

# OP DE BAAN

**Geschiedenis: de SABENA-stellen**



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 119 - FEBRUARI 2014 - € 9,00**  
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



**P.F.T. , T.S.P**



Toerisme en Spoorpatrimonium

# Voorwoord

Jullie hebben met zijn allen ruimschoots gevolg gegeven aan onze oproep en tijdig uw abonnement voor OP DE BAAN vernieuwd. Wij wensen u hiervoor van harte te danken. De abonnementskaart voor 2014 ontvangen jullie samen met dit nummer. Zoals reeds meermaals vermeld, geeft deze kaart u een korting van 10% op uw aankopen in de TSP-Boetiek te Saint-Ghislain en te Spontin.

Wie vergeten is zijn abonnement te vernieuwen wordt per brief gecontacteerd. Jammer genoeg kunnen wij dan de nieuwe kaart voor 2014 niet meer afleveren. Dit gebeurt enkel met het eerste nummer van dit jaar.

Dankzij uw steun kunnen wij in 2014 verder gaan op de ingeslagen weg om onze doelstellingen te realiseren: het bewaren van Belgisch materieel en de toeristische exploitatie van "le Chemin de fer du Bocq".

Talrijke projecten wachten nog op uitvoering...

Veel leesgenot!

Baudouin DIEU, Voorzitter.



## Zoekertjes

**Privéadvertenties:** Abonnees gratis. (max. 10 lijnen zonder foto's of tekeningen) 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: € 25 per oppervlakte van 9 x 13 cm.

**GEZOCHT:** een foto van "la portelette de Lobbes" met stoomlocomotief op een smalspoor dat onder het nabij gelegen portaal werd aangelegd. Een copie is voldoende. Stuur dit naar: Simon SIMON. E-mail: [simon@tram-way.be](mailto:simon@tram-way.be).

**TE KOOP:** Fleischmann-materieel schaal N. Prijs overeen te komen. COUTEAU Francis. ☎: +32 (0)474 68 69 02. E-mail: [francis.couteau@telenet.be](mailto:francis.couteau@telenet.be)

## TSP-agenda

- **zaterdag 4 april 2014:** reis met de blauwe 62' en van Infrabel in de regio Gent.
- **zaterdag 10 mei 2014:** ruilbeurs te

**TE KOOP:** Journal du Chemin de Fer, 150 tijdschriften tussen de nummers 1 en 188. Goede staat, 4 euro/stuk verzending in België inbegrepen. Train Miniature Magazine, 14 tijdschriften tussen de nrs. 27 en 53. Goede staat, 5 euro/stuk verzending in België inbegrepen. Voor alle info: Jean-Pierre RENARD. E-mail: [fc778716@skynet.be](mailto:fc778716@skynet.be)

## Een groot spoorvriend heeft ons verlaten

Met veel droefheid vernamen wij het overlijden van de heer Maurice Hennequin. Hij was minder bekend onder de liefhebbers maar hij had een grote interesse in de geschiedenis van de locomotieven tijdens de beide wereldoorlogen. Hij deed belangrijke opzoekingen en laat ons een enorm archief na. TSP biedt hiermee de familie zijn diepste medeleven aan.

## Rechtzettingen

### OP DE BAAN 116

- **pagina's 60-61:** in ons artikel vermelden wij dat de drie pauselijke rijtuigen sinds 1951 tentoongesteld zijn in het BRASCHI-museum nabij de Piazza Navone te Roma.

Onze trouwe lezer Jean-Paul VANHALSBERGHE bezocht in november 2013 speciaal dit museum om deze rijtuigen te bewonderen. Zijn ontgoocheling was groot wanneer hij deze rijtuigen niet terugvond. De verantwoordelijke van het museum vertelde hem dat de drie rijtuigen reeds lang geleden door de FS (Italiaanse Spoorwegen) werden overgebracht naar een andere locatie. Niemand wist echter waar ze zich momenteel bevinden...

*Nvdr: Verder onderzoek heeft uitgewezen dat de rijtuigen in juni 2008 werden overgebracht naar de museumsite van de elektrische centrale van Montemartini.*

### OP DE BAAN 118

- **pagina 24: Blok 93** (en niet B 95) van Stockem is buiten dienst maar werd niet afgebroken.

## OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

### Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Alain JANMART, Roel DE SAEGER, Anne-Marie MASSARD.

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

Armand BEERLANDT, William BOECKX, Julien CASIER, Patricia CAVILLOT, Yves COILLIN, Roger CRIKELAIRE, Paul DEWIT, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Thierri HEYLEN, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, François-Xavier LEEMANS, Bruno MALFAIT, Claude MASSAR, Jean-François MEYSMAN, F. MULDER, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIERART, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Thorsten SCHULZ, Sébastien SERVAIS, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Dennis VANSUMMEREN, Mary VERHOEK.

### OP DE BAAN

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

### Adres

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

BTW-nummer: BE 435.339.562

### Abonnement 2014

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 40 (buitenland € 46) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO OP DE BAAN 2014". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.  
BIC-code: GEBABEBB.  
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.  
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

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

Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00  
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain):  
Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93  
Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56

### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

### Wettelijk depot bij verschijning

# OP DE BAAN 119 - februari 2014

# inhoud

## 2 Voorwoord

## 4 Nieuws TSP

6 de 271.003

## 9 Belgische actualiteit

9 locomotieven

10 statistieken

13 motorstellen

14 rijtuigen

18 varia

20 schrappingen

## 22 De 6244 en 6256

## 28 Het einde van de SABENA-stellen

## 42 Athus-Meuse: 10 jaar elektrische tractie (2)

## 46 Privéoperatoren

## 49 Toerisme

## 52 Zweden: het einde voor de Dm3

## 56 Paardenvervoer

## 58 Dit is Belgisch

## 60 Er was eens...

## 62 Tournay: Gisteren - Vandaag

## 67 Rusland: kapelrijtuigen



6  
**De 271.003 bij TSP**



22  
**De 6244 en 6256 weldra in blauw**



28  
**Het einde van de SABENA-stellen**



62  
**Tournay: het eerste station**



### ACHTERPAGINA

EC 97 "Iris" (Brussel-Zuid - Zürich) met, naast de Zwitserse rijtuigen, zes extra 16-rijtuigen met het oog op de wijziging van de dienstregeling van 15 december (zie p. 18).  
Beuzet, 9 december 2013.  
Jean-Yves LAMBIET.

FOTO 119-02 Op 13 december sleepte onze P8 een speciale kersttrein tussen Kortrijk en leper. TSP.

### FOTO 119-01

De 4307 verlaat Bertrix met bestemming Virton op 8 december 1980. Pierre HERBIET.



## Activiteiten

### Saint-Ghislain Musée du Rail

Op 7 december was de TSP-Boetiek geopend, echter zonder de gekende ruilbeurs. Een geluk bij een ongeluk dat wij ze geannuleerd hadden! Inderdaad, het elektrische onderstation, dat heel het station van Saint-Ghislain van stroom voorziet en ondertussen reeds 65 jaar oud is, bevindt zich in onze installaties en heeft in de loop van de maand november de geest gegeven... Met een noodgenerator konden wij onze bezoekers ontvangen, zij het in minder ideale omstandigheden. Wij veront-



↑ Een uitzonderlijk klank- en lichtspel in het station van Kortrijk voor het vertrek van de beide stoomtreinen naar Ieper. Stef VAN DYCKE.

schuldigen ons bij de moedige bezoekers die echter konden vaststellen dat de toegang tot het museum werd hersteld en vlotter bereikbaar is.

### Reizen vrijdag 13 december

De laatste activiteit van dit jaar was onze deelname aan een "kersttrein" die werd ingelegd door de autoriteiten van de streek rond Kortrijk. Het doel was een fondsenwerving voor minder begoeden door de verkoop van kunstvoorwerpen. De 20ste verjaardag van deze activiteit was eveneens de laatste want de meeste deelnemers zijn reeds lang geleden opgestapt als actieve leden. Twee stoomtreinen werden ingelegd vanuit Kortrijk naar Ieper. Zij werden gesleept door de 29.013 en de 64.169. Een uitzonderlijke gelegenheid om deze twee veteranen, zij aan zij, in actie te zien. Voor de 29.013 was het tevens haar eerste officiële rit na haar revisie.

### Saint-Ghislain Tractiewerkplaats

Al was het museum niet geopend, de bezoekers konden toch fotograferen, zeker op 7 december wanneer een deel van de collectie was tentoongesteld



#### FOTO 119-03 ↑

Onze 5941 werd ingezet voor de overbrenging van de 2309 en de 7005 van Schaarbeek naar St.-Ghislain.

Aankomst te St.-Ghislain,  
23 november 2013.

TSP / Simon DE RIDDER.

#### FOTO 119-04 →

De volgende taak van de 5941 was het vervoer van drie stortwagens van Saint-Ghislain naar het schrootbedrijf Keyser in Courcelles. Achteraan de 7324. Zij werd achtergelaten tijdens de terugrit in de museumbewaarpplaats van Haine-Saint-Pierre waar zij zal worden ingezet bij de rangeringen voor rekening van de NMBS-Holding.

Luttre, 23 november 2013.

TSP / Pierre HERBIET.



voor de tractiewerkplaats die voor de gelegenheid toegankelijk was.

De site wordt langzaam maar zeker opnieuw operationeel. Wij mochten er de 7103 (zie p. 6-8) verwelkomen, het motorstel 027 en een gesloten wagen. Deze voertuigen zijn afkomstig uit de verzameling van de NMBS-Holding. U verneemt meer hierover in onze volgende nummers.

Wenst u zich ook in te zetten als vrijwilliger?

- Voor *Saint-Ghislain* neemt u contact op met Baudouin Dieu op het nummer +32 (0)475 95 68 93;
- voor *Schaarbeek* met Geert Packet: +32 (0)496 96 56 00.



↑ **FOTO 119-05**

*De 553.29 (4906) kreeg haar definitieve verflaag tijdens de afgelopen herfst. Enkel de toegangsdeuren en de luchtleidingen voor de reminstallatie moeten nog worden gemonteerd.*

*Schaarbeek, 9 november 2013.*

*TSP / Julien CASIER.*

← **FOTO 119-06**

*Het M1-rijtuig 42.097 is bijna klaar voor het nieuwe seizoen. Na het nemen van deze foto werden de lichtgroene verflaag en de nodige opschriften aangebracht.*

*TSP / Julien CASIER, 9 november 2013.*

↓ **FOTO 119-07**

*Op 7 december werden enkele voertuigen opgesteld voor de poorten van de tractiewerkplaats van St.-Ghislain.*

*De bezoekers konden zich een beeld vormen van de werkzaamheden om deze site opnieuw operationeel te maken.*

*TSP / Christian AUQUIERE.*



# De 7103



In december 1964 rangeert de 271.006 aan het Sifferdok in de Gentse haven. Daniel THIELEMANS.

De NMBS-Holding heeft beslist om een deel van haar materieel te schenken aan de verschillende Belgische spoorwegverenigingen. TSP heeft de 7103 gekregen.

Begin jaren '50 besliste de NMBS om in 10 jaar tijd de stoomtractie volledig te bannen van haar spoorwegnet. De NMBS had echter heel weinig ervaring met dieseltractie. Ze bezaten op dat moment slechts enkele dieselmotorwagens en voor de rangeerdienst een handvol

diesellocomotieven die ze na de tweede wereldoorlog had geërfd.

Voor de zware rangeerdienst en de plaatselijke bedieningen bestelde de NMBS bij Baume & Merpent twaalf prototype-locomotieven met vier aangedreven assen, onderverdeeld in twee reeksen:

- 6 locomotieven met elektrische overbrenging: de 270.001 t/m 006, de latere 7001 t/m 7006, uitgerust met een ABC- dieselmotor;
- 6 locomotieven met hydraulische over-

brenging van SEM: de 271.001 t/m 006, de latere 7101 t/m 7105 (één loc was reeds buiten dienst), uitgerust met een dieselmotor van SEM.

De 271'en werden geleverd tussen 30 juli 1956 (271.001) en 28 juni 1957 (271.006). De zes locomotieven werden alle in de stelplaats van Kinkempois in dienst genomen.

De 271'en hebben steeds vele technische problemen gekend, in het bijzonder aan hun overbrenging. Al heel snel werden enkele aanpassingen doorgevoerd, maar hun betrouwbaarheid verbeterde er niet op. Eind 1957 stonden de zes locomotieven zelfs allemaal tegelijk stil te Kinkempois met een defect! De NMBS besliste toen om ze toe te wijzen aan de stelplaats Merelbeke, zodat ze dicht bij de SEM-fabriek waren. De 271.002, 003 en 006 mudeerden naar Merelbeke op 25 november 1958; enkel de eerste was toen nog operationeel.

De drie andere locomotieven worden op papier naar Merelbeke gemuteerd op 30 januari 1959. De 271.001 bevond zich al bij SEM sinds augustus 1958; de 271.004 en 005 verlieten Kinkempois op 25 januari 1959 met als bestemming de SEM-fabriek.

← De 7103 in gezelschap van de 6406 en de 29.013 (links) voor de museumbe-  
waarplaats te Leuven, 28 september  
1990.

Thierry HEYLEN.





Nadat verschillende wijzigingen werden aangebracht, hernamen de 271'en de dienst. Er werd voor hen een omloop van drie dagen opgesteld op 31 mei 1959.

In tegenstelling tot Kinkempois, die de locs hoofdzakelijk in de rangeerdienst inzette, werden ze in Merelbeke gebruikt voor de lokale goederentreinen naar de haven van Gent, Sint-Niklaas, Denderleeuw, Schoonaarde, Wondelgem en zelfs tot Brugge.

Hun betrouwbaarheid verbeterde wel, maar toch bleven er problemen met deze locs. Aangezien SEM niet meer over voldoende wisselstukken beschikte, werd besloten om de 271.006 als pluklocomotief te gebruiken. Deze loc had aanzienlijke schade aan zijn overbrenging en stond al buiten dienst sinds 11 mei 1960.

Op 28 oktober 1959 besliste de NMBS om op vijf locs de hydraulische SEM-overbrenging te vervangen door een Voith-transmissie (type L217), vergelijkbaar met de overbrenging die succesvol in de locs van de reeksen 73, 74 en 82 was gebruikt.

In afwachting van de levering ervan, dienden de 271'en nog zo'n twee jaar te blijven rijden. Die jaren waren catastrofaal, de zware averijen volgden elkaar op. In februari 1961 barstte een zuiger in de dieselmotor van de 271.003, met grote schade aan het carter tot gevolg. De loc werd ontman-

teld om de andere locs in dienst te kunnen houden en ze werd geschrapt in december 1964.

De vijf 271'en werden omgebouwd tussen oktober 1963 en september 1964. In het begin viel het aantal averijen best mee, maar vanaf eind 1967 begonnen er zich weer problemen voor te doen, deze keer met de dieselmotor.

Op 1 januari 1971 werden de vijf resterende locs vernummerd in de reeks 71: 7101 t/m 7105, de 271.006 nam hierbij het nummer in dat theoretisch door de 271.003 zou moeten gedragen worden: 7103.

In 1972 ondergingen de 71'en een laatste tussentijdse revisie in Merelbeke waarbij ze in de nieuwe Z-livrei geschilderd werden. Ze behielden wel hun enkele witte koplampen. Geen enkele wijziging of verbetering mocht aangebracht worden, behalve de nieuwe livrei.

