zonder geldig vervoerbewijs. Dit komt overeen met een stijging van 4,3 % in vergelijking met 2005 (199.000). Deze toename kan deels verklaard worden door het stijgend aantal reizigers (+ 6%), maar ook door de intensere controles door speciale brigades.

### Weldra ex-V100'en van de DR in België ?

Er werd een aanvraag ingediend voor de homologatie van oude diesellocomotieven type V100 op het Belgische net. Deze locomotieven behoorden vroeger toe aan de DR (Deutsche Reichsbahn). Naar verluidt zou de Nederlandse maatschappij RRF (Rotterdam Rail Feeding, zie ODB 69 pagina 26) deze locomotieven willen gebruiken voor rangeerdiensten in de Antwerpse haven.



**FOTO 81-36** Sedert 11 december 2006 is de CFL-reeks 4000 meerdere malen per dag te gast in Virton. De machines slepen P-treinen afkomstig uit (Luxembourg) - Rodange. Op 25 juli was de 4016 te gast in Virton. Serge MARTIN.

**FOTO 81-37** Sedert 11 december 2006 legt de NMBS opnieuw reizigerstreinen in tussen Virton - Athus via Rodange en Arlon. Op 22 juli 2007 was de 4121 actief op deze verbinding en wacht te Rodange op het vertreksein naar Athus en Arlon. Serge MARTIN.





**FOTO 81-38** ↑ - **FOTO 81-39** ↓ Naar aanleiding van homologatieritten op het Belgische net van de CFL-dubbeldeksrijtuigen, gesleept door een CFL-3000 werd een trein samengesteld die bestond uit vier rijtuigen, gesleept door de 3012. De lijnen Rodange - Virton en Luxembourg - Arlon werden bereden op 20 juni 2007. Christian VANHECK.



## De nieuwe dienstregeling vanaf december 2007

De nieuwe dienstregeling van december 2007 zal enkele ingrijpende veranderingen omvatten. Hier volgt een eerste lijst met de belangrijkste wijzigingen :

- De Beneluxdienst wordt afgeschaft en vervangen door een nieuwe trein Brussel-Zuid - Amsterdam CS die door de maatschappij NS Hispeed wordt uitgebaat. In een eerste fase zullen deze treinen nog over de klassieke lijnen rijden. Het station Antwerpen-Berchem wordt niet meer bediend;
- De Thalystreinen naar Amsterdam gaan gebruik maken van de Noord-Zuidverbinding en zullen stoppen in Antwerpen-Centraal in plaats van Antwerpen-Berchem;
- Aanpassing van de dienstregeling van de Eurostar naar aanleiding van de indienststelling van de Britse hogesnelheidslijn. Het eindstation verhuist naar Londen St Pancras;
- Tussen Brussel-Zuid en de vertakking St.-Kat.-Lombeek op lijn 50A wordt de reistijd met 3 tot 6 minuten verlengd

wegens het begin van de werken om dit baanvak viersporig te maken;

- De IRn Jambes - Charleroi - Brussel - Antwerpen - Essen wordt opgeheven. Er komt een nieuwe IR Brussel-Zuid - Essen. De IC N Antwerpen - Brussel zal verder rijden tot Charleroi terwijl de IRk Tournai - Charleroi (direct Mons -- La Louvière) tot Jambes zal rijden; een stoptrein Mons - Charleroi wordt nieuw ingelegd;
- Afschaffen van de IRb Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal;
- De L-treinen Antwerpen-Centraal - Geraardsbergen zullen op L25 (Brussel - Antwerpen) niet meer overal stoppen;
- Een nieuwe L-trein Brussel - Antwerpen;
- Inleggen van een derde trein op lijn 59 tussen Antwerpen en Gent die zal stoppen in Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid, Beveren, St.-Niklaas, Lokeren en Gent-Dampoort. De IC C zal niet meer stoppen in Antwerpen-Zuid;
- De EC90/91 Brussel-Zuid - Interlaken zal Zürich als eindbestemming krijgen. Bovendien zal deze trein tussen Brussel-Zuid en Luxemburg het rijpad en de stilstanden van de af te schaffen ICJ 2107 overnemen ! In de andere richting zal de ICJ 2133 vervangen worden

door de EC296 "Jean Monnet" die ook alle stilstanden zal verzekeren.

## Heropening van de stopplaats Evergem

Sinds 10 juni is de stopplaats te Evergem, op lijn 58 Gent-Dampoort - Eeklo, opnieuw toegankelijk voor de reizigers. Dit station was in 1958 gesloten naar aanleiding van de ophoging van de lijn op deze plaats wegens het graven van de Ringvaart. De uitbreiding van de gemeente en een sterke groei van het aantal inwoners met daarbij de toename van het wegverkeer hebben de NMBS-groep en de gemeente ertoe aangezet om over een nieuwe stopplaats na te denken. Deze stopplaats met lage perons is voorzien van zitjes, een degelijke verlichting, een omroepinstallatie en een overdekte stalplaats voor 42 fietsen. Een trap en een helling, gemakkelijk toegankelijk voor alle categorieën van reizigers, maken het mogelijk om het hoogteverschil ten opzichte van de plaats van het station te overbruggen. De NMBS-groep heeft 500.000 euro in het project geïnvesteerd en de gemeente heeft bijgedragen voor de helft van de financiering van de toegangshelling.