Met de levering van de tweede schijf locomotieven reeks 73 (7336 t/m 7375) konden deze locs vervangen worden. Vanaf de zomerdienstregeling van 1976 verloren de 71'en hun omloop en werden ze afgesteld. Ze werden als officiële netreserve beschouwd vanaf 19 juli 1977. De 7101 en 7103 werden uit de dienst genomen op 28 december 1979 en de andere drie op 30 augustus 1980.

## Identiteitsfiche

**Naam:** 7103, ex-271.006  
**Geboorteplaats:** Morlanwelz  
**Geboortedatum:** 28-06-1957  
**Ouders:** Baume & Marpent, SEM  
**Woonplaatsen:** 28-06-1956 Kinkempois  
 25-11-1958 Merelbeke  
**Datum van pensioen:** 28-12-1979  
**Bewaring:** TSP, 24-10-2013



**FOTO 119-08** Leuven, 24 oktober 2013. TSP.

↓ De 271.006 gezien langs de zijde van de stuurpost die grotendeels identiek is aan die van de locomotieven type 270 (reeks 70). Gent-Sifferdck, december 1964. Daniel THIELEMANS.





## De 7103 / 271.006

De bouw van de 271.006 begon in augustus 1954 bij Baume et Merpent met het in elkaar knutselen van de kast. De motor en de overbrenging (een gewijzigde versie in vergelijking met de vijf eerste locomotieven) werd pas in april 1957 ingebouwd, gevolgd door de afwerking in mei 1957.

Na een grondige schouwing op 26 juni 1957 werd ze door de NMBS op 28 juni 1957 aanvaard te Kinkempois.

Door ernstige averij aan de overbrenging werd de loc in december 1957 te Kinkempois tijdelijk afgesteld.

Eén jaar later, op 25 november 1958, werd zij met de 271.002 en 003 naar Merelbeke overgebracht, waar ze op 30 december 1958 (na herstelling) terug in dienst kwam.

Op 11 mei 1960 had de loc wederom ernstige schade aan de overbrenging en werd ze buiten dienst gesteld met amper 67.227 km op de teller. Met onderdelen van deze loc werd de 271.001 hersteld.

Op 29 november 1961 werd ze naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes gezonden voor inbouw van een Voith-overbrenging. Bijna twee jaar later kwam ze op 29 oktober 1963 weer buiten.

**FOTO 119-10** Op 24 oktober 2013 verlaat de 7103 de museumbewaarplaats van Leuven. De 6041 rangeert haar naar een zijspoor vanwaar zij op een oplegger zal geplaatst worden. TSP.



**FOTO 119-09** De 7103 wordt op een oplegger gereden. Vervoer over de weg was de enige mogelijkheid, gezien de slechte staat van de wielen. Leuven, 24 oktober 2013. TSP.

Op 11 mei 1967 kreeg de 271.006 de volledig gereviseerde motor van de 271.003 en op 1 januari 1971 werd ze vernummerd in 7103.

Ze kreeg nog een laatste tussentijdse revisie in Merelbeke van oktober 1972 tot maart 1973, waarna ze buiten kwam in de nieuwe Z-livrei.

Met de nieuwe zomerdienstregeling van 1 juni 1976 kwam er een einde aan de inzet, alsook voor de 7102, 7104 en 7105. Vervolgens werd de loc netreserve vanaf 19 juli 1977.

Op 18 november 1976 besloot men om haar onderdak te geven in de museum-

bewaarplaats te Leuven. Maar door een gebrek aan plaats te Leuven ging ze uiteindelijk nog datzelfde jaar naar Tournai op 2 december 1977.

Met het PV nr. 2 van Salzinnes van 19 november 1979 werd de loc op 28 december 1979 uit de inventaris geschrapt. Vanaf dan maakte ze deel uit van het historisch patrimonium van de NMBS.

Op 14 februari 1980 werd ze van Tournai naar Leuven overgebracht.

In 2013 wordt ze geschonken aan TSP en vervoegde ze het Musée du Rail de Saint-Ghislain, waar ze op 24 oktober per vrachtwagen aankwam.



## Locomotieven

### reeks 18

- De nieuwe dienstregeling die op 15 december inging, hield de indienstname in van M6-dubbeldeksrijtuigen op de verbinding Oostende - Eupen (IC A). Twee stammen waren op dat ogenblik aangepast voor een snelheid van 200 km/h.

Vanaf 3 februari worden twee bijkomende stammen ingezet op de IC A. Voor meer info: zie pagina's 14-15.

- Sinds 15 december 2013 staan twee locomotieven van de reeks 18 als plan-ton: één te Liège-Guillemins van 06.00 - 22.30 en één te Leuven van 06.15 - 22.50 (diensten B628 en B627). Zij moeten de treinen ter hulp snellen die op de LGV2 in nood staan en vervangen de locomotieven van de reeks 62/63 die hun TBL2-installatie moesten afstaan.

### reeks 20

- Na een lange doodstrijd heeft ook de reeks 20 de genadeslag gekregen.

De 2001, 2003 en 2005 (de laatste operationele machines) werden als reserve bewaard en als dusdanig nog regelmatig ingezet op de IC- of EC-verbinding tussen Brussel en Luxemburg, ter vervanging van een defecte 13.



↑ **FOTO 119-11** Op 13 december reden - voor een goed doel - twee stoomtreinen tussen Kortrijk en Ieper. De eerste werd gesleept door de 29.013, de tweede door de 64.169. De 29.013 sleepte een stam van vier I10-rijtuigen. Deze werden door de 2842 overgebracht van Oostende naar Kortrijk. Zij bleef achteraan de trein om de rijtuigen te verwarmen. Ingelmunster, 13 december 2013. Bruno MALFAIT.

↓ **FOTO 119-12** Hoewel de nieuwe dienstregeling geen omloop meer bevatte voor de laatste machines van de reeks 20, was het laatste woord over de inzet ervan nog niet gezegd. Zij werden nog bijna dagelijks gebruikt ter vervanging van defecte machines van de reeks 13. Op de eerste dag van de nieuwe dienstregeling (15 december) sleept de 2001 de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Basel, hier te Florée. We noteren nog dat sindsdien de EC 90/91 en 96/97 beperkt zijn tot Basel en uitsluitend samengesteld worden uit NMBS-rijtuigen. Serge MARTIN.



## RECHTZETTINGEN

In de tabel in ODB 117 blz. 6 "schrappingen", moet voor de 182 26-06-2013 FSD vervangen worden door **17-07-2013** FSD.

In de tabel in ODB 118 blz. 9 "In dienst" werden de 08556 en de 08557 twee maal vermeld. De correcte vermeldingen zijn voor beide machines **01-10-2013** GCR.

## SCHRAPPINGEN

Bij het afsluiten van dit nummer vernamen wij dat niet minder dan 82 voertuigen werden geschrapt op 31 december 2013.

Op deze datum verdwenen de reeksen 20, 74, 82 (de 82'en die door OSR worden gebruikt, blijven in dienst), 91, motorstellen 151 - 170 en 595 - 600. Meer details in ons volgend nummer.

## IN DIENST

08107: 25-10-2013 FKR  
08108: 25-10-2013 FKR  
08109: 25-10-2013 FKR  
08110: 25-10-2013 FKR  
08111: 25-10-2013 FKR  
08112: 25-10-2013 FKR  
08113: 02-12-2013 FKR  
08114: 02-12-2013 FKR  
08115: 02-12-2013 FKR  
08116: 02-12-2013 FKR  
08117: 02-12-2013 FKR  
08118: 02-12-2013 FKR  
08119: 12-12-2013 FKR  
08120: 12-12-2013 FKR

08121: 12-12-2013 FKR  
08122: 12-12-2013 FKR  
08558: 25-10-2013 GCR  
08559: 25-10-2013 GCR  
08560: 02-12-2013 GCR  
08561: 02-12-2013 GCR  
08562: 12-12-2013 GCR  
08563: 12-12-2013 GCR

## MUTATIES

601: FKR > FSD 05-08-2013  
602: FKR > FSD 05-08-2013  
603: FKR > FSD 05-08-2013  
604: FKR > FSD 05-08-2013  
605: FKR > FSD 05-08-2013  
606: FKR > FSD 05-08-2013  
607: FKR > FSD 05-08-2013  
608: FKR > FSD 05-08-2013  
609: FKR > FSD 05-08-2013  
610: FKR > FSD 05-08-2013  
611: FKR > FSD 12-11-2013  
612: FKR > FSD 12-11-2013  
613: FKR > FSD 12-11-2013  
614: FKR > FSD 12-11-2013  
615: FKR > FSD 12-11-2013  
616: FKR > FSD 12-11-2013  
617: FKR > NK 12-11-2013  
618: FKR > NK 12-11-2013  
619: FKR > NK 12-11-2013  
620: FKR > NK 12-11-2013  
621: FKR > NK 12-11-2013  
622: FKR > NK 12-11-2013  
623: FKR > NK 12-11-2013  
624: FKR > NK 12-11-2013  
625: FKR > NK 12-11-2013  
626: FKR > NK 05-08-2013  
627: FKR > NK 05-08-2013  
628: FKR > NK 05-08-2013  
629: FKR > NK 05-08-2013

630: FKR > NK 05-08-2013  
631: FKR > NK 05-08-2013  
632: FKR > NK 05-08-2013  
633: FKR > NK 05-08-2013  
634: FKR > NK 05-08-2013  
635: FKR > NK 05-08-2013  
691: GCR > FSD 12-11-2013  
692: GCR > FSD 12-11-2013  
693: GCR > FSD 12-11-2013  
694: GCR > FSD 12-11-2013  
695: GCR > FSD 12-11-2013  
696: GCR > FSD 12-11-2013  
697: GCR > FSD 12-11-2013  
698: GCR > FSD 12-11-2013  
699: GCR > FSD 12-11-2013  
700: GCR > FSD 12-11-2013  
7741: FNND > FKR 18-10-2013  
7763: FKR > FNND 18-10-2013  
7857: FNND > FKR 12-11-2013  
7864: GCR > NK 12-11-2013  
7865: GCR > NK 12-11-2013  
8217: FSR > NK 23-05-2013  
8263: FSR > NK 23-05-2013  
8269: NK > FSR 14-03-2013  
08041: FKR > GCR 12-11-2013  
08042: FKR > GCR 12-11-2013  
08043: FKR > GCR 12-11-2013  
08044: FKR > GCR 12-11-2013  
08045: FKR > GCR 12-11-2013  
08046: FKR > GCR 12-11-2013  
08047: FKR > GCR 12-11-2013  
08048: FKR > GCR 12-11-2013  
08049: FKR > GCR 12-11-2013  
08050: FKR > GCR 12-11-2013

## UIT REVISIE

307: 11-2013 MOD  
318: 10-2013 MOD  
342: 05-2013 MOD

348: 11-2013 MOD  
350: 11-2013 MOD  
361: 05-2013 MOD  
412: 10-2013 MOD  
453: 05-2013 RI  
502: 10-2013 RI  
518: 10-2013 RI

## IN PARK

159: 09-10-2013 NK

## UIT PARK

7730: 10-10-2013 FNND  
7731: 10-10-2013 FNND  
7794: 14-11-2013 FNND  
7796: 05-11-2013 FNND  
7798: 31-10-2013 FNND

## VERSCHROOT

5209: FSR 11-2013  
8241: Ecore, Aubange 11-2013

## VERKOCHT

7336: Genova Interporta 01-2014  
7376: Genova Interporta 11-2013  
7377: Genova Interporta 11-2013

## AFKORTINGEN

FKR: Merelbeke  
FNND: Antwerpen-Noord  
FSD: Oostende  
GCR: Charleroi-Sud  
GR: Grote revisie  
MKM: Stockem  
MOD: gemoderniseerd  
NK: Kinkempois  
RI: Tussentijdse revisie

De laatste commerciële ritten werden gereden door de 2003 op 31 december 2013. Zij sleepte de IC's 2127 en 2108. De allerlaatste dienst was de overbrenging van de rytuigen van de IC 2116 van Luxemburg naar Arlon.

Opnieuw wordt een pagina in de Belgische spoorweggeschiedenis omgedraaid.

## reeks 21

● De 2113 werd het slachtoffer van een aanrijding in de installaties van Schaarbeek, gevolgd door een brand.

De NMBS gaat verder met het afstellen van de 2101 t/m 2130 in 2014. De 2113 zal waarschijnlijk niet hersteld worden.

De 2107, die eveneens betrokken werd bij een ongeval aan een overweg, wacht nog steeds op een beslissing in verband met haar buitendienststelling.

De tweede serie, de 2131 t/m 2160, zal het einde van 2015 niet halen.

## reeks 28

● De omloop F0 voor de TRAXX'en van de reeks 28, gebruikt in het binnenlands goederenverkeer, werd gestopt en de treinen worden nu gesleept door machines van de reeks 13.

## reeks 29

● De omloop van de reeks 29 werd verminderd met één dag en komt zo op drie dagen. De TRAXX'en worden ingezet op de relaties Antwerpen - Bobigny en Muizen - Calais.

40443 © XFCAF 10.00 - FIZG 13.55  
40444 ©④ FIZG 15.20 - XFCAF 19.16  
41800 ©③⑤ LZR 06.13 - XFDOU 08.37  
43115 ©④ XFBOB 00.58 - FNND 10.50  
43115 © XFBOB 04.46 - FNND 10.21  
43194 © FNND 13.27 - LKV 15.36  
43197 ©⑤ XFBOB 00.58 - FNND 10.50

43197 © XFBOB 04.52 - LKV 08.20/16.18 - FNND 18.09

46443 © XFCAF 05.19 - RHODE 09.24  
46446 © FIZG 15.20 - XFCAF 19.16  
46450 ©③⑤ FIZG 15.20 - XFCAF 19.16  
46455 ©③⑤ XFCAF 10.00 - FIZG 13.3  
47807 © XFVS 07.31 - FNWHZ 11.33  
47874 © BPEL 15.28 - XFSOM 18.03  
48803 © XFSOM 11.53 - LZVHW 14.18  
49855 ©③ XFSOM 12.34 - BPEL 15.13

## Afkortingen:

BPEL: Zeebrugge-Pelikaan,  
FIZG: Muizen,  
FNND: Antwerpen-Noord,  
FNWHZ: Antwerpen-Waaslandhaven,  
LKV: Kortrijk,  
LZR: Zeebrugge,  
LZVHW: Zeebrugge-Voorhaven-West,  
RHODE: Antwerpen-Rhodesië,  
XFBOB: Bobigny (FR),  
XFCAF: Calais Fréthun (FR),  
XFDOU: Dourges Delta 3 (FR),  
XFSOM: Somain (FR)

→ Op 26 november 2013 kwam de 2113 in aanrijding met een vuilniswagen die de sporen overstak via een onbewaakte overweg bij de uitrit van de opstelbundel voor reizigerstreinen te Schaarbeek. Er ontstond onmiddellijk een zware brand die de locomotief ernstig beschadigd heeft.

Pierre HERBIET.

### reeks 55 TVM

● Dit jaar zullen drie locomotieven van de reeks 55 TVM een grote revisie ondergaan te Salzinnes. Zij zullen de werkplaats verlaten in een nieuwe grijze livrei.

### TRAXX'en voor de NS

De Nederlandse Spoorwegen (NS) bevestigden in december 2013 hun bestelling van 19 TRAXX'en MS. Deze locomotieven zullen in binnenlandse dienst de Fyra-stellen vervangen die begin dit jaar werden geweigerd. De machines worden geleverd vanaf einde 2014 en zullen worden ingezet samen met lcm-rijtuigstammen op de verbindingen Amsterdam - Rotterdam - Breda (december 2014) en Den Haag - Eindhoven (december 2015). Zij vervangen de 16 eenheden van hetzelfde type die momenteel worden geleased bij Alpha Trains (186 111 t/m 122) en Maquarie Rail Europe (186 144, 149, 236 en 239).

### BB36000 SNCF

De grafiek F2 die de diensten van de BB36000 van de SNCF groepeerd met deze van NMBS-Logistics werd sterk ingekrompen. Dit komt onder andere door de overname in open access van het vervoer van Arcelor tussen Dunkerque Grande-Synthe (Fr) en Kinkempois door Fret SNCF.

Hieronder de lijst van NMBS-treinen die tijdens de dag worden gesleept door machines van de serie BB36000:

44816 ③⑤ FNND 14.37 - XFSOM 19.52  
 44816 R6 FNND 14.35 - XFSOM 19.01  
 44837 ③④ XFSOM 08.02 - FNND 12.00  
 44837 R6 XFSOM 08.20 - FNND 13.10  
 46357 ⑤ XFSOM 10.08 - FCL 12.21  
 47881 ①-⑥ XXBLA 13.28 - FCL 15.39  
 47894 ② FCL 17.29 - XFSOM 19.31

Afkortingen:

FCL: Châtelet,  
 FNND: Antwerpen-Noord,  
 XFSOM: Somain (FR),  
 XXFMC: Moeskroen Grens.  
 XXBLA: Blandain Frontière



## reeks 57 (G2000)

● De NMBS heeft uiteindelijk geen termijn gezet op de huurcontracten van de vijf G2000'en reeks 57. Er werden slechts enkele lichte wijzigingen doorgevoerd aan de beurtrol van de reeks, deze vindt u hieronder:

### GP01

49804 ①②④ FLS 11.50 - LKV 12.55 /  
/ 15.57 - XFNES 20.13

49804 ③⑤ FLS 14.30 - XFNES 20.13

49804 ⑥ FLS 11.39 - LKV 12.40/15.29  
- XFNES 18.14

### GP02

48846 ①-⑥ LKV 08.38 - XFBG 10.05

48855 ①-⑤ XFBG 12.54 - LKV 14.12

48855 ⑥ XFBG 12.54 - LKV 14.59

### GP03

41768 ③⑥ FHV 04.10 - XFGEN 11.42

41771 ①④ XFGEN 14.52 - FHV 21.50

### Afkortingen:

FHV: Havinnes,

FLS: Aalst,

LKV: Kortrijk,

XFBG: Bully Grenay (FR),

XFGEN: Gennevilliers (FR)

## reeks 62

● Twee van de drie baanlocomotieven die nog in de groene kleur rondreden (de 6244 en 6256) zijn respectievelijk op 19 augustus en op 17 september 2013 binnengereden in de CW van Salzannes voor een tussentijds onderhoud. Zij zullen begin volgend jaar de werkplaats verlaten in de nieuwe blauwe livrei van Infrabel. Nu is er nog slechts één groene locomotief van deze reeks: de 6219. Meer hiervoor in ons artikel op pagina 22.

● Sinds de nieuwe dienstregeling van 15 december 2013 verloren de locomotieven in theorie hun plantendienst te Leuven. Zie ook reeks 18 op pagina 9. De vier machines (6225, 6227, 6313 en 6324) werden geschrapt op 31 december 2013.



**FOTO 119-13** ↑ Op 29 november 2013 worden de 7377 (rechts) en de 7376 (links) op een vrachtwagen geladen op de goederenkoer van Schaarbeek, vanwaar zij vertrokken naar hun nieuwe eigenaar Genova Interporta dat gevestigd is te Genova in Italië. Pierre HERBIET.



### ↑ FOTO 119-15

De huur van de G2000'en reeks 57 werd tijdelijk verlengd. Op 1 november 2013 sleept de 5709 trein 49804 Aalst - Nesle, hier bij doorrit te Denderleeuw. De brug is een van de laatste betonnen bruggen, typisch voor de as Brussel - Oostende. Wim DE RIDDER.

### ← FOTO 119-15

Op 26 november 2013 bevonden zich vier 62'en in de CW te Salzannes voor een tussentijds onderhoud vanwaar zij zullen terugkeren in de nieuwe blauwe livrei van Infrabel. Op de foto zien we slechts drie 62'en en de 5506. Van links naar rechts de 5506, de 6238, de 6244 en 6251. Deze laatste reed op 11 oktober 2013 binnen voor de installatie van het veiligheidssysteem TBL1+. Yves QUOILLIN.



## Motorstellen

### reeks 151-270: het is gedaan!

● De laatste twee motorstellen van de reeks 151 - 270 werden definitief afge-  
steld op 5 november 2013. Het ging om  
de 270 ('s morgens) en de 204 (om-  
streeks 22.00u). Deze laatste wordt tijde-  
lijk uitgeweken te Stockem voor  
eventueel behoud.

### reeks 08 Desiro

● Het aantal Desiro-motorstellen blijft  
aangroeien: er zijn nu reeds 185 stellen  
in dienst bij de NMBS, zowel enkel- als  
tweespannig. Het aantal verbindingen  
waarop deze nieuwe motorstellen inge-  
zet worden breidt uit in functie van de  
leveringen.

Sinds 15 december omvatten de vier gra-  
fieken, toebedeeld aan de Desiro's,  
reeds 116 rijdagen.



↑ Het stel 204 reed de allerlaatste  
dienst van deze reeks op 5 november  
2013. Het stel staat sindsdien afge-  
steld aan de werkplaats te Stockem  
in afwachting van zijn eventueel  
behoud.

TSP is wel geïnteresseerd in de aan-  
koop van dit stel, maar wegens  
plaatsgebrek kan deze wens niet  
worden gerealiseerd.

Stockem, 22 november 2013.

Terence LABAR.

### ← FOTO 119-16

Elke dag worden er motorstellen van  
de reeks 151 - 270 afgebroken op de  
sloopwerf ECORE te Aubange.

De onderstellen worden op elkaar  
gestapeld, terwijl de twee rijtuigen  
van stel 180 bedolven worden onder  
de restanten van hun reeksgenoten.  
Aubange, 30 oktober 2013.

Pierre HERBIET.



### FOTO 119-17 →

Meerdere tussenrijtuigen van de stellen  
MS96 werden voorzien van een zelf-  
klevende folie ter gelegenheid van de  
"Jobtrein" op 20 november 2013.

Op de foto het rijtuig 5532 van het stel  
553. Christian AUQUIERE.



## Rijtuigen

### Eerste M6'en aan 200 km/h

De eerste M6-stam die toegelaten werd voor een snelheid van 200 km/h werd in dienst genomen op 4 december in de IC A Oostende - Eupen. Deze stam, bestaande uit 9 rijtuigen (zeven B, één A en één BD), kreeg een omloop van twee dagen. Op dag A wordt hij ingeschakeld in de IC A 506 - 533 - 513 - 540 - 520; op dag B in de IC A 529 - 509 - 536 - 516 - 542 (omloop van maandag t/m vrijdag).

Deze stam kan niet met een stuurstandrijtuig uitgerust worden, maar wordt ingesloten tussen twee locomotieven van de reeks 18 in treinschakeling. De baanvastheid van de M6-stuurstandrijtuigen laat slechts een maximale snelheid toe van 160 km/h wanneer dit voertuig op kop rijdt.

In totaal worden 60 rijtuigen geschikt gemaakt om aan 200 km/h te rijden (zie ODB 117 blz. 16).

Het betreft volgende rijtuigen:

- M6B nr. 62.232 t/m 62.276 (45 ex.)
- M6A nr. 61.067 t/m 61.076 (10 ex.)
- M6BD nr. 69.072 t/m 69.076 (5 ex.)

Op 6 december waren 14 rijtuigen aangepast: de 61.067, 61.071, 61.073, 61.074, 62.237, 62.238, 62.241, 62.243,

↓ **FOTO 119-19** Doorrit op 12 december 2013 te Dolhain-Gilleppe van de eerste stam M6-rijtuigen, aangepast voor 200 km/h als IC A 534 Eupen - Oostende. Michel HANSSENS.



↑ **FOTO 119-18** Doorrit van de eerste stam, geschikt voor 200 km/h, met de IC A 533 Eupen-Oostende te Itterbeek, bij het verlaten van Brussel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

62.244, 62.245, 62.249, 62.273, 69.074 en 69.075.

Zij vormen twee stammen die dagelijks voor volgende treinen worden ingezet:

**KR69:** 506 - 513 - 540 - 520  
**KR70:** 529 - 509 - 536 - 516 - 543

Vanaf 3 februari worden 4 stammen ingezet:

**KR69** ⊕-⊙: 506 - 533 - 515 - 542  
**KR69** ⊙⊙: 506 - 533 - 513 - 540 - 520  
**KR70** ⊕-⊙: 529 - 509 - 536 - 516 - 543  
**KR71** ⊕-⊙: 507 - 534 - 514 - 541 - 521  
**KR71** ⊙⊙: 504 - 531 - 511 - 538 - 518 - 545  
**KR72** ⊕-⊙: 530 - 511 - 538 - 519

Dank zij de introductie van M6-rijtuigen in de IC A, kwamen er ongeveer 356 plaatsen bij.

Het aantal zitplaatsen steeg van ± 840 tot 1200 voor een stam van negen M6-rijtuigen.

Meerdere reizigers storen zich aan de schommelbewegingen die optreden bij snelheden van 200 km/h. Daarom werd de maximale snelheid teruggebracht van 200 naar 170 km/h.

Er wordt naar een oplossing gezocht voor dit probleem.



## Aanbesteding voor nieuw dubbeldeksmaterieel

Op 23 december 2013 plaatste de NMBS een openbare aanbesteding voor de levering van dubbeldeks "bloktreinen" met een totale capaciteit van 145.000 zitplaatsen. Het betreft de bouw en de levering van vier soorten rijkuiten:

- Bmx-rijtuigen, gemotoriseerd en voorzien van een stuurpost;
- B-rijtuigen, niet gemotoriseerd;
- AB-rijtuigen, niet gemotoriseerd;
- BDx-rijtuigen met stuurpost, niet gemotoriseerd.

De rijkuitgastammen zouden bestaan uit vier en zes rijkuiten. De voertuigen moeten koppelbaar en compatibel zijn met de M5- en M6-rijtuigen, geschikt zijn voor minstens 200 km/h en rijden onder 3 en 25 kV.

De bestelling moet geplaatst kunnen worden in 2014. De levering moet gebeuren à rato van ongeveer 160 voertuigen per jaar ( $\pm 13$  per maand) en loopt tot 2025.

Deze nieuwe generatie rijkuitgastammen is een première voor België. Ze bestaan uit één motorwagen - één kast - met één stuurpost. Om een trek/duwstel te vormen plaatst men aan de andere zijde een stuurstand-rijtuig en enkele tussenrijtuigen.

De levering van dit nieuwe materieel stelt de NMBS in staat om niet enkel de M4-rijtuigen maar eveneens de oudere motorstellen - met uitzondering van de Desiro's en het type MS 96 (441 t/m 490 en 501/570) - buiten dienst te stellen.

Het kostenplaatje van dit alles: 3 miljard euro.



**FOTO 119-20** ↑ *Buiten het logo "200", zien we nog twee rode merktekens aan de uiteinden van de kasten ter hoogte van de buffers (als visueel hulpmiddel bij de rangeringen). Hierboven het B-rijtuig 62.244.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**FOTO 119-21** ↑ *Zicht op het A-rijtuig 61.067.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 119-22** ↓ *De IC A 537 met bestemming Oostende wacht op 7 december 2013 te Eupen op het vertrek.* Jean-Yves LAMBIET.



## Verhuring van I6-rijtuigen aan HKX

Sinds 23 juli 2012 baat de Duitse privé-maatschappij HKX (*Hamburg - Köln Express GmbH*) drie reizigersverbindingen heen en terug uit tussen Hamburg en Köln, als rechtstreekse concurrent van de IC en ICE van de Deutsche Bahn (DBAG) (zie ODB 112 blz. 45).

Om deze diensten aan te bieden, wilde HKX een aantal Oostenrijkse motorstellen reeks 4010 (die enkele jaren geleden werden geschrapt) inzetten. In afwachting van de revisie en homologatie zette HKX rijtuigstammen in die bestonden uit rijtuigen die bij meerdere maatschappijen werden gehuurd, onder andere bij de Nord Ostsee Bahn (NOB).

Door de vertraging van homologatie van de 35 nieuwe Flirt-motorstellen die door BOB (*Bayerische Oberlandbahn*) - een ander filiaal van Veolia - werden besteld voor de nieuwe "Meridian"-dienst rond Rosenheim, ging Veolia op zoek naar een oplossing om tijdelijk bijkomende



↑ Een zicht op de aangebrachte kentekens op rijtuig 12.626. Vorst-Rijtuigen, 14 november 2013. François-Xavier LEEMANS.

rijtuigen in te zetten. Zo kwam zij bij de NMBS terecht en ze huurt nu negen I6-rijtuigen.

Het betreft de 12.601, 12.605, 12.607, 12.619, 12.626, 12.627, 12.630, 12.634

en 12.648.

Deze rijtuigen werden voorbereid te Vorst-Rijtuigen, waar de zelfklevers van HKX werden aangebracht. Ze vertrokken uit België op 15 november 2013.

↓ Doorrit op 16 november 2013 te Bremen Mahndorf van de HKX-trein 1802 Köln Hbf - Hamburg Altona. De stam bestond uit tien rijtuigen, waarvan vijf I6-rijtuigen van de NMBS (twee vooraan en drie achteraan). De trein wordt ingesloten door twee locomotieven. De ES64 U2-034 rijdt op kop van de trein. Thorsten SCHULZ.





FOTO 119-23 →

De nieuwe stopplaats van Hamont is zo goed als klaar. De IR e Antwerpen-Centraal - Neerpelt zal, in principe vanaf april, doorrijden tot Hamont.

Dennis VANSUMMEREN,  
20 oktober 2013.



## Afbraak van het station van Blankenberge

De afbraak van het station van Blankenberge begon in november 2013. Het ontwerp van Henry Van de Velde (ontwerper van het B-logo) werd ingehuldigd op 3 april 1937 en door de reizigers in gebruik genomen op 20 juli. Het gebouw verving het eerste station dat dateerde van bij de opening van de lijn Brugge - Blankenberge op 26 juli 1863.

Over de twee eerste stations van Blankenberge publiceerden wij reeds een artikel in *OP DE BAAN* 89 blz. 62-63.

Een nieuw gebouw zal opgetrokken worden, de oplevering is voorzien voor 2015.

Op 2 december 2013 blijft er niet veel meer over van het vroegere stationsgebouw. Daniël MOENS.