## De 225 027 van Railion heeft z'n beige-turkooize tenue verloren

De twee laatste diesellocomotieven van de serie 225 van Railion die nog getooid waren in de beige-turkooize livrei, hebben deze verloren. Hieronder bevond zich de 225 027 (ex-215 027, Krupp 5048/1970), één van de locs die geschikt was om op het Belgische net te rijden. Na een revisie verliet ze de werkplaats in het "verkeersrot". De tweede loc is de 225 091, die eendaags naar Italië zal vertrekken.



**FOTO 81-40** Op 25 september 1992 rijdt de 215 027 een uit historische rijtuigen samengestelde speciale trein tussen (Münster) - Aachen Hbf en Oostende. De trein rijdt hier door Brussel-Noord. Deze loc werd vervolgens vernoemd in de reeks 225 na mutatie naar DB-Cargo (vandaag Railion). Zij was de laatste 225 in de beige-turkooize livrei. J-L VANDERHAEGEN.



## **De homologatierit van een G2000-3**

Na de machines met de varianten voor België/Nederland/Duitsland (zoals bijvoorbeeld 500.1607 (V201) en 500.1608 (V202) van Rurtalbahn gebruikt door Trainsport - blz. 54) en België/Nederland (500.1615 en 500.1616 van Fret SNCF - zie ODB 80 blz. 61), presenteert Vossloh nu ook een variant Frankrijk/België van zijn familie G2000-3. Op deze locomotieven, wordt de MEMOR-uitrusting (herhaling van de seinimpulsen in de stuurcabine), vereist op het Belgische net, door een andere leverancier verwezenlijkt dan voor de eerste twee varianten.

Om deze reden heeft de 500.1641 op 9 augustus een proefrit uitgevoerd : Kinkempois - Liège-Guillemins - Glons - Hasselt - Aarschot - Leuven - L.36A - Kinkempois aan kop van een trein met drie M4-rijtuigen. De locomotief werd in de ECR-kleuren (Euro Cargo Rail) geschilderd, dochtermaatschappij van het Britse EWS (vennootschap die in juni 2007 door de DB werd overgenomen - zie blz. 33).



### **FOTO 81-41** ↑↑

**De G2000 staat klaar voor vertrek te Kinkempois, terwijl de 36009 nog enkele rangerebewegingen uitvoert.**  
*Christian VANHECK.*

### **FOTO 81-42** ↑

**Doorrit van de testtrein te Villers-Simeon op lijn 34 tussen Liège en Glons.**  
*Christian AUQUIERE.*

### **FOTO 81-43** →

**Hasselt: een kort opent-houd voor een gesloten stopsein.**  
*Hans PAULUS.*





## Nieuwe dienst voor Trainsport ...

Sinds 12 juli 2007 rijdt Trainsport een tweede goederentrein op het Belgische net. Het gaat om een containertrein tussen Piacenza (Italië) en Zeebrugge-Voorhaven-West die op dinsdag en donderdag rijdt :

**41546** : Aachen West 04.00 - Montzen 04.27/08.34 (aflos bestuurder en tanken) - Hasselt 09.41 - Mechelen 10.47 - Gent St.P. 11.50 - Brugge 12.40 - Zeebrugge-Voorhaven-West 13.10

**41547** : Zeebrugge-Voorhaven-West 19.10 - Brugge 19.23 - Gent-St.-P. 20.08 - Montzen 23.29/23.36 - Aachen West 00.00.

Normaal wordt deze trein gesleept door de V201 van de Rurtalbahn, een diesel-locomotief van het type G2000-3 (roepnaam Elena).



... en voor  
r4c

Sinds 16 juli verzekert R4C een cementtrein tussen de CBR-fabriek in Visé en het Duitse Schwedt/Oder. Hij rijdt slechts enkele keren per maand (4 keer in juli en 5 keer in augustus) volgens volgende dienstregeling :

**26440** : Montzen 05.51  
Lixhe (Visé) aansluiting CBR 06.26  
**47283** : Lixhe (Visé) aansluiting CBR 15.16  
Montzen 15.55/16.30  
Aachen West 16.54



Aankomst van de PB 02 van r4c aan de aansluiting van CBR in Lixhe op 13 juli.  
Hieronder het vertrek van trein 47283 van de aansluiting naar lijn 24. Wim DE RIDDER.



Op 19 juli 2007 rijdt trein 41547 Zeebrugge - Piacenza van "Trainsport" door het station van Dendermonde, gesleept door de V201 (VSTF 5001 607/2005) van de Rurtalbahn (RTB). Tussen 01-03-2006 en 07-12-2006 werd zij gehuurd door ERS, later door RTB. W. DR.



## Fret SNCF : omloop van de 467400 in België

Naast de treinen naar Tessenderlo slepen de diesellocomotieven reeks 467400 van Fret SNCF een dienst naar Quenast en één naar Lessines :

**49857** Aulnoye 09.01 - Quenast 11.26

**48758** Quenast 13.05 - Aulnoye 15.05

**49855** Aulnoye 16.27 - Lessines 17.56

**49856** Lessines 18.55 - Aulnoye 20.25

**49864** Lille Dél. 03.00 - Tessenderlo 07.17

**48866** Tessenderlo 12.37 - Lille Dél. 16.48

Terloops melden we dat Fret SNCF een eigen locomotievendepot wil bouwen in Antwerpen-Noord.