## Herbesthal: twee wagens als monument

In de aanloop naar de activiteiten in verband met de herdenking van de Eerste Wereldoorlog zullen twee wagens van Duitse afkomst uit die periode gerestaureerd en als monument worden geplaatst op spoor 1 van het voormalige station van Herbesthal. Een bedrag van 35.000 euro zal besteed worden om de voertuigen te restaureren. De werken zullen uitgevoerd worden in de technische school om zodoende de leerlingen te betrekken bij de herdenkingen.

Herbesthal, 14 oktober 2013.  
Hans HOLZ.

**FOTO 119-24 →**

*Tijdens de herfstperiode reed de trein van B-Telecom, gesleept door een locomotief van de reeks 18, door het ganse land. De trein was uitgerust met een stuurstandrijtuig type I11. Op 31 oktober 2013 reed hij op het traject Brussel-Noord - Liège-Guillemins via Leuven, Diest, Hasselt, Glons en terug. Aankomst van de trein te Hasselt.*  
Johny BRAUNS.



**In 't kort...**

- Op 1 december 2013 werd de referentsnelheid op lijn 25 voor het baanvak Berchem - Mechelen-Nekkerspoel opgetrokken tot 160 km/h.
- Nog geen twee jaar na de renovatie van het station Charleroi-Sud wordt het opnieuw ingericht. Er hangt een kostenplaatje van 110 miljoen euro aan, hetzij drie keer het geraamde bedrag. Op het programma staan: de bouw van een grote commerciële galerij onder de sporen, een glazen koepel van meer dan 30.000 m<sup>2</sup> boven de sporen, de bouw van appartementen, een kantoorgebouw en een ondergrondse parking. Een polyvalente zaal is eveneens in het project inbegrepen.

**FOTO 119-25 →**

*De 7713 sleept twee wagens met radioactief afval uit Mol naar La Hague in Frankrijk.*  
Herentals, 23 oktober 2013.  
Johny BRAUNS.



**Mechelen: het oudste Belgisch spoorweggebouw werd verplaatst**

In verband met de vernieuwingswerken die momenteel aan de gang zijn aan het station van Mechelen (zie *OP DE BAAN 102* pagina's 18 tot 25), werd het oudste gebouw van de Belgische spoorwegen, dat zich in het verlengde bevindt van een geplande autotunnel onder de Leuvense Vaart, verplaatst. Dit unieke gebouw, dat dateert uit 1836, werd destijds gebruikt als schrijnwerkerij en schilderswerf van het "Arsenaal" (Centrale Werkplaats) van Mechelen. In de loop der jaren kreeg het andere bestemmingen, maar de architectuur bleef behouden. In 1998 werd het geklasseerd als historisch monument. Het gebouw werd over een afstand van 34 meter verplaatst. Hiervoor werd een nieuwe vloerplaat met een dikte van 40 cm in gewapend beton onder het gebouw aangebracht. Het geheel werd een tiental cm opgetild met behulp van 90 vijzels en in twee dagen verschoven. Tijdens de voorbereidingen kregen archeologen de kans om een bodemonderzoek te verrichten.  
*Foto: Mechelen in beweging, 6 september 2013. Tekst: Roel DE SAEGER.*



### 2630

**Levering NMBS::** 12-02-1971

**Nummering:** 2630 12-02-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 12-02-1971  
 → Stockem: 03-06-1984  
 → Monceau: 27-09-1993  
 → Charleroi-Sud: 05-03-2000

**Uit exploitatie:** 11-12-2011

**Afbraak:** Van Heyghen te Gent, december 2012

**FOTO 119-26** **2630 + 2376, De Hoek, 20 maart 1979.**  
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2631

**Levering NMBS:** 25-02-1971

**Nummering:** 2631 25-02-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 25-02-1971  
 → Stockem: 03-06-1984  
 → Monceau: 27-09-1993  
 → Charleroi-Sud: 05-03-2000

**Uit exploitatie:** 11-12-2011

**Afbraak:** Van Heyghen te Gent, oktober 2012

**FOTO 119-27** **Remersdaal, 22 april 1987.**  
 Michel HANSSENS.



### 2633

**Levering NMBS:** 10-03-1971

**Nummering:** 2633 10-03-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 10-03-1971  
 → Stockem: 03-06-1984  
 → Monceau: 27-09-1993  
 → Charleroi-Sud: 05-03-2000

**Uit exploitatie:** 11-12-2011

**Afbraak:** Van Heyghen te Gent, oktober 2012

**FOTO 119-28** **Florée 26 maart 2012.**  
 Michel HANSSENS.



### 2634

**Levering NMBS:** 23-03-1971

**Nummering:** 2634 23-03-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 23-03-1971  
 → Stockem: 03-06-1984  
 → Monceau: 27-09-1993  
 → Charleroi-Sud: 05-03-2000

**Uit exploitatie:** 11-12-2011

**Afbraak:** Galloo te Gent, maart 2013

**FOTO 119-29** **Namur, 9 augustus 1993.**  
 Jean-Yves LAMBIET



## 2635

**Levering NMBS:** 05-04-1971

**Nummering:** 2635 05-04-1971

**Stelplaatsen:** Ronet: 05-04-1971  
⇒ Stockem: 03-06-1984  
⇒ Monceau: 27-09-1993  
⇒ Charleroi-Sud: 05-03-2000

**Uit exploitatie:** 11-12-2011

**Afbraak:** Galloo te Gent, mei 2013

**FOTO 119-30** 2635 + 2633, Villers-la-Ville, 16 april 2008.  
Serge MARTIN.



## 5305

**Levering NMBS:** 18-07-1955

**Nummering:** 203.005: 18-07-1955  
5305: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Haine-St.-Pierre: 18-07-1955  
⇒ Latour: 19-07-1955  
⇒ Stockem: 01-06-1992

**Uit exploitatie:** 02-11-2011

**FOTO 119-31** Godinne, 5 juni 1980.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 6201

**Levering NMBS:** 24-04-1961

**Nummering:** 212.101: 24-04-1961  
6201: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** Schaarbeek: 24-04-1961  
⇒ Merelbeke: 00-00-196x  
⇒ Aalst: ?  
⇒ Merelbeke: 02-06-1984

**Uit exploitatie:** 08-03-2011

**Afbraak:** werkplaats Merelbeke in november 2011.

**FOTO 119-32** Aalst, 25 augustus 1986.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7336

**Levering NMBS:** 06-07-1973

**Nummering:** 7336: 06-07-1973

**Stelplaatsen:** Monceau: 06-07-1973  
⇒ Hasselt: 11-05-1985  
⇒ Charleroi-Sud: 03-07-2006  
⇒ Schaarbeek: 10-06-2007

**Uit exploitatie:** datum onbekend. In 2011 of 2012  
Verkocht aan Gleisfrei (I) in april 2013.

**FOTO 119-33** Châtelet, 24 april 1984.  
Yves STEENEBRUGGEN.



# De 6244 en 6256 niet langer in het groen...



**FOTO 119-34** De 6244 en 6256 werden op 2 april 2005 door TSP ingezet voor een reis in Zeeuws-Vlaanderen. Beide locs genieten, samen met de 204 399 van Railion Nederland, voor de werkplaats van Terneuzen van de lentezon. Yves STEENEBRUGGEN.

**Nu de 6244 en de 6256 in de Centrale Werkplaats (CW) van Salzannes een tussentijds onderhoud ondergaan, rest er nog slechts één baandiesel in groene schildering: de 6219.**

## 6244

De 6244 kon haar originele livrei, mits enige ingrepen doorheen de jaren, bewaren tot bij haar aankomst in Salzannes. Ze deed vanaf 22 mei 1964 dienst in Dendermonde, maar moest naar Merelbeke uitwijken voor onderhoud.

Deze machine droeg haar originele livrei tot bij de invoering van de nieuwe viercijferige nummering op 1 januari 1971. De gele spits oplopende band tussen de koplampen liet de plaatsing van het locnummer in het midden van de snuit niet toe. Ze onderging haar eerste tussentijdse revisie tussen 1 augustus 1977 en 5 oktober

1977 in de werkplaats van Schaarbeek. Ze verliet de werkplaats in dezelfde schildering, maar nu met een gele band tussen de koplampen.

Ze muteerde op 1 juli 1981 naar Saint-Ghislain.

Terwijl de 6256 de groene livrei "1970" droeg, was de 6244 steeds getooid in de

**FOTO 119-35** De 6244 sleept stoptrein 8731 Geraardsbergen - Ath. Dit feeëriekke plaatje werd op 11 februari 1985 gemaakt tussen Deux-Acren en Lessines. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**FOTO 119-36** De stoptrein 8736 Geraardsbergen - Ath komt in de zomer van 1986 aan te Lessines. Pierre HERBIET.

originele groene schildering. TSP bekam in 1988 de toelating om de 6244 te herschilderen in haar originele livrei met gele spits oplopende banden en te vernummeren als 212.144, dit naar aanleiding van de TSP-winterreis, die plaats vond op 11 maart 1989. Ze voerde ons, in het gezelschap van 201.010 (5910) vanuit Mons en Antwerpen naar Bertrix. Deze schilderbeurt werd door TSP uitgevoerd op 5 maart 1989 in de

werkplaats van Saint-Ghislain. De loc behield dit kleedje na deze gedenkwaardige reis. TSP kon haar op 8 augustus 1992 een tweede maal inzetten voor een reis op de Vennbahn. Ditmaal samen met de 210.077 (6077) van TSP en de 201.001 (5930) van de Vennbahn. Ingevolge de sluiting van de werkplaats van Saint-Ghislain moest ze op 30 september 1991 verhuizen naar Monceau. De 212.144 onderging tussen 6 novem-

ber 1995 en 9 februari 1996 een revisie in de CW van Salzinnes. Ze verliet deze in de originele groene livrei, maar zonder spits oplopende band tussen de koplampen en vernummerd als 6244. Ze was bijzonder door de aanwezigheid van een B-monogram op de kopwanden en grote cijfers op de zijwanden. Ze muteerde op 5 maart 1999 naar Melrebeke en op 12 december 2004 naar Antwerpen-Noord.

**FOTO 119-37** De 212.144, alias 6244, had op 8 maart 1989 een bedieningstrein voor de industriezone van Feluy aan de haak. Serge MARTIN.







↑ **FOTO 119-38** De 6244 wacht in Aulnoye, op kop van de L5979 naar Mons, op het vertrek. Serge MARTIN.

← **FOTO 119-39**

De 212.144 verliet op 9 februari 1996 de werkplaats getooid in de groene schildering met gele band tussen de koplampen. Haar nummer werd in grote cijfers vermeld op de zijwanden. Op 15 juni 1996 rangeerde ze samen met de 5121 een ertsstel te Marcinelle. De trein bevindt zich in een bundel op de industriële lijn 260.

Pascal DUBOIS.

Ze sleepte op 2 april 2005, voor de derde maal, met de 6256 een trein voor TSP tussen Brussel en Terneuzen.

Sinds 12 april 2012 maakt ze deel uit van het tractiepark van TUC-Rail en sleept ze enkel werktreinen.

Ze is op 19 augustus 2013 de CW van Salzinnes binnengereden voor een tussentijdse revisie. Ze zal deze kortelings, getooid in de nieuwe blauwe Infrabel-livrei, verlaten.

## 6256

De 6256 kreeg tot op heden vier schilderbeurten. Weldra zal ze de CW van Salzinnes verlaten in een nieuwe (en vijfde) tooi: de blauwe Infrabel-livrei.

Deze loc kwam in dienst in de stelplaats van Sint-Niklaas op 28 augustus 1964. Tussen 31 oktober 1970 en 10 december 1971 was ze werkzaam te Aarschot (met onderhoud te Leuven). Bij de invoering van de nieuwe viercijferige nummering op 1 januari 1971 verloor ze haar spits oplopende banden tussen de koplampen. Ze deed vervolgens (tot 3 juni 1976) vijf jaar dienst te Kinkempois.

Midden 1973 werd de schildering van haar kopwanden aangepast te Kinkempois. Ze ontving bij deze gelegenheid een gele band tussen de koplampen.



↑ Naar aanleiding van de invoering van de nieuwe viercijferige nummering verloor de 6256 simpelweg haar spits oplopende band tussen de koplampen. Lier, april 1971. Ivo VAN OOST, verzameling Yves STEENEBRUGGEN.



↑ De 6256 ontving midden 1973 een brede gele band tussen haar koplampen. André PAIX, verzameling Yves STEENEBRUGGEN.



↑ **FOTO 119-40** De 6256 kreeg in 1974 de groene livrei "1970" aangemeten. Ze sleepte op 23 september 1979 een semi-direct tussen Gent-Sint-Pieters en Mechelen. Hier gefotografeerd te Merelbeke. Julien CASIER, verzameling TSP.

Ze onderging een revisie van 27 september 1974 tot 25 oktober 1974 te Latour. Op dit moment werd ze getooid met de nieuwe groene schildering "1970".

Op 3 juni 1976 verhuisde ze naar Dendermonde (onderhoud Merelbeke) en later naar Merelbeke.

Naar aanleiding van een tweede revisie, die eindigde op 23 januari 1984, kreeg

ze een geel kleedje aangemeten. De werkplaats van Merelbeke herschilderde op 11 juli 1996 de 6256 in een variant van de groene livrei "1970". Het verschil tussen de klassieke schildering "1970" en deze variant zit in de breedte van de gele banden, zeker op de kopwanden, wat uiteindelijk moest leiden tot een betere zichtbaarheid.

Ze veranderde nog drie maal van onder-

houdswerkplaats: Antwerpen-Noord (12 december 2004) voor TUC-Rail, Schaarbeek (14 december 2008) voor Infrabel en Charleroi-Sud (sinds 14 december 2009).

De 6256 reed op 17 september 2013, een maand na de 6244, de CW van Salzinnes binnen. Ze zal deze weldra, getooid in het nieuwe blauwe Infrabel livrei, verlaten.

↓ **FOTO 119-41** De 6256 verliet de werkplaats op 23 januari 1984 getooid in het geel. Enkele weken later, in april 1984, had ze de onkruidverdelgingstrein aan de haak. We zien hier de doorrit te Sint-Maria-Lierde, richting Zottegem. Pierre HERBIET.





↑ FOTO 119-42

De 6256 sleept de L1737 Eeklo - Gent - Leuze. Hier zien we het vertrek te Frasnes-lez-Anvaing op 13 april 1988. Serge MARTIN.

FOTO 119-43 →

Ze kreeg de groene livrei "1970" op 11 juli 1996. De gele banden tussen de koplampen werden verbreed om de zichtbaarheid te verbeteren. Op 17 maart 1999 staat zij klaar voor vertrek te Gent-Sint-Pieters op kop van de L-trein met bestemming Eeklo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← FOTO 119-44

Een van de laatste foto's van de 6244 in groene livrei terwijl zij de onkruidverdelgingstrein sleept op lijn 21C Genk-Goederen - Bilzen. Winterslag, 3 mei 2013. Andy ENGELEN.

# HET EINDE VAN DE SABENA-STELLEN



↑ **FOTO 119-45** Aankomst in Brussel-Noord van een SABENA-stel afkomstig van de luchthaven. Julien CASIER, verzameling TSP.

Op 3 oktober 2013 werd het laatste SABENA-motorstel buiten dienst gesteld. Deze eer was weggelegd voor de 598. Voor ons een reden om de geschiedenis van deze kleine reeks motorstellen even te overlopen.

## De eerste verbinding

De verbinding met de nationale luchthaven werd op 22 mei 1955 ingehuldigd. Het was de eerste Europese luchthaven die per spoor met het

stadscentrum werd verbonden.

Het station kreeg de naam Melsbroek (vanaf 29 mei 1960 gewijzigd in Brussel-Luchthaven en op 27 mei 1979 Brussel-Nationale-Luchthaven).

Deze verbinding had haar oorsprong in het station Brussel-Centraal waar speciaal een doodspoor (spoor 1A) werd aangelegd op het uiteinde tussen de sporen 1 en 2 (tussen oktober 1952 en oktober 1953).

↓ **FOTO 119-46 ZW** Van 1955 t/m februari 1971 werden de SABENA-treinen gereden door de motorwagens van het type 602. Op 29 maart 1965 verlaat de 602.05 (later 4235 en 4335) de luchthaven en bereikt de ondertunneling om zich verder ter hoogte van het station van Zaventem bij de lijn 36 (Liège - Brussel) te voegen. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Op hetzelfde perron gaf een lift toegang tot het SABENA-gebouw.

De diensten werden uitgevoerd door de nieuwe motorwagens van het type 602 (latere reeks 42, nadien 43) en speciaal voor deze verbinding ingericht (1e en 2e klas en een grote bagageruimte).

De dienst werd onafhankelijk van het NMBS-net en in samenwerking met SABENA uitgevoerd met een speciale tarifiering. De NMBS-tickets en abonnementen waren op deze verbinding niet geldig. De aangeboden plaatsen waren dus bij voorrang gereserveerd voor vliegtuigpassagiers.

### Elektrificatie van de lijn 36C

Teneinde de verbinding te moderniseren werd op het einde van de jaren '60 beslist om de korte lijn 36C tussen Zaventem en de luchthaven te elektrificeren. Voor de exploitatie bestelde men een reeks van zes tweeledige motorstellen, "SABENA" genoemd, afgeleid van de nieuwe motorstellen van het type 66 en 70 (228.601 t/m 640 en 641 t/m 654).

De SABENA-stellen onderscheidden zich door hun comfortabele inrichting met individuele zetels en hun speciale schildering aan de buitenkant. Hun inrichting werd als volgt uitgevoerd:

↓ **FOTO 119-47** Dit beeld van de 855 die in Brussel-Noord aankomt geeft een goed beeld van de schildering en de belettering. Julien CASIER, verzameling TSP.



↑ De 852 in Brussel-Noord. In tegenstelling tot de motorstellen van de types 66 en 70 hadden de SABENA-stellen geen toegangsdeuren op het einde van het AD-rijtuig. Deze ruimte werd door de bagageafdeling ingenomen. De plaats waar zich normaal het toegangsplatform had moeten bevinden is links van de deur die toegang geeft tot de bagageafdeling. Er is op deze plaats geen raam voorzien. Julien CASIER, verz. TSP.

#### AD-rijtuig:

- een stuurpost en een afdeling voor de treinbegeleider;
- een grote bagage-afdeling van 3,5 ton met toegangsdeuren;
- een 1e klasse afdeling (rokers) met 16 aangeboden plaatsen;
- een tweede afdeling 1e klasse (rokers)

met 16 plaatsen;

- een toegangsplatform en WC;
- een derde afdeling 1e klasse (rokers) met 12 aangeboden plaatsen.

#### AB-rijtuig:

- een stuurpost en een hoogspanningsafdeling;



- een 2e klasseafdeling (rokers) met 19 zitplaatsen;
- een toegangsplatform met WC;
- een tweede afdeling 2e klasse (rokers) met 15 zitplaatsen;
- een grote afdeling 1e klasse (rokers) met 28 zitplaatsen;
- een tweede toegangsplatform;
- een tweede afdeling 1e klasse (rokers) met 12 zitplaatsen.

In de praktijk was er in de SABENA-stellen geen verschil tussen 1e en 2e klasse. De niet-rokers waren zwaar gediscrimineerd: er waren voor hen geen afdelingen voorzien...

Het meest in het oog springende verschil aan de buitenkant was natuurlijk de schildering in de SABENA-kleuren wit en blauw.

De kast was blauw, onderbroken door twee witte banden (een brede van 30 cm en een smalle van 6 cm) die over de volledige omtrek onder de ramen waren aangebracht, behalve op de toegangsdeuren, de kopdeuren inbegrepen. Deze twee banden werden over een breedte van 4 cm van elkaar gescheiden. Het dak was volledig blauw.

Het opschrift SABENA, omkaderd door twee B-monogrammen, was bovenaan de kast tussen de bovenkant van de ramen en de daklijn geschilderd.



↑ FOTO 119-48 De 851 in Brussel - Noord. Vanaf 28 mei 1972 stopten de pendeltreinen te Brussel - Noord. Tot dan verbonden de treinen Brussel-Centraal met de luchthaven zonder tussenstop. Julien CASIER, verzameling TSP.

Links en rechts van elke toegangsdeur (met uitzondering van de pakwagendeuren) werd op de brede witte band het SABENA-logo aangebracht (links) en het opschrift "Belgium world airlines" (rechts).

Een klein B-logo werd in het midden van de kast op de grote witte band aangebracht.

Oorspronkelijk was het de bedoeling ze de nummers 222.001 t/m 006 toe te kennen. Vervolgens besliste men ze de nummers 228.851 t/m 856 te geven. Ze

kregen echter, als gevolg van hun laattijdige levering, de nieuwe viercijferige nummers: (0)851 t/m 856.

Ze werden sedert begin 1971 aan de NMBS geleverd en behoorden toe aan de Werkplaats Elektrische Tractie (WET) van Schaarbeek:

- 851: 24-02-1971
- 852: 09-02 1971
- 853: 02-03-1971
- 854: 15-03-1971
- 855: 01-04-1971
- 856: 19-04-1971

↓ FOTO 119-49 Op deze foto de aankomst van de 852 in Brussel - Noord. We zien goed de verschillende opschriften. Julien CASIER, verzameling TSP.



De lijn 36C (Y Zaventem - Brussel-Luchthaven) werd onder spanning gebracht op 1 maart 1971. Officieel is het vanaf 23 mei 1974 dat de treinen door de nieuwe motorstellen werden gereden. In de praktijk bereiden ze de lijn reeds vanaf maart 1971.

### Overname door de NMBS

Op het einde van de jaren '70 werd beslist om de verbinding met de luchthaven toe te voegen aan het NMBS-net. Deze overname werd op 27 mei 1979 uitgevoerd. Het SABENA-tarief werd vervangen door het klassieke NMBS-tarief met een onderscheid tussen 1e en 2e klasse. De dienstverlening bleef onveranderd met gemiddeld drie treinen per uur.

Op de motorstellen werden de SABENA opschriften verwijderd. Enkel de eerste twee afdelingen, grenzend aan de bagageafdeling (AD-rijtuig), bleven als 1e klasse behouden. De andere werden tot 2e klasse gedeclasseerd.

De gele banden werden boven de 1e klasseafdelingen aangebracht.

Het eerste gewijzigde motorstel was de 855, dat op 7 mei 1979 de werkplaats van Schaarbeek verliet.



↑ **FOTO 119-50** Vanaf 27 mei 1979 werden de SABENA-diensten volledig door de NMBS overgenomen. Op 9 mei 1979 verliet het stel de werkplaats van Schaarbeek na de ombouw door de NMBS. In april 1980 verlaat de 852 de luchthaven. Julien CASIER, verzameling TSP.

### Vernummering

Wat later werd beslist om de zes motorstellen te vernummeren in het vooruitzicht van de levering van vierledige motorstellen reeks 800. (Dit project werd

echter niet gerealiseerd en vervangen door de bouw van de tweeledige motorstellen 731 t/m 782.)

Daarom werden de 851 t/m 856 vernummerd en kregen zij op 7 oktober 1980 de nummers 595 t/m 600.

↓ **FOTO 119-51** De 853 na haar ombouw door de NMBS. WET Schaarbeek, 18 januari 1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

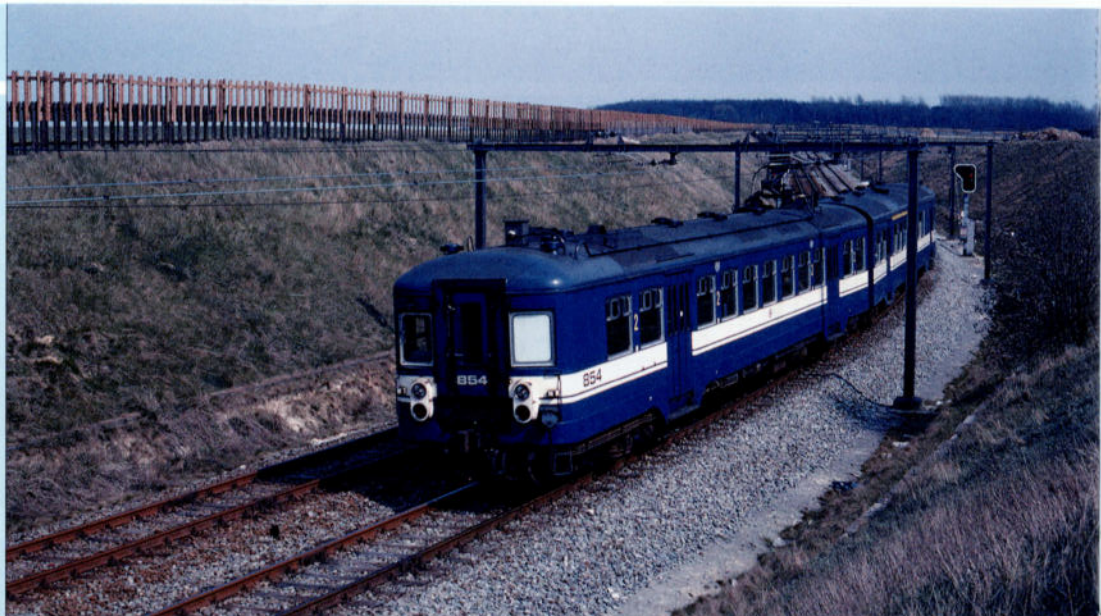


**FOTO 119-52 →**

*De 854 is, enkele maanden na de vernummering, onderweg naar de luchthaven.*

*Lijn 36C omgeving Zaventem, april 1980.*

*Julien CASIER, verzameling TSP.*



**FOTO 119-53 →**

*De zes motorstellen werden vernummerd naar 595 t/m 600 op 7 oktober 1980.*

*Hier de 597 (ex-853) die Brussel-Noord verlaat in de richting van de Noord-Zuidverbinding.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 januari 1981.*



**FOTO 119-54 ↓**

*Enkele weken later is de sneeuw gesmolten.*

*De 598 (ex-854) vertrekt en rijdt naar Brussel-Centraal.*

*Brussel-Noord, 31 januari 1981.*  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





↑ **FOTO 119-55** Sedert juni 1984 vereisten de diensten naar de Luchthaven slechts de inzet van drie motorstellen. Hierdoor zien we sporadisch een SABENA-stel diensten uitvoeren van andere reeksen motorstellen. Ze kwamen vooral voor bij de stoptreinen naar Nivelles. Op 24 juli 1984 stopt de 599 (ex-855) te Sint-Genesius-Rode met de L8084 Nivelles - Brussel-Noord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 119-56** Op 6 augustus 1984 was de 596 (ex-852) aangeduid voor het uitvoeren van de L8058 Brussel-Noord - Nivelles, hier te zien in Ukkel-Kalevoet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**FOTO 119-57 →**

*Een binnenzicht in de SABENA-stellen. De bagagerekken, in de lengte aangebracht, waren veel te klein om reiskoffers op te bergen. Opvallend is de specifieke SABENA-decoratie.*

*Christian DOSOGNE, verzameling TSP.*



**FOTO 119-58 →**

*Na juni 1984, na de drastische inkrimping van de diensten, werden deze stellingen vaak voor andere doeleinden ingezet: hier als posttrein.*

*Christian DOSOGNE, verzameling TSP.*



**FOTO 119-59 ↓**

*Op 24 juni 1991 werden de 596 en 645 ingezet als speciale trein naar het attractiepark Walibi. De trein staat uitgeweken te Wavre. Roger CRIKELAIRE.*



# ZATERDAG 5 APRIL 2014

## "HULDE AAN DE REEKS 62"

Onze eerste reis van het nieuwe seizoen brengt ons naar de Gentse regio, op niet-geëlektrificeerde Belgische lijnen die nog in gebruik zijn. We brengen een eerbetoon aan de diesellocomotieven van de reeks 62, die hoewel ze geen commerciële diensten meer leveren, nog steeds aanwezig zijn op het net voor gebruik door Infrabel. Ze dragen, eigenaardig genoeg, verschillende livreeën, waaronder de nieuwe blauwe livree van Infrabel.

Deze keer stellen we u een uitstap voor met vertrek te Brussel. We worden verwacht te Brussel-Zuid omstreeks 8.15 uur en te Brussel-Noord om 8.25 uur. Opstappen kan nog te Aalst (8.50) en te Gent-Dampoort (9.20)

We rijden vervolgens naar Zelzate via lijn 55, waarop we verschillende trajecten zullen afleggen.

Na het bezoek aan lijn 55 komen we terug naar Gent-Zeehaven via het Sifferdok, om vervolgens via lijn 122 naar Zottegem en via lijnen 89 en 86 naar Ronse te rijden. Via lijnen 89 en 50 komen we terug naar Brussel-Zuid, waar we omstreeks 19.30 uur aankomen.

Zoals gewoonlijk zijn er weer meerdere fotostops voorzien. De trein zal bestaan uit M2-rijtuigen van het historisch patrimonium van de NMBS, gesleept door verschillende locomotieven van de reeks 62.

Deze reis is voornamelijk bedoeld voor de liefhebbers. Wie echter ook eens lijnen wil verkennen, die gewoonlijk niet bereden worden door reizigerstreinen, is eveneens welkom.

Indien u graag deelneemt, schrijft u dan in vóór de einddatum, vermeld op het formulier.

We wensen u een aangename reis in ons midden.

De vrijwilligers van TSP, vzw.

Inschrijving "on line" mogelijk via [www.pfttsp.be](http://www.pfttsp.be)

Opmerking: toevoerbiljetten zijn niet meer beschikbaar!



# INSCHRIJVINGSFORMULIER

Reis nr. 154

"HULDE AAN DE REEKS 62"

Zaterdag 5 april 2014

Formulier ook beschikbaar op [www.pfttsp.be](http://www.pfttsp.be)

Dit formulier dient teruggestuurd samen met een aan u zelf geadresseerde EN voldoende gefrankeerde omslag vóór 24 maart 2014 naar het volgende adres :

TSP - Reizen  
Boite Postale 40  
BE - 7000 MONS

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen vóór 24 maart 2014.

Een bedrag van € 5 voor administratiekosten zal aangerekend worden in geval van annulering. Geen terugbetaling na de limiedatum (21 maart).

### Uw coördinaten

NAAM + Voornaam..... Nr..... Bus.....  
Adres..... Woonplaats.....  
Postcode.....  
Abonnee OP DE BAAN nr..... (fac) Bankrekening.....  
e-mail adres : .....@.....