## SBB Cargo

SBB Cargo heeft een aanvraag ingediend bij de NMBS om haar locomotieven in de werkplaats van Antwerpen-Noord te mogen onderhouden.

Het gaat waarschijnlijk om elektrische locomotieven die tot Antwerpen zullen doorrijden na de elektrificatie van de lijn Aachen - Montzen.



## Aankomst van de tweede 80

De steengroeve van CUP in Lessines ontving op 18 juni 2007 haar tweede 80. Het gaat om de ex-8034 die nu het nummer RT.80.02 draagt. Ze werd volledig gereviseerd en voorzien van een nieuwe Caterpillar-motor.

**FOTO 81-44** De twee 80'ers voor de loods van CUP in Lessines. Links de RT.80.01 (ex-8020), in het midden één van de vier aanwezige Cockerill locomotoren, rechts de RT.80.02 (ex-8034).

**FOTO 81-45** ↓ Een foto van de overbrenging van de RT.80.02, gesleept door 7832 en 7740 tussen Monceau en Lessines. De foto werd genomen in Pagnies. *Pierre HERBIET.*



*Op 19 juli reed een speciale trein van Fret SNCF tussen Lille en de Antwerpse haven, gesleept door de 467563. De trein rijdt hier over de Melselebrug nabij Kallo, gelegen in de Waaslandhaven op de linker Scheldeoever.*  
*Wim DE RIDDER.*





## ERS

Na herstelling kon de 6602 van ERS sneller dan voorzien haar dienst hervatten. Er werden verschillende lijnstudieritten uitgevoerd tussen Rotterdam en Zeebrugge of Merelbeke. De eerste vond plaats op 6 juli naar Zeebrugge-Voorhaven-West. De trein was samengesteld uit tien lege containerwagens. De commerciële dienst zal eerstdaags beginnen.

↖ **Vertrek van de ERS-lijnstudierit uit de haven van Zeebrugge richting Rotterdam op 6 juli 2007.**  
Christian DOSOGNE.



← **FOTO 81-46**  
Dezelfde trein onderweg van Rotterdam naar Zeebrugge. Merk op dat de schildering van beide stuurcabines verschillend is.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## Recylux : afbraak van de 8520

↓ **FOTO 81-47**  
De in 2003 door het slopersbedrijf Luxfer (nu Recylux) gekochte 8520 werd in april gesloopt als gevolg van een zware averij aan de dieselmotor. Op de foto, genomen op 8 november 2004, zien we de locomotief tijdens het rangeren met M2-rijtuigen. Links zien we de 2239 die als "steunmuur" gebruikt wordt voor een piramide bestaande uit M2-rijtuigen en locomotieven van de reeksen 22 en 82.  
Pierre HERBIET.







### MIVB : levering van de Boa's

De MIVB heeft de eerste nieuwe metrostellen van het type BOA ontvangen. Uit Spanje komende per vrachtwagen, worden ze geleverd in de MIVB-werkplaats van Haren. Hier worden de stellingen uitgebreid getest op het testspoor alvorens ze naar de stelplaats Delta worden gezonden.



↑ Deze overbrenging gebeurt per spoor via lijn 26 van de NMBS, met behulp van twee locomotieven reeks 73 en/of 82 die het stel omkaderen. Op 19 juli wacht het derde stel te Haren op het vertrek naar Delta. Hier zien we een parallel tussen de 7392, het metrostel en de gloednieuwe tram 3031. Ter herinnering: de MIVB heeft 15 metrostellen van deze nieuwe generatie besteld bij het Spaanse CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles).



←↑ Van zodra het stel ingesloten is door de 7390 en de 7392, verlaat de trein de MIVB-aansluiting te Haren tot aan de stopplaats Haren, gelegen op lijn 26. In de stopplaats verandert hij van richting en rijdt op tegenspoor naar Delta. Deze overbrenging gebeurt steeds in de late avond, als het reizigersverkeer op lijn 26 stil ligt.



→ Te Delta wordt de loc achteraan los gekoppeld, waarna het hele stel tot voorbij de aansluitingswissel van de MIVB-stelplaats Delta getrokken wordt. Nadat de wissel gedraaid is, wordt het stel op de aansluiting geduwd. De foto toont het opdrukken van het tweede stel op de MIVB-aansluiting te Delta op 20 juni. De locomotief bevindt zich in de bocht die naar Etterbeek leidt. Links zien we de gebouwen van de stelplaats Delta en de tunnel van metrolijn 1B richting Hermann-Debroux.

Foto's : Christian DOSOGNE.



### 194

**Constructeur :** CW Mechelen  
**levering :** 31-12-1962  
**Nummering :** 228.194 : 31-12-1962  
194 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Schaarbeek : 31-12-1962; Oostende: 31-05-1964; Schaarbeek : 06-12-1967; Oostende : 01-06-1974; Kinkempois : 17-03-1980; Hasselt : 24-05-1982; Merelbeke : 1984; Kortrijk : 28-05-1990; Merelbeke : 1997; Oostende : 07-01-2002; Charleroi-Sud : 14-12-2003; Oostende : 2004.  
**Uit exploitatie :** 26-12-2005  
**FOTO 81-48** *Holleken, 22 februari 1980. Jean-Luc VDH.*



### 8066

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Levering :** 30-10-1963  
**Nummering :** 260.066 : 30-10-1963  
8066 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau : 30-10-1963  
Schaarbeek : 17-05-1966  
Salzannes : 29-01-2004  
**Uit exploitatie :** 01-03-2003 daarna 26-03-2006  
verkocht aan Gleisfrei  
**FOTO 81-49** *2 augustus 2001, tijdens rangeringen met duivenwagens te Schaarbeek. Pierre HERBIET*



### 8067

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Levering :** 06-11-1963  
**Nummering :** 260.067 : 06-11-1963  
8067 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau : 06-11-1963  
Schaarbeek : 09-05-1966  
Salzannes : 29-01-2004  
**Uit exploitatie :** 01-03-2003 daarna 26-03-2006  
verkocht aan Gleisfrei  
**FOTO 81-50** *Brussel-Klein Eiland, 15 april 2002. Pierre HERBIET*



### 8068

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Levering :** 28-11-1963  
**Nummering :** 260.068 : 28-11-1963  
8068 : 01-01-1971  
**Stelplaatsen :** Monceau : 28-11-1963  
Schaarbeek : 12-04-1966  
Salzannes : 29-01-2004  
**Uit exploitatie :** 01-02-2002 daarna 26-03-2006  
verkocht aan Gleisfrei  
**FOTO 81-51** *Voorhaven Schaarbeek, 20 maart 1999. Pierre HERBIET*



# 8069

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles

**Levering :** 28-12-1963

**Nummering :** 260.069 : 28-12-1963  
8069 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau : 28-12-1963  
Schaarbeek : 25-03-1966  
Salzannes : 29-01-2004

**Uit exploitatie :** 01-03-2003 daarna 26-03-2006  
verkocht aan Gleisfrei

**FOTO 81-52** *Schaarbeek, 30 januari 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8201

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis, Familleureux

**Levering :** 08-11-1965

**Nummering :** 262.001 : -1965  
8201 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Antwerpen-Dam : 1965  
Oostende (Brugge) : 1976  
Merelbeke : 1997  
Schaarbeek : 01-07-2001

**Uit exploitatie :** 01-08-2005

**FOTO 81-53** *WDT Schaarbeek, 08 april 2004*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8220

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis, Familleureux

**Levering :** 12-04-1966

**Nummering :** 262.020 : 12-04-1966  
8220 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Kinkempois (Gouvy) : 12-04-1966

**Uit exploitatie :** 12-03-2006, afbraak 2006

**FOTO 81-54** *Gouvy, 3 december 1986*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8241

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles, Nivelles

**Levering :** 28-04-1966

**Nummering :** 262.041 : 12-04-1966  
8241 : 01-01-1971

**Stelplaatsen :** Monceau : 20-04-1966  
Antwerpen-Dam : -1976  
Saint-Ghislain (Tournai) : -1983  
Oostende (Brugge) : 30-04-1995  
Merelbeke : 24-05-1998  
Schaarbeek : 15-12-2002

**Uit exploitatie :** 12-03-2006

**FOTO 81-55** *WDT Schaarbeek, 08 april 2004*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# KETELWAGEN TYPE 2000G2 Ucs

In 1963 en 1964 nam de NMBS een reeks van 50 speciale twee-assige ketelwagens in gebruik, bestemd voor het vervoer van poedervormige stoffen zoals cement, soda, kalk, meststoffen,...

Ze bestonden uit twee bolvormige reservoirs met een buitendiameter van 3,130 m en een capaciteit van 17.000 liter. Elke bol had een vulopening met een diameter van 50 cm. Het lossen gebeurde met perslucht aan een vaste installatie die daarvoor was uitgerust. Het volstond om een flexibele buis aan te sluiten tussen deze vaste installatie en de ventielen van de wagen, die zich aan de uiteinden tussen de buffers bevonden.

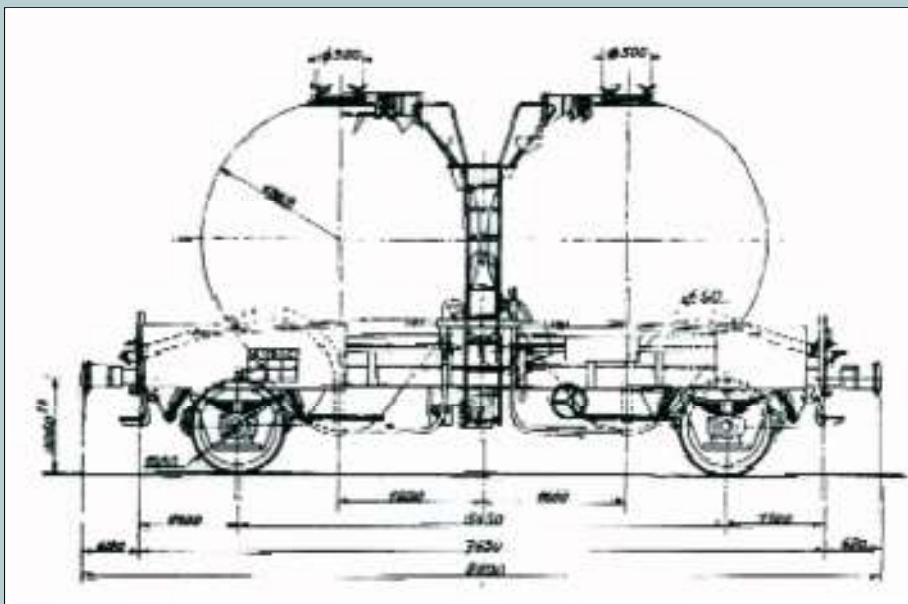
De wagens werden genummerd van 1.049.050 t/m

1.049.099, type NMBS 2000G, nadien UIC 21 88 910 5 050 tot 099 type NMBS 2000G2. Ze droegen de lettercode Ucs (U = speciale wagon, c = lossing door luchtdruk, s = geschikt voor 100 km/h).