### Uw keuze

- Volwassenen, abonnees OP DE BAAN en kinderen van 6 tot 16 jaar aan € 49
- Volwassenen - niet-abonnee - aan € 55
- Kinderen onder 6 jaar : niet toegelaten
- Toevoerbiljet wordt NIET meer verkocht

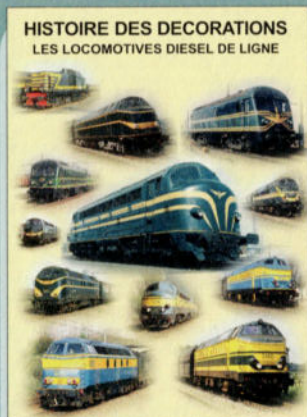
TOTAAL BEDRAG : .....euro

### Betalingsmodaliteiten

- Storting op BANKREKENING BE57 0011 2017 8935 van PFT-TSP, BP 40, BE 7000 MONS met vermelding van het nummer van de reis (154) en uw naam. De BIC code is GEBABEBB
- Visa-Card of Eurocard  
Nummer van de kaart (16 cijfers) .....  
Geldig tot .....  
Naam van de titularis : .....

Ik stel TSP niet verantwoordelijk voor ongevallen of technische wijzigingen.

Datum en handtekening.



### LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

#### LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderijen van de baandiesels.

A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR. Gekartoneerde kaft - € 59,00 - kp 2

### LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59



### LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.

A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR. € 49 - kp 2



### IC-IR 1984-2004

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

A4 - 216 pagina's - 400 foto's - NL/FR

€ 35,00 - kp 2

### La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives

André Dagant



### LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.

Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartoneerde kaft - FR

€ 59 - kp2



J. CHABOTTAUX

### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE

TOME I  
Les signaux "à main"

### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

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



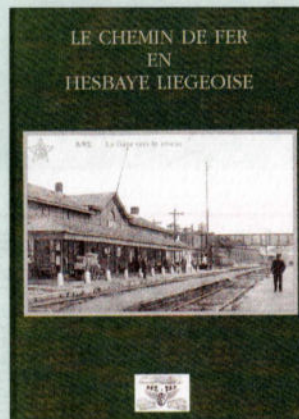
### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE

TOME II

### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR € 35,00 - kp 2

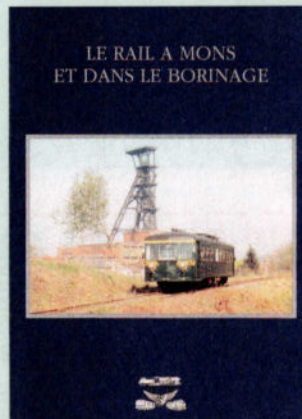


### LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

### 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 - FR € 23,50 - 750 g

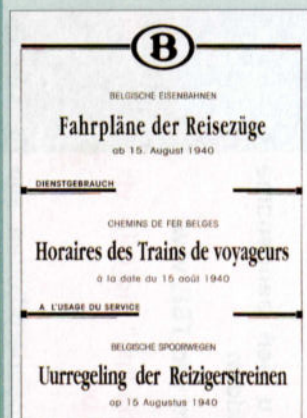


### LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

### LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

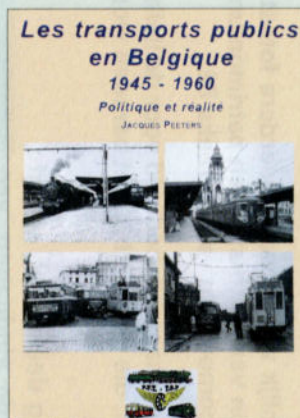
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR € 23,50 - 750 g



### SPOORBOEKJE 1940

Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.

A4 - 48 pagina's - D - FR - NL € 6,50 - 250 g



### Les transports publics en Belgique

1945 - 1960  
Politique et réalité  
JACQUES PEETERS

### HET OPENBAAR VERVOER

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België.

A4 - 287 pagina's - +450 Z/W-foto's - NL of FR-talig € 45 - kp2



### RAILEXPO 2010

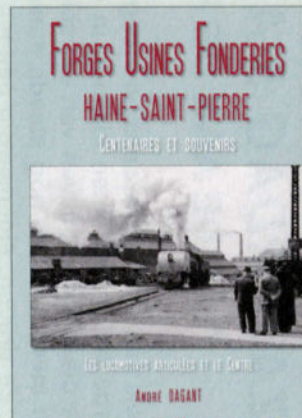
LE MATERIEL ROULANT  
HET ROLLEND MATERIEEL

Saint-Ghislain  
26/27-06-2010

### RAILEXPO 2010

Beschrijving van het NMBS-materiaal in dienst tussen 1950 en 2010.

A4 - 52 kleuren pagina's - tweetalig Frans - Nederlands € 10,00 - 250 g



### FORGES USINES FONDERIES HAINE-SAINT-PIERRE

CELEBRATIONS ET SOUVENIRS

LES LOCOMOTIVES ANCIENNES ET LE SOUTIEN

ANDRÉ DAGANT

### F.U.F.

Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".

A4 - 255 pagina's Eentalig Frans € 38,00 - KP5



**EEN EEUW STOOM II**  
**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 zwart-witfoto's - harde kaft - NL/FR € 27,00 - 750 g



**EEN EEUW STOOM 3**  
**EEN EEUW STOOM 3**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.  
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- € 32,00 - 750 g



**EEN EEUW STOOM 4**  
**EEN EEUW STOOM 4**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.  
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- € 32,00 - 750 g



**EEN EEUW STOOM 5**  
**EEN EEUW STOOM 5**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.  
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- € 32,00 - 750 g



**ONZE SPOORWEGEN 1**  
**De meerspanningen**  
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.  
 A5 - 132 pagina's - harde gekartoneerde kaft 126 kleurenfoto's - FR/NL - € 27,00 - 750 g



**ONZE SPOORWEGEN 2**  
**Motorwagens 1980-2005 - deel 1**  
 Fotoboek over de NMBS-motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.  
 A5 - 112 pagina's - harde gekartoneerde kaft - 106 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



**ONZE SPOORWEGEN 3**  
**Motorwagens 1980-2005 - deel 2**  
 Fotoboek over de motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 2 toont de reeksen 46, 49, ES en het historisch materieel.  
 A5 - 112 pagina's - harde kaft 110 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



**ONZE SPOORWEGEN 4**  
**Door Europa met de Bolle Neuzen**  
 Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeksen 52-53-54 en de Europese soortgenoten.  
 A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



**ONZE SPOORWEGEN 5**  
**De reeks 51**  
 Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeks 51. Elke locomotief is afgebeeld net zoals de nog actieve machines bij privéoperatoren.  
 A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



**ONZE TRAMS 1**  
**ONZE TRAMS 1**  
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV. tweetalige teksten.  
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - € 28,00 - 750 g

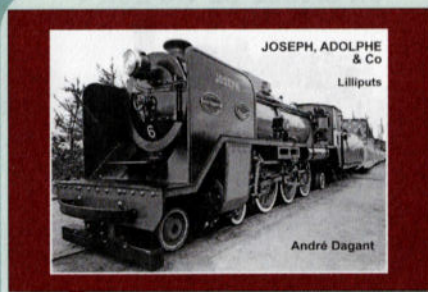


**ONZE SPOORWEGEN 7**  
**De reeks 22**  
 Fotoboek over de NMBS-reeks 22. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreeën.  
 A5 - 112 pagina's - 109 kleurenfoto's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



**TRAMS IN BEELD 1**  
**TRAMS IN BEELD 1**  
 Fotoboek met 200 foto's van trams van de N.M.V.B. in de jaren '60 op de netten Brussel, Antwerpen, Henegouwen, Kust, Grotten van Han.  
 21 x 27 cm - 208 pagina's - harde gekartoneerde kaft - NL/FR - € 38,00 - 1100 g

# Boeken TSP-edities



**LES LILLIPUTS**  
 Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).  
 A4 oblong - 143 pagina's - harde gekartonneerde kaft - gebonden met linnendraad - talrijke Z/W-foto's en plans - NL/FR - € 29,00 - 750 g



**DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING**  
 De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010). Nederlands- of Franstalig  
 168 pagina's - kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - A4 - € 30,00 - 750 g



**LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS**  
 Dit boek beschrijft in detail de oude lijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (FR).  
 29 x 22 cm - 70 zwart-wit- en kleurenfoto's harde kaft - FR - € 22,00 - 750 g

## Op de Baan

### OP DE BAAN

**abonnement 2014**  
 (met ingang op 01-01-2014)

België € 40,00  
 buitenland (Europa) € 46,00  
 buitenland (buiten Europa) op aanvraag

- nummers 19 en 20 per stuk: € 3,97 100 g
- nummers 46 t/m 52 per stuk: € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per stuk: € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 106 per stuk: € 8,50 260 g
- vanaf nummer 107: € 9,00 260 g

nummers 80 en 85 uitgeput!

**verzamelband voor 12 ODB** € 11,50 kp 2



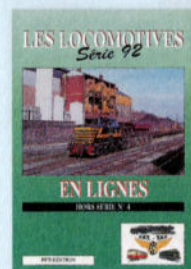
### EN LIGNES - hors série



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



**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pagina's - FR  
 80 foto's  
 € 12,25 - 210 g



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

## Allerlei

### Pin's

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

### DVD

- Parade de Gros Nez sur la L128 (FR): € 15,00 150 g
- A toute vapeur sur la ligne du Bocq (FR): € 21,00 150 g



### LOCO-kalenders

Nog beschikbaar: 2005, 2011, 2013  
 Prijs per kalender: € 5,00 kp2

**LOCO 2014** € 11,00 kp2



**Parade Gros Nez**

**A toute vapeur sur le Bocq**

## Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 119-24) zijn te koop. Ze zijn beschikbaar in twee formaten (10x15 cm en 13x18 cm) en in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 119-29 ZW): dit zijn zwartwitfoto's.

**OPGELET:** nummers en formaat te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. De afdruk kan afwijken van de gepubliceerde foto!

**Uiterste besteldatum:** 30-03-2014

**Leveringsdatum:** ± 25-04-2014

Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn **NIET MEER BESCHIKBAAR!**

### Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32(0) 65 51 07 76
- Fax : +32(0) 65 66 45 41
- ✉ martinserge59@skynet.be (gebruik enkel dit e-mailadres bij bestelling via internet).

- ☐ Prijs per foto 10 x 15 cm: € 1,00 7 g
- ☐ Prijs per foto 13 x 18 cm: € 1,60 10 g



## Fotothema's

### Omslagen met 10 kleurenfoto's 10x15cm, tenzij anders vermeld

- |  |         |      |
|--|---------|------|
| ☐ Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville     | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 44 : De locomotief 8275                        | € 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. 59 : De 5122 en 5135 in Italië                 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven                 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg           | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 65 : Reeks 3600 CFL                            | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 66 : De 7301 tot 7335                          | € 10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2)       | € 10,00 | 75 g |

## Fotothema's (vervolg)

- |   |         |       |
|---|---------|-------|
| ☐ 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. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)              | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 75 : Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe            | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)   | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 77 : Homologatieritten (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  |
| ☐ Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn 128             | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondskoppen)          | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux              | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy            | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 85 : Inscheping van de 51'ers SecoRail (15 foto's)  | € 15,00 | 105 g |
| ☐ Nr. 86 : Reeks 22 in groene livrei                      | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 87 : De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)    | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 88 : De reeks 20 op de as Antwerpen-Montzen         | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 90 : De groene motorstellen reeks 700               | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 91 : De oranje motorstellen reeks 800               | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 92 : De "Bolle Neuzen"-parade op L 128              | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 93 : De laatste 73'ers van B-Cargo                  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 94 : De 5167 en 5174 onderweg naar Italië           | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 96 : Lijn 86 Ronse - Leuze                          | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 97 : Lijn 123 Geraardsbergen - Braire-le-Comte      | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 98 : De "Class 66" (PB01, 02 en 03)                 | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 99 : Locomotieven van de reeks 57(G2000)            | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 100 : Locomotieven van de reeks 23                  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 101 : Locomotieven van de reeks 800 CFL             | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 102 : Postmotorstellen ex-type 1935                 | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 103 : De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf   | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 104 : De reeks 20 in groene livrei                  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 105 : Het historisch motorstel 1935                 | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 107 : NMBS-rijtuigen anno 2012                      | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 108 : De EC "Jean MONNET"                           | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 109 : De reeks 26 in groene livrei                  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 110 : De reeks 26 drie verschillende schilderingen  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 111 : Stoomspektakel op "le Chemin de fer du Bocq"  | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 112 : De Benelux gesleept door de TRAXX'en reeks 28 | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 113 : Het station Oudenaarde in de dieselperiode    | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 114 : Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen   | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 115 : Lijn 122 tussen Melle en Zottegem             | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 116 : In de Gentse haven, anno 1980                 | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 117 : In de Antwerpse haven, anno 1980              | € 10,00 | 75 g  |
| ☐ Nr. 118 : Diesellocomotief 211.006 (6406)               | € 10,00 | 75 g  |



### FOTOTHEMA 119

10 foto's van de diesellocomotieven reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi in het begin van de jaren '80.

Mededeling: fotothema 119.

# Bestelling - Verzendkosten

## HOE BESTELLEN?

- Ongeacht uw woonplaats: stort de totale som (gewenste artikels + verzendkosten) op rekening IBAN-code BE57 0011 2017 8935; BIC-code: GEBABEBB van PFT-TSP, BP 40, BE - 7000 Mons (België). De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België!

- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), vervaldag van uw kaart (4 cijfers), de totale som, verzendkosten inbegrepen en onderteken uw bestelling.

Al onze artikelen zijn beschikbaar bij:

- "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail": te Saint-Ghislain tijdens de opendeurdagen;
- "Le Chemin de Fer du Bocq": tijdens de ritdagen is er een TSP-stand in het station van Spontin.

**Enkel op deze plaatsen wordt 10% korting gegeven bij uw aankopen op vertoon van uw geldige abonnementskaart.**

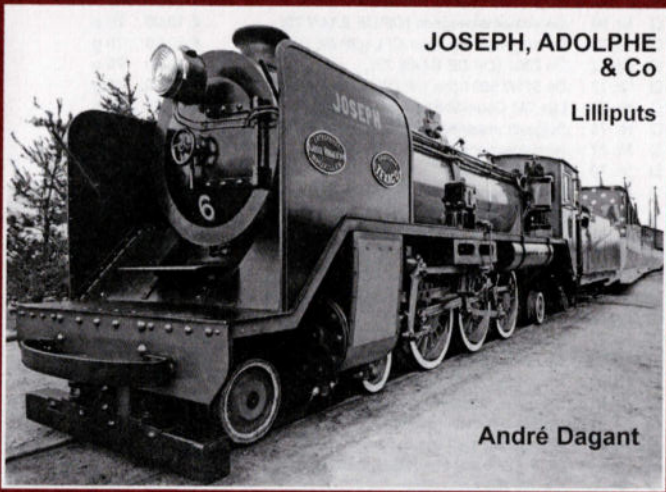
**VERZENDKOSTEN:** Bereken het gewicht van uw bestelling en voeg deze kosten bij het bedrag van uw bestelling.

	BELGIË	EUROPA	OVERIGE
tot 100 g	1,50	1,50	3,80
tot 350 g	2,20	2,20	7,50
tot 1000 g	3,70	3,70	18,00
tot 2000 g	5,20	5,20	35,00
kilopost 2 kg	6,50	6,50	65,00
kilopost 5 kg	9,10	9,10	65,00
kilopost 10 kg	9,10	18,20	130,00
Tarieven in euro	(kp = kilopost).		

### Belangrijke opmerking:

**De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België! Het is mogelijk dat de leveringstermijn iets langer is voor bestemmingen in het buitenland.**

Om het exacte bedrag van uw bestelling te kennen, contacteer ons via mail: pfttsp@gmail.com



JOSEPH, ADOLPHE & Co

Lilliputs

André Dagant

### Lilliputs

André Dagant, bekend locomotiefhistoricus, heeft een boek geschreven over de "Lilliput"-locomotieven.

De zes "Lilliput"-locomotieven werden door "Les Ateliers Métallurgiques" gebouwd voor een spoorwijdte van 600 mm. Ze werden ontworpen om treinen met bezoekers te slepen op grote tentoonstellingsterreinen en ze waren geïnspireerd op de beroemde Belgische Pacifics. Zij werden ingezet tijdens de Wereldtentoonstelling van 1935 te Brussel en de Internationale tentoonstelling van 1939 te Liège. Deze zes machines kenden een bewogen geschiedenis en slechts één ervan bevindt zich nog in België, bij het Stoomcentrum Maldegem, waar ze zal worden gerestaureerd.

Dit 143 bladzijden tellende boek vertelt het bewogen leven van deze voor het grote publiek onbekende machines. Meer dan 125 foto's waarvan vele op groot formaat, 30 plans en schetsen vervolledigen de tweetalige tekst.



Formaat A4 liggend - 143 blz. - Harde kartonnen kaft - Ingebonden met linnendraad - Tweetalige teksten Nederlands/Frans - 125 zwart/wit-foto's en 30 plans - verkoopprijs: € 29 - gewicht: 750 gr - Mededeling: "Lilliput"

## DE REEKS 22

Het zevende deel uit de reeks "Onze Spoorwegen" behandelt de reeks 22. Het eerste gedeelte van dit boek toont twee foto's van elke locomotief, dit in chronologische orde. Voor elke locomotief vermeldt een klein kader de opeenvolgende nummering, bouwjaar en indienstname, opeenvolgende stelplaatsen en de schrappingsdatum. De geselecteerde foto's bestrijken de periode 1975-2010, echter wel met enkele uitzonderingen. Het tweede gedeelte geeft een overzicht van de verschillende schilderingen die werden toegepast bij de reeks 22.



Naar rechts van de 2236, naar de meer dan hoog van een internationale trein, de 281 Paris-Nord - Amsterdam CE bij doortrekken Franse en Caennese op 19 april 1966. De trein is volledig samengesteld uit Concorde-treinen van de SNCF. Serge MARTIN.



2213  
nr. 102-813  
Le 20 février 1976, l'Express 282 Amsterdam - Paris mange l'avril en gare de Berchem. A cette époque le 2213 est toujours peint en la livrée de départ. Thom HEIJLEN  
Op 20 februari 1976 staat de Express 282 Amsterdam - Parijs bij de Achtervoren-Berchem. Op dat ogenblik was de 2213 nog voorzien van de oorspronkelijke afwerking. Thom HEIJLEN



2211  
nr. 102-811  
Le 7 octobre 1976, passage à Courmoulin d'un rame de marchandises à deux niveaux en provenance de Lyon à destination de Paris. Claude VANDECASTELLE  
Op 7 oktober 1976 is Courmoulin van een trein met open achtergevoerd, afkomstig uit de haven van Arbois. Een jaar later, op 15 oktober 1976, zou de 2211 de eenrichtingsrijde van wachposten verlaten in het gare. Claude VANDECASTELLE

Liggend formaat 231 x 165 mm - 112 pagina's volledig in kleur - tweetalige onderschriften Nederlands & Frans. Prijs : € 28 + verzendkosten 750 gr - Mededeling: "reeks 22".

**U W !**

## NOS TRAMWAYS 1 ONZE TRAMS 1

€28



NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

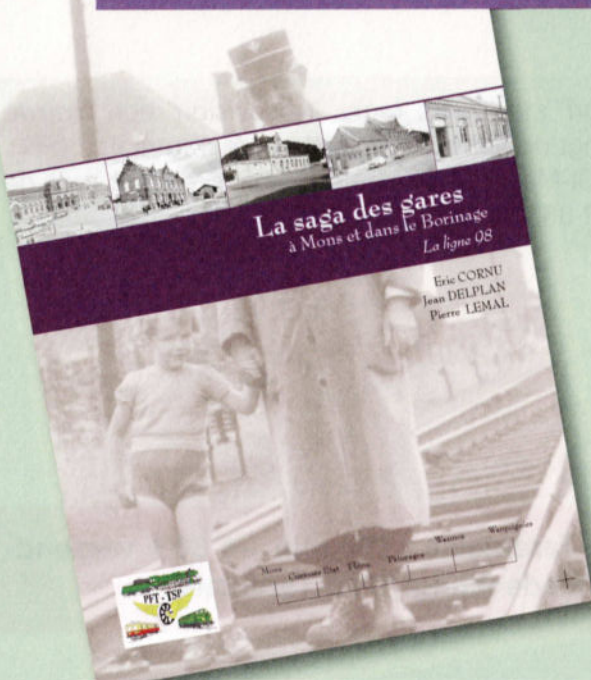
## Onze trams - deel 1

Het zesde deel uit onze reeks "Onze Spoorwegen" heeft als onderwerp de Belgische trams. Het boek telt zeven hoofdstukken: de NMVB, de stadstrams van Antwerpen, Brussel, Gent, Charleroi, Liège en Verviers. Het is geïllustreerd met 117 kleuren- en zwart-witfoto's.



Liggend formaat 231 x 165 mm - 128 pagina's - 117 kleuren- en zwart-witfoto's - tweetalige onderschriften Nederlands/Frans. Prijs: € 28 + verzendkosten 750 gr. Mededeling: "trams 1"

## La saga des gares de la ligne 98



Dit boek brengt de geschiedenis van de voornaamste spoorlijn in de Borinage (streek rond Mons) en vertakkingen. U ontdekt zo lijn 98 van Mons tot Warquignies, de oude lijn 96, de stations van Mons en het nieuwste station "Calatrava".

Talrijke onuitgegeven kleurenfoto's van de stations en kaarten op formaat A3 geven een duidelijk beeld van de installaties.

Formaat A4 staand - 174 pagina's harde gekartonneerde kaft - ingebonden met linnendraad - eentalig Frans.

Prijs : € 30 + verzendkosten 1100 g.

Mededeling: "Ligne 98"

# TRAMS IN BEELD 1

Formaat A4 liggend, identiek aan de reeks "Een eeuw stoom". Het bestaat uit 200 kleurenfoto's van de Buurtspoorweg-netten die in de jaren '60 van vorige eeuw nog bestonden: Brussel, Antwerpen, de kust, Henegouwen en de grotten van Han. Elke foto is pagina groot met tweetalige onderschriften Nederlands & Frans.

Formaat A4 liggend - harde gekartonnerde kaft - 208 pagina's - ingebonden met linnendraad - teksten Frans & Nederlands. Prijs : € 38 + verzendkosten 1100 g. Mededeling : "Trams in beeld 1"



## Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire

L'Institut du Patrimoine wallon heeft een verklarend pocketwoordenboek uitgegeven: "Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire".

Bedoeling is de liefhebbers en gebruikers van de RAVeL (fiets- en wandelpaden) te tonen wat zij op hun tochten kunnen ontmoeten.

Het verklarend woordenboek is opgesteld in twee delen. Het geeft een verklaring van alle termen die enerzijds betrekking hebben tot het spoor, de kunstwerken, de signalisatie,... en anderzijds verwijzen naar terminologie betreffende de bewaring, de restauratie en de nieuwe bestemming van het patrimonium langs in onbruik geraakte lijnen.

Het is verrijkt met talrijke foto's.

Ongetwijfeld een geheugensteuntje en goede hulp bij het lezen van Franstalige teksten.

"Dictionnaire du patrimoine ferroviaire" - A4 - 116 pagina's - talrijke foto's, kaarten, tekeningen, prenten - Eentalig Frans - €15 + verzendkosten: 360 gr - mededeling: dico

## Nieuw Frankrijk



"Les Editions du Cabri" stelt in de reeks "Locovision" een nieuwe DVD voor. Deze brengt de lijn in de vallei van de Tarentaise (FR), (Chambéry - Bourg-St-Maurice) in beeld. De film eindigt met de laatste rit van de TER 883115 op 10 juli laatstleden.

DVD La ligne de la Tarentaise - 120 min. - € 30 + verzendkosten 150 gram - Mededeling: DVD Tarentaise



↑ **FOTO 119-60** De 595 rijdt een lokale trein tussen Etterbeek en Halle. Sint-Job, 15 januari 1985.  
Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

↓ **FOTO 119-61** De 597 bij aankomst te Linkebeek als L8058 Brussel-Noord - Nivelles in september 1984.  
Christian DOSOGNE, verzameling TSP.



Met het in voege komen van de herstructurering op 3 juni 1984 werd de bediening beperkt tot twee treinen per uur. De diensten vereisten hierdoor nog slechts de inzet van drie motorstellen bij een omloop van 5 dagen.

Vanaf dit moment begon men de vrije SABENA-stellen sporadisch in te zetten op andere relaties, in het bijzonder de L-treinen naar Nivelles.

In 1985 werd een pictogram van een vliegtuig aangebracht op de ramen van de intercirculatiedeuren teneinde het onderscheid te verbeteren.

### Airport City Express

Met ingang van de nieuwe dienstregeling van 24 september 1989 werd de dienst naar de luchthaven omgevormd tot "Airport City Express".

Voor die gelegenheid werd een nieuwe schildering aangebracht op de zes motorstellen, te beginnen met de 598 uitgevoerd in juni 1989. De fijne blauwe band aangebracht tussen de twee witte banden werd vervangen door een rode. Het grote opschrift "Airport City Express" in witte letters werd op het onderste ge-



↑ **FOTO 119-62** In september 1984 vervingen twee SABENA's een postmotorstel op de diensten naar Gent-Sint-Pieters. Hier zien we hen bij het uitladen in Antwerpen-Centraal. Pierre HERBIET.

deelte van de kast aangebracht.

Vanaf de nieuwe diensten van 24 september 1989 werd een eerste verandering uitgevoerd met betrekking tot de bediening van de luchthaven.

De NMBS had uiteindelijk besloten toch opnieuw drie treinen per uur te voorzien, met inbegrip van een verbinding van buiten Brussel. Het ging om de verlenging van de IC I Saint-Ghislain - Schaarbeek tot Brussel-Nationale-Luchthaven met

↓ **FOTO 119-63** In juli 1987 rijden twee SABENA-stellen een L-trein op de lijn 26 in de richting van Halle. Doorrit aan de vertakking Linkebeek-Halle. We bemerken het vliegtuigpictogram aangebracht op de intercirculatiedeur. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.



twee bijkomende stilstanden in Diegem en Zaventem. Dit was mogelijk omdat deze treinen tussen twee slagen een pauze van 30 minuten hadden in Schaarbeek.

Als gevolg van de werken op de lijn 96 tussen Brussel en Halle, moest de dienstregeling van de IC I St.-Ghislain - Brussel-Nationale-Luchthaven aangepast worden en dienden de treinen beperkt te worden tot Schaarbeek. Daarom legde de NMBS een derde pendeldienst in tussen Brussel-Centraal en de luchthaven. Eén van de drie pendeltreinen bediende het station van Zaventem, de tweede de stopplaats Diegem en de derde reed als directe trein.

De inzet van de SABENA-motorstellen zorgde regelmatig voor klachten van de reizigers over het gebrek aan beschikbare zitplaatsen - zeker in 2e klasse - en het ontbreken van bagageruimte.

In 1987 besliste de NMBS ze om te bouwen door het verminderen van de oppervlakte van de bagageruimte om zo een nieuwe 2e klasse afdeling te kunnen inrichten, het verminderen van de 1e klasse en het plaatsen van bagagerekken.

Dit project bleef zonder gevolg.



↑ **FOTO 119-64** Op 10 februari 1988 kruisen twee SABENA-stellen elkaar in het station van Etterbeek. Beide stellen werden die dag als stoptrein ingezet op de lijn 26. De 600 rijdt de L6708 Brussel-Shuman - Halle, de 596 rijdt de L6733 Halle - Brussel-Shuman. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

↓ **FOTO 119-65** De 598 ontving als eerste de nieuwe schildering "Airport City Express". Bij de nieuwe winterdienstregeling van 24 september 1989 werd de verbinding met de luchthaven omgevormd tot "Airport City Express". We zien haar bij het verlaten van de werkplaats van Schaarbeek 17 juni 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↓ **FOTO 119-66** Aankomst te Brussel-Zuid van een Airport City Express gereden door de 598 op 27 juni 1992. Yves STEENEBRUGGEN.

### De SABENA-stellen in het bordeauxrood!

Van 1991 tot 1993 ondergingen de zes motorstellen een algemene revisie in de Centrale Werkplaats van Mechelen. De 597 onderging als eerste een herschildering in bordeauxrode (RAL 3003) standaardschildering.

Bovendien werden de zetels met nieuwe stof of similileer overtrokken.

Ziehier hun revisiedatum:

- 595: 11-10-1991
- 596: 23-07-1993
- 597: 14-10-1992
- 598: 23-12-1993
- 599: 08-04-1993
- 600: 17-11-1993

### Het einde van de pendeldiensten

In de loop der jaren bleef het aantal reizigers op de pendeltreinen naar de luchthaven stijgen. Veel treinen waren dan ook overladen. Gelet op de beperkte capaciteit van de SABENA-stellen, de onmogelijkheid om het aantal treinen te verhogen en de onmogelijkheid de treinsamenstelling te verlengen gezien de beperkte lengte van de twee sporen in de luchthaven, besliste de NMBS de zes motorstellen te vervangen door motorstellen van de reeks 900. Dit gebeurde met ingang van de nieuwe

dienstregeling van 28 mei 1995, in afwachting van de bouw van een nieuw station onder de luchthaven.

Vanaf dit ogenblik werden ze geïntegreerd in de omloop van de klassieke motorstellen van Schaarbeek.

↓ **FOTO 119-67** Van 1991 tot 1993 verloren de SABENA-stellen hun mooie blauwe kledje om de nieuwe bordeaux schildering te bekomen. Anoniem zetten ze de bediening van de luchthaven voort. Op 13 maart 1995 verlaat de 596 de luchthaven richting Zaventem. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Vertrek naar Charleroi

Op 14 december 2003 verlieten ze Schaarbeek en werden ze toegewezen aan de werkplaats van Charleroi-Sud. Ze werden opgenomen in de grafiek MT en bedienden een groot deel van de Waalse lijnen.





↑ **FOTO 119-68** Op 19 april 2007 was de 596 actief op de lijn naar Luxembourg, hier als L5763 Namur - Libramont in de bochten van Mirwart. Serge MARTIN.

↓ **FOTO 119-69** Op 15 juli 2010 zien we de 596 opnieuw, deze keer bij het verlaten van het station Marche-les-Dames met L5682 Namur - Huy. Yves STEENEBRUGGEN.