Hun maximaal toegelaten lading was vastgelegd op 27,2 t. Om aan 100 km/h te mogen rijden diende de lading beperkt te worden tot 23,2 t.

De Ucs 2000G2-wagens werden tussen het midden van de jaren '80 en 1995 geschrapt, de allerlaatste ging buiten dienst in februari 1995.

Een van deze wagens wordt door TSP bewaard en bevindt zich te Saint-Ghislain.



## Ucs type 2000G2

Aantal :	50
Bouwjaar :	1963
Nr. NMBS :	1.049.050 t/m 099
Nr. UIC :	21 88 910 5 050 t/m 099
Type NMBS :	2000G2
Lettercode :	Ucs
Gemiddelde massa leeg :	12,8 t
Maximaal laadgewicht :	27,2 t
Laadvolume :	34 m <sup>3</sup>
Totale lengte :	8,890 m
Totale breedte :	2,680 m
Totale hoogte :	4,275 m
Maximumsnelheid :	100 km/h

De Ucs-wagon type 2000G 1.049.090, gefotografeerd bij het verlaten van de fabriek. Vooraan, tussen de buffers, zijn de drukluchtleidingen zichtbaar die dienen voor het legen van de reservoirs. Verzameling TSP.





**FOTO 81-56** Net voor het station van Viane-Moerbeek passeert op 5 januari 1985 een lege cementtrein 39890 St-Niklaas - Obourg, gesleept door de 6254 van Ath. De eerste twee wagens zijn van het type Ucs 2000G2. De andere, modernere wagens, behoren tot de types 2000G3 t/m 6.

**FOTO 81-57** De cementtrein 38990 Obourg - Sint-Niklaas reed enkel op donderdag. De trein werd gesleept door een 60 van Saint-Ghislain of een 59 van Merelbeke, zoals op 22 september 1986. De trein werd hier gefotografeerd te Rognon op het toen nog bestaande lijnstuk Braine-le-Comte - Edingen van lijn 123. Enkele wagens van het type Ucs 2000G2 zijn in de trein aanwezig, in 2de en 3de positie. Zij zijn makkelijk te herkennen aan de bolvormige reservoirs. Jan-Luc VANDERHAEGEN - Serge MARTIN.



## Le Plateau blanc - Mons, zomer 1953

's Morgens kon ik er niet op tijd uit om hem te zien vertrekken, maar het terugkeren van die goederentrein 's avonds staat nog duidelijk in mijn geheugen gegrift en vooral het curieuze er aan.

Het gaat hem namelijk over de lokale trein tussen Mons en Frameries die destijds langs Cuesmes-Nord reed. Spoor mannen vertelden mij dat de dagelijkse heen- en terugrit niet meer zou hoeven, eenmaal een brug die tijdens de oorlog was vernield, hersteld zou zijn. Frameries zou dan met Saint-Ghislain verbonden zijn via Flénu-Produits en Monsville, gewoon lijn 102 dus vanuit de jaren 1930, later lijn 98C. Als ik mij niet vergis werd de brug (die van het station van Saint-Ghislain) hersteld in 1955 en werden de treinen vanaf toen verzorgd vanuit Saint-Ghislain.

De verklaring van het curieuze aan de goederentreinen van 1953 liet wel wat op zich wachten. Het ging hem hierom: waarom waren de twee locomotieven van het type 53, die de treinen sleepten vanuit Mons, nog voorzien van een tender? Bij mijn weten reden ze toch niet naar de woestijn! In Mons werd mij uiteindelijk een zeer logische verklaring gegeven. Het beschikbare water op het plateau van Frameries was te sterk kalkhoudend en zou veel te snel de ketels van de locomotieven aantasten. Vandaar dat ze hun voorraad water vanuit Mons zelf meenamen. Hetzelfde gebeurde trouwens met de machines, ook types 53, van Jemelle die naar het plateau van Marloie reden. Het leek me een logische verklaring.

In Frameries hield de oudere garde van de Nord-Belge er echter een ander mening op na. Hun stelplaats en hun waterpompen hadden toch tientallen jaren locomotieven geherbergd en van water voorzien, en kwamen hun machines soms meer in de problemen dan die van de Staat? En vervuld van nostalgie voegden ze er obstinaat aan toe, dat in 1944 en 1945 de NMBS maar wat tevreden was dat ze van hun stelplaats kon gebruik maken omdat die van Mons door de bombardementen vernield was. En de types 41 van de Staat, die er ondergebracht waren, waren die dan vol kalk?

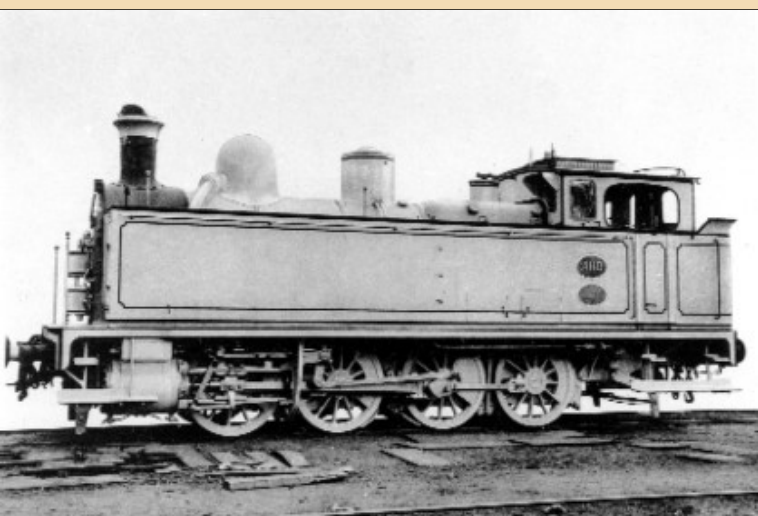
De spoor mannen van de Nord-Belge, hoewel ze al bij de NMBS behoorden, bleven trouwens hun bedrijf "de Staat" noemen. Ook de arbeiders van andere bedrijven bleven spreken van De Spoorwegen van de Belgische Staat. Zo werd er nog lange tijd gezegd: "Onze fabriek is aangesloten aan de Staat" of "het zijn wagens van de Staat".

Van deze merkwaardige types 53 met tender was er te Mons steeds één in dienst en de andere in reserve. Ze stonden ingeschreven als 53.210 FMS en 53.298 FMS. De eerste werd in 1909 gebouwd door Forges, Usines et Fonderies de Haine Saint Pierre (constructienummer 1031). Bij haar levering bij de Staat kreeg ze het nummer 4110, later 5510 en tenslotte bij de NMBS 53.210. Ik weet niet waar ze verbleef tot 1946, het jaar waar ze in Mons verscheen. Na tien jaar dienst daar, ging ze in 1956 naar Salzinnes waar ze in juni geschrapt werd en vervolgens in augustus gesloopt. De tweede werd gebouwd door Gilain in 1913 (constructienummer 59). Ze kreeg bij de Staat het nummer 4198, maar bij het uitbreken van de oorlog werd ze door de Duitsers in beslag genomen. Na de oorlog keerde ze naar België terug en werd toegewezen aan Saint-Ghislain op 21 januari 1919. Achtereenvolgens werd ze gemuteerd naar Kinkepois (27 juni 1924) onder het nummer 5598 en Troispont (19 april 1942).

Na nog een verblijf te Montignies, verscheen ze in Mons onder het nummer 59.298. In juli 1957 zag ik haar nog, maar zonder tender. Ze werd te Mons geschrapt op 15 juli 1960.

Volgens mij was een van de twee tenders van Pruisische herkomst (KPEV), hij had een capaciteit van 22 kubieke meter. In 1956 zag ik aan de brug te Mons op een afstelspoor een afgedankte Belgische tender van 24 kubieke meter. Volgens wat men mij vertelde zou hij behoord hebben tot de 36.093. Heeft hij daarna dienst gedaan bij één van de twee machines waar we het over hadden? Mocht je hierover meer informatie hebben, laat het mij dan alsjeblief weten. Waarvoor dank!

Philippe PIRNAY.



Fabrieksfoto van de 4110 van de Belgische Staat, toekomstig type 53 nr. 5510 vervolgens 53.210. Gebouwd in 1910 door Haine-Saint-Pierre onder nummer 1031. Ze werd in dienst gesteld op 25 november 1909 en te Mons geschrapt op 1 juni 1956.  
Foto : verzameling TSP.



FOTO BD-266 Drie types 53 van Jemelle, gekoppeld aan een tender om te kunnen rangeren te Marloie, er kon daar immers geen water genomen worden. Hier de 53.010 te Marloie op 14 juni 1957.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

## Een vleugje industriële archeologie...



Het centrum van Neufvilles werd door de Buurtspoorwegen vermeden omwille van de talrijke smalle straatjes. Op deze foto is het voormalige traject met vier sporen nog duidelijk zichtbaar. DIEU.

Neufvilles is een klein station aan de lijn 96 tussen Mons en Soignies. Het stationsgebouw, opgetrokken uit rode baksteen, werd enkele jaren geleden gerenoveerd. Wie vermoedt dat voor dit station nog een stuk buurtspoorlijn ligt dat al sinds 1958 niet meer werd bereden ?

Een beetje geschiedenis.

De lijn Brussel - Mons werd geopend in 1842 maar Neufvilles moest wachten tot augustus 1864 om een station te krijgen. Dit werd gebouwd in het gehucht Gage, tussen het dorp en de weg Mons - Brussel. Deze plaats in de gemeente Casteau werd "Reine de Hongrie" genoemd.

Al snel waren bijkomende werken noodzakelijk: de weg tussen het station en het dorp Neufvilles werd geplaveid en eind maart 1865 werd een zijspoor aangelegd voor het laden en lossen van goederen. Dit betekende een sterke stimulans voor de plaatselijke economie. Het postkantoor bij het station werd in 1872 geopend en in 1874 kreeg het aansluiting op het telegraafnet. In 1872 werd er een suikerfabriek nabij het station gebouwd, gevolgd door een brouwerij en een distilleerderij. Als gevolg hiervan kreeg de goederenkoer een kraan. Tot slot werd in 1875 een metaalverwerkend bedrijf met een stoommachine en smelovens voor ijzer en koper opgericht. Al deze activiteit deed de wijk groeien met arbeiderswoningen, enkele cafés en zelfs een hotel !

De steengroeven en het spoor.

De steengroeven van Clypot, tussen Neufvilles en Soignies, werden aan het einde van de 19e eeuw geopend. Er werd blauwe steen gewonnen, zowel puur als bewerkt. De groeven bevinden zich op 5 kilometer van het station. Aangezien het transport per spoor diende te gebeuren vroeg de gemeenteraad in 1897 aan de NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) om de aanleg van een meterspoorlijn tussen Casteau en Chaussée-Notre-Dame-Louvignies via het station van Neufvilles en de steengroeven van Clypot te onderzoeken. Hierdoor zouden de stenen goedkoper afgevoerd kunnen worden en kunnen concurreren met de groeven in Soignies en Ecaussinnes... Het gedeelte tussen het station en de steengroeven werd op 14 augustus 1901 geopend. Het werd aangelegd met vier rails: het meterspoor lag in het normaalspoor. Hierdoor konden wagens van de "grote" spoorweg vervoerd worden en verviel het kostbare omladen. De treinen werden door een locomotief van de NMVB gesleept. Nabij het station was er een klein depot met slechts één spoor waar de locomotief onderhouden kon worden en waar ze haar voorraden water en steenkool kon aanvullen. In de jaren '30 werd de stoomtram vervangen door motorwagens om de uitbating goedkoper te maken. In 1952 stelde de NMVB voor om de tram door een autobus te vervangen, wat door de gemeenteraad van Neufvilles werd aanvaard. Het enige probleem was het vervoer naar de steengroeven dat behouden moest worden.

De NMVB zette de goederendienst verder met haar eigen materieel vanuit de stelplaats van Casteau maar in 1958 besliste de maatschappij eenzijdig om de volledige lijn op te breken !

Na een aantal tussenkomsten van de betrokkenen werd een oplossing gevonden: de NMVB ontmantelde het meterspoor maar het normaalspoor bleef behouden voor de steengroeven. De NMBS behield de aansluiting in het station van Neufvilles en de steengroeven zorgden zelf voor het slepen van de goederenwagens van en naar het station. Dit bleef zo tot 1973: in dat jaar eindigt het vervoer per spoor voor de steengroeven.

Wat rest er nog ?

Het tramdepot van Casteau bestaat nog steeds, ook al staan er nog slechts twee bussen van de TEC voor de lijn 15 Mons - Casteau - Soignies. Verder staan er voertuigen van de vzw Bus & Cars die oude bussen restaureert. Langs de toegangsweg staan trouwens enkele exemplaren opgesteld. Van Casteau tot het station van Neufvilles lag de buurtspoorlijn grotendeels op een eigen bedding en deze is nog goed te zien. Vanuit de trein richting Voor het station van Neufvilles ligt nog ongeveer 50m meterspoor in de kasseien. Het spoor is in perfecte staat omdat hier zeer weinig verkeer komt...

Het kleine depot werd begin jaren '90 afgebroken maar het bijbehorende dienstgebouw bestaat nog steeds en is nu een woning. Het spoor naar Clupot ligt er nog altijd tot aan de steengroeven, een bochtig tracé door velden en langs huizen... Aan enkele overwegen ligt zelfs nog het meterspoor. Metalen platen met het opschrift "NMVB-domein, verboden op het spoor te gaan" hebben jammer genoeg de oorspronkelijke gietijzeren exemplaren vervangen. Maar de NMVB bestaat niet meer sinds 1990 ! Het spoor is echter niet meer aangesloten op het NMBS-net. Het aansluitwiel werd begin jaren '90 uitgebroken waarna ook het vereenvoudigd mechanisch stopsein verdween dat de inrit van het station beveiligde. De steengroeven van Clypot zijn nog steeds in exploitatie maar men heeft er geen spoorwegvervoer meer nodig.

Indien u in Neufvilles komt, neem dan even de tijd om vijftig jaar terug in de tijd te reizen...



Het station van Neufvilles langs de straatkant. 55 jaar nadat de tram door een bus werd vervangen ligt er nog steeds een stuk trampoor in het wegdek. DIEU.

Baudouin DIEU.

## 50 jaar geleden ...



**FOTO BD-265** Op 31 augustus 1957 wordt omnibus 5181 Luxembourg 18.15 - Arlon 19.14 gereden door de 123.027, hier gezien bij het verlaten van de hoofdstad van het Groothertogdom. De rijtuigstam is samengesteld uit oude drie-assige CFL-rijtuigen (oorspronkelijk van het Réseau Prince Henri). Foto : Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP ©.

Na deelname aan het stoomfestival van Mariembourg, keert stoomloc 5621 van de GAR op eigen kracht terug naar Luxembourg. Op 18 juli reed ze van Kinkempois naar Gouvy. We zien ze hier op volle snelheid te Bovigny. De 5621 is de ex-52.3504 van de Oostenrijkse spoorwegen, aangekocht door de GAR in september 1978. Ze heeft sindsdien een CFL-look aangemeten gekregen. Zij is een zusje van de 26.101 van het TSP aangezien ze allebei in 1943 bij Krauss-Maffei voor DRG geconstrueerd is (26.101 is de ex-52.3554) Pierre HERBIET.

## 25 jaar geleden ...





## 25 jaar geleden ...



**FOTO 81-58** In 1982 maakte een oude motorwagen U150 van de reeks X 5800 van de SNCF, omgebouwd tot meetwagen voor Matrix Industrie, een ronde op het Belgische net. Op 2 september stond hij uitgerangeerd te Verviers in afwachting van een volgende inzet. Van de X5800 van de SNCF werden 55 exemplaren gebouwd tussen 1953 en 1954. Zij waren uitgerust met een Renault- of Saurerdieselmotor van 160 pk en konden rijden aan 90 km/h. De laatste zijn in 1977 omgebouwd. Pierre HERBIET.

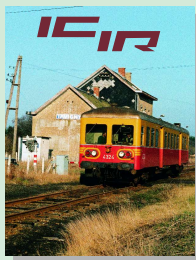
**FOTO 81-59** Na de ombouw waarbij een uitrusting voor elektrische verwarming van reizigerstreinen werd ingebouwd, is de 6215 op 21 oktober 1982 uit de AC Salzannes gekomen en verzekerde ze een testrit tussen Ronet en Jemelle. 's Anderendaags zal ze een tweede testrit maken op hetzelfde traject. We zien haar hier bij de doortocht van Hogne, gelegen tussen Ciney en Marloie, op weg naar Jemelle op 22 oktober. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 25 jaar geleden ...

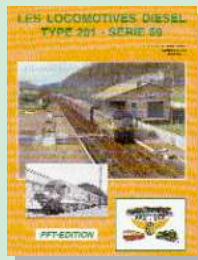


# Boeken

## TSP-edities



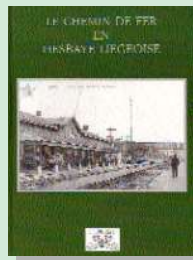
**IC-IR 1984-2004**  
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.  
 A4 - 216 pagina's  
 400 foto's  
 € 35,00 - 1250 g



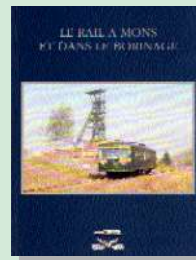
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.  
 A4 - 280 pagina's



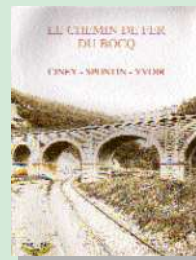
**PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH**  
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.  
 A4 - 268 pagina's  
 252 foto's - 30 plans  
 € 18,60 - 860 g



**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



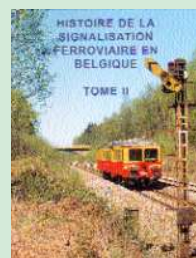
**ONZE SPOORWEGEN 1**  
 De meerspanningen  
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.  
 132 pagina's - harde kaft  
 126 kleurenfoto's  
 € 27,00 - 750 g



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



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



**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II**  
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seinrichting.  
 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



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



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

# Op de baan

## OP DE BAAN

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



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

## EN LIGNES - hors série



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



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

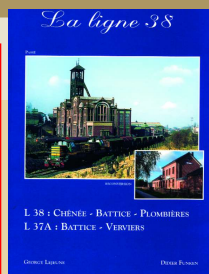


**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pagina's  
 80 foto's  
 € 12,27 - 210 g



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

■ Le rail bruxellois en images (TSP-editie)	€ 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique - tome I (van Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
□ Vapeur en Belgique - tome II (van Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFL)	€ 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
□ 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 ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han	€ 49,00	1300 g
□ La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN)	€ 23,00	750 g



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

**NIEUW**



**L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER**

Henri Scaillet vertelt op zijn typische wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft de situaties die hij persoonlijk heeft beleefd. Het boek telt 208 pagina's en is verrijkt met 200 z/w-foto's en schetsen. € 20 (600 g). Mededeling : histoire CF

## Foto's

### Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 78-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 78-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-11-2007; leveringsdatum: +/- 15-01-2008. 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

## Fotothema's

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

■ Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
□ Nr. 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs	€ 10,00	75 g
□ Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
□ Nr. 40 : Het station Schaarbeek-Vorming	€ 10,00	75 g
□ Nr. 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970"	€ 10,00	75 g
□ Nr. 44 : De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
■ Nr. 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 Salzinnes"	€ 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. 56 : Reeks 64	€ 10,00	75 g
□ Nr. 57 : Locotactors 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 : Locotactors reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen	€ 10,00	75 g
□ Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 74 : Locomotieven reeks 20 - groen	€ 10,00	75 g
□ Nr. 75 : Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
□ Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 77 : Homologatietritten (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 78 : De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
□ Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
□ N° 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€ 10,00	75 g

### FOTOTHEMA 81 : BENELUX-motorstellen

Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.) - Mededeling FOTOTHEMA 81



## 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,	€ 4,00	60 g

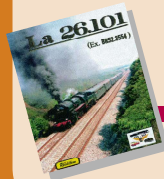
### LOCO-kalenders

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

□ **LOCO 2007 :** € 5 (laatste exemplaren)

### DVD

□ Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	€ 21,00	150 g
□ De 26.101 van 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	EUROPA
t/m 100 g	€ 1,10	€ 2,20
t/m 250 g	€ 1,70	€ 4,50
t/m 350 g	€ 1,70	€ 4,50
t/m 500 g	€ 2,70	€ 7,90
t/m 1000 g	€ 2,70	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,80	€ 13,10
t/m 5000 g	€ 9,60	op aanvraag

andere landen en gewichten op aanvraag

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