## Laatste etappe

De laatste etappe in hun loopbaan begint in Liège. Ze werden voor een derde en laatste keer gemuteerd, deze keer naar de werkplaats van Kinkempois op 10 december 2006 en ondergebracht in de omloop MR van de motorstellen van de reeksen 151 - 270 en 635 - 640 die in een groot deel van Wallonië werden ingezet. Te vermelden valt dat ze regelmatig de IR q Liège-Guillemins - Aachen Hbf reden.

Aangezien de omloop zelden werd gerespecteerd, was het niet uitzonderlijk dat ze voorkwamen op andere lijnen in heel België.

De indienstname van de nieuwe Desiro-motorstellen leidde niet alleen tot het verdwijnen van de stellen reeks 151 - 270, maar ook van de zes SABENA-stellen die aan de kant werden gezet tussen april en oktober 2013:

- 595: 25-04-2013
- 596: 23-09-2013
- 597: 05-09-2013
- 598: 03-10-2013
- 599: 22-07-2013
- 600: 29-09-2013

Het was dus de 598 die als laatste werd ingezet.

Eén stel zal aan de verschroting ontsnappen. De NMBS-Holding heeft beslist om het motorstel 600 te bewaren. Daarom werd het in de loop van oktober naar Brugge overgebracht in afwachting van de opening van het nieuwe museum.

### FOTO 119-70 ↗↑

*Door de constante stijging van het aantal passagiers was de binneninrichting van de SABENA-stellen al snel ontoereikend. Nochtans behielden ze dit interieur tot hun schrapping. Deze drie foto's werden genomen op 4 november 2010. Een van de meest nutteloze plaatsen was de ongebruikte bagageafdeling.*

### FOTO 119-71 ↗

*Een van de 2e klasse afdelingen, voordien 1e klasse, met telkens vier individuele plaatsen tegenover elkaar.*

### FOTO 119-72 →

*De 1e klasseafdeling. De zetelbekleding is veranderd en de Sabena-versiering op de wanden is verdwenen (zie p. 34).*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **FOTO 119-73** Op 23 april 2010 rijdt de 599 gekoppeld met een vierledig motorstel de IR k 3815 Jambes - Tournai, hier te zien in de buurt van Aiseau. Serge MARTIN.

↓ **FOTO 119-74** Aankomst van de IR q 5017 in Aachen Hbf uit Liège-Guillemins op 6 juni 2013. Jean-Luc VANDERHAEGEN



# ATHUS-MEUSE: TIEN JAAR ELEKTRISCHE TRACTIE (2)



*Eén van de laatste vaste waarden op lijn 162: trein 49742. Deze lange trein brengt lege ketelwagens (twee samengevoegde treinen) van Luxembourg Triage naar Feluy-Zoning. Omgeving Marbehan, 1 augustus 2007. Gilbert LAURENT.*

*Een jaar nadat de reeksen 13 en 3000 in gebruik werden genomen, neemt de Athus - Meuse bijna al het verkeer over van de Luxemburglijn ...*



*Een tendens op de Athus-Meuse: de jacht op locomotieven in treinschakeling (UM). Slechts één trein op vijf voor gecombineerd vervoer wordt nog gesleept door twee locomotieven. In de vroege ochtend van 1 augustus 2013 doorkruist de 32681 (Antwerpen - Athus) de uitgraving van Orgéo. Gilbert LAURENT.*

## December 2003

Deze datum wordt gekenmerkt door de verhuis van de TRW-terminal van Schaarbeek naar Ronet. Hierdoor wordt de Athus-Meuse belangrijk voor de verbindingen vanuit Ronet naar Amberieu en Novara evenals voor de verbinding Antwerpen - Novara. Dit valt niet echt in de smaak van de SNCF, die het verkeer op haar Nord-Est-as (tussen Quévy, Aulnoye en Lotharingen) sterk ziet terugvallen. Bovendien kunnen slechts een paar treinen aan de aantrekkingskracht van de Athus-Meuse ontsnappen. Zo blijft de verbinding Muizen - Amberieu via Quévy en Lotharingen rijden.

Eenzelfde nefast gevolg zien we op lijn 162 waar het verkeer met 25% wordt verminderd. Negen van de tien goederentreinen via deze lijn rijden niet verder dan Stockem, Athus, Luxembourg, Bettembourg of Lotharingen. Voor de lange afstanden zijn er nog slechts enkele nachttreinen naar het zuiden: een Hupac-trein naar Aarau (CH), gespreid verkeer voor Sibelin (Lyon) en autotransporten naar Safenwil (CH) en Lonato (IT). Het gaat in totaal om twee tot drie treinen per dag. De verschraling gaat door...

## Juni 2004

Na een periode van voorzichtigheid waarin slechts een beperkt aantal treinen van meer dan 1800 ton werd ingelegd, stijgt het aantal treinen van 2000 ton. Aanvankelijk gaat het enkel om een aantal treinen met staalproducten zoals de 47944 Aubange - Antwerpen. Het gaat om veertig zware treinen per week, vooral op de belangrijke verbindingen van Antwerpen naar Creutzwald in de ene richting en van Bettembourg naar Monceau en Antwerpen in de andere.

Tweede belangrijke feit is een definitieve breuk met het verleden: met gemiddeld 30 treinen per dag op de Athus-Meuse tegenover gemiddeld 25 treinen op L162 wordt de Athus-Meuse nu voor het eerst belangrijker dan haar buur.

## December 2004

De Athus-Meuse wordt nog belangrijker dankzij de aanleg van een directe verbinding tussen Aubange en het Franse Mont - Saint - Martin (6). Hierdoor ontstaat een nieuwe route naar het zuiden die de drukke as Bettembourg - Thionville - Metz - Nancy vermijdt. Een derde van de treinen (een twaalfstal per dag - 70 per week) rijdt nu via deze route. In de eerste plaats waren het de vijf cokestreinen van Zandvliet naar Creutzwald en drie lege treinen terug.



*Een enkelvoudige tractie op lijn 162 of een uitzondering die de regel bevestigt. De 41910, een lege trein vanuit Lonato (I) naar Ford-Genk, rijdt op 23 juli 2003 voorbij het intussen verdwenen wijkspoor van Grupont. Gilbert LAURENT.*

De Athus-Meuse kent echter reeds een eerste terugval. Dit is een gevolg van de politiek bij de SNCF waardoor enkele belangrijke klanten hun verkeer via Montzen en de rechter Rijnsoever lieten rijden. Het zijn onder meer Esso (verbinding Antwerpen - Basel) en vooral ICF (vanuit Antwerpen en Zeebrugge naar Metz Sa-

blon en Italië). Resultaat voor de Athus-Meuse: een nettoverlies van 21 treinen per week in het eerste geval en 47 in het tweede.

Desondanks blijft het aantal treinen vrij stabiel dankzij nieuwe trafieken en verdere omleidingen van treinen die voordien via de lijnen 42 en 162 reden.

*Eén van de talrijke kolentreinen (tot vijf per dag) vanuit Antwerpen-Zandvliet naar Creutzwald (F). De trein 49813, met een gewicht van 2000 ton, nadert de tunnel van Vonêche op 26 juli 2006. Gilbert LAURENT.*



Juni 2005

In een tijd waarin de organisaties BELLI-FRET (corridor naar Basel en Modane) en Interdelta (corridor naar Lyon) hun beperkingen tonen, was de inzet van de reeks 13/3000 in Frankrijk steeds vrij beperkt: in Mulhouse waren ze in het beste geval drie keer per dag te zien (treinen 44559, 45907 en 47513). Vanaf juni 2005 wordt enkel de 45907 nog van Ronet tot Mulhouse door een locomotief reeks 13 gesleept.

De SNCF wil te allen tijde haar nieuw geleverde BB37000 van Alstom (eerste reeks van 60 exemplaren geleverd in 2004) inzetten. Deze kunnen ook onder 15 kV rijden waardoor ze kunnen ingezet worden tot in Basel-Muttenz. Hierdoor rijden er steeds minder 13'en en 3000'en in Frankrijk.

Ook nieuw: hoewel er nog geen P120 voorzien zijn, is de categorie G80 die tot in 2004 overheerste, nu opvallend afwezig. De enige uitzondering hierop vormt trein 49848 Creutzwald - Zandvliet. De P100 en vooral de G100 zijn sterk aanwezig. Dit levert tussen Ronet en Bertrix een aanzienlijke tijdsbesparing van 8 tot 10 minuten op. Deze twee categorieën zijn het neusje van de zalm op het Belgische net. Ter vergelijking: slechts 12% van de treinen via Quévy en Erquelettes en 6% van de treinen via Moeskroen behoren tot deze categorieën.

Toch is de vooruitgang traag op andere

**Met een bijna klassieke vertraging van 30 minuten nadert trein 40321 Milano - Zeebrugge, gesleept door een 3000 van de CFL, Bertrix op 1 augustus 2013.** Gilbert LAURENT.

## Vergelijking L162 - Athus-Meuse - Montzen

Treinen	Zomer 2007				Zomer 2013			
	L162		Athus-Meuse		Athus-Meuse		Montzen	
	tr/d	UM	tr/d	UM	tr/d	UM	tr/d	UM
<b>Gecombineerd</b>	5	88%	17	78%	16	21%	22,5	0%
<b>Intervorming</b>	3	25%	15	75%	6,5	21%	17	0%
<b>Volledig</b>	4	100%	13,5	83%	6,5	41%	17,5	13%
<b>Rijtuigen</b>	-	-	0,5	0%	1	0%	4	0%
<b>TOTAAL</b>	12	78%	46	78%	30	35%	61	4%

gebieden. Bertrix is een station waar bijna alle treinen stoppen om van bestuurder te wisselen: een erfenis uit het verleden. Dit komt geenszins ten goede aan de stiptheid. Andere beperkingen zijn de nodige stilstanden te Thionville, Luxembourg Triage, Ronet, Leuven...

We kunnen ons nog verheugen over de 42 diensten van de reeksen 13 en 3000 met nog een aantal mooie ritten zoals Gent - Bettembourg of Zeebrugge - Thionville met drie bestuurders (één van Gent, één van Bertrix en één van Luxembourg) met stilstanden te Ronet en Bertrix voor de 47711 tussen Gent en Bettembourg.

Voor de terugrit zijn er weer drie bestuurders (Thionville, Ronet en Antwerpen) met stilstanden in Bertrix en Ronet voor de 44710 Bettembourg - Antwerpen. Soms zijn het er vier (twee van Gent en twee van Bertrix) met stilstan-

den te Gent, Leuven en Bertrix voor de 40329 Zeebrugge - Thionville. Kortom: waarom iets eenvoudig doen als het ook moeilijk kan...

## December 2005

Een keerpunt voor lijn 42, dat haar laatste treinen verliest. De meest opvallende verbinding was de zandtrein 47777 die driemaal per week tussen Lommel-Maatheide en Pétange reed. Deze rijdt nu over de Waalse as (tussen Liège en Ronet) en de Athus-Meuse, waarbij in Ronet een locomotiefwissel plaatsvindt (diesel naar elektrisch).

Een ander keerpunt voor de Athus - Meuse wordt op 31 maart 2006 bereikt door de introductie van Sibelit, een samenwerkingsverband van de CFL, NMBS, SNCF en B-Cargo dat de aantrekkelijkheid van de as België - Lotha-





*In april 2002 rijden twee 1800'en van de CFL onder de nieuwe bovenleiding op het viaduct van Thanville. Zij slepen een trein met staalproducten van Dudelange naar Gent-Noord. Gilbert LAURENT.*

ringen - Italië via Frankrijk wil verbeteren tegenover haar grootste concurrent: de route via Montzen en de Rijn.

Het actieplan omvat weldoordachte acties om de uitbating van de Athus-Meuse te verbeteren door vereenvoudigingen in het beheer van de tractiemiddelen en het personeel. Hiervoor werd een operatiecentrum opgericht te Luxembourg.

### Juni 2006

Het jaar 2006 bracht een nieuwe impuls voor de Athus-Meuse doordat bijkomende treinen via deze as werden omgeleid. In één jaar steeg het verkeer met een derde van 30 tot 41 treinen per dag terwijl het verkeer op lijn 162 daalde met 40 % van 21,5 tot 13 per dag. Dit was een verdere stap in de opwaardering van de Athus - Meuse.

Het verkeer op deze lijn overtrof nu dat via Quévry (14 treinen) en Erquelinnes (24 treinen). Deze stijging was vooral te danken aan de intervormingstreinen van Antwerpen, Monceau en Kinkempois naar Stockem en Bettembourg die in 2003 nog vooral via de lijnen 42 en 162 reden. Vooral deze laatste lijn ziet haar verkeer sterk dalen, namelijk van 10 naar 3,5 treinen per dag (-30%).

De opvallendste verandering was de omleiding van trein 44867 Antwerpen-Noord - Woippy die voordien via lijn 42 reed. Door deze maatregel kon zijn toegelaten gewicht verhoogd worden van 1600 naar 2200 t - de eerste trein over de Athus-Meuse die met dit gewicht voorzien was.

Ook nieuwe bloktreinen zijn nu te zien, zoals de treinen 47747/9 voor Arcelor tussen Gent en Belval (vroeger via lijn

162) en trein 47865/7 Châtelet - Digoin (vroeger via Erquelinnes). En andere zullen volgen...

Gilbert LAURENT

Wordt vervolgd...

*(6) Tien jaar eerder leidde het creëren van de directe verbinding Aubange - Rodange de terugval in van het station Athus omdat de treinen er niet meer van front dienden te veranderen.*

*In juli 2003 is de pas geëlektrificeerde Athus-Meuse-lijn zich nog aan het opwarmen voor de toekomst. Een trein met staalproducten slingert zich door de bochten van Poix-Saint-Hubert. Op kop de 2303 en 2614 in treinschakeling. Gilbert LAURENT.*



## privéoperatoren

### Omwisseling van locs bij BASF

De locomotieven die ingezet worden op de terreinen van de Antwerpse vestiging van chemiereus BASF worden regelmatig omgewisseld. BASF organiseert hiervoor dan de nodige transfers tussen Antwerpen en Duitsland. De door BASF gebruikte machines in Antwerpen zijn niet gehomologeerd voor het Infrabel-net.

**FOTO 119-75** →

De V266 van RurtalBahn sleepte op 30 augustus 2013 een Vossloh-locomotief van het type G1000 naar de BASF-fabriek van Antwerpen.

Tim VAN ROOY.

**FOTO 119-76** →

De V264 van RurtalBahn mocht enkele dagen later een Vossloh-locomotief van het type G1206 van Antwerpen naar Duitsland brengen.

Tim VAN ROOY.

### Een blauwe G2000 bij RRF

**FOTO 119-77** ↓ Op 4 november 2013 ontspoorde een containertrein van Crossrail, die van Aachen West naar Zeebrugge reed, aan de vertakking Wilsele te Leuven. Een deel van deze trein werd door de G2000 1103 van RRF (Rotterdam Rail Feeding) van Wilsele naar Hasselt gebracht.

De 1103 werd gebruikt tijdens de homologatieritten van de G2000 in België in maart 2005 (zie ODB 67 p. 50). Deze foto toont de aankomst van dit treindeel in Hasselt. Tim VAN ROOY.





↑ Captrain rijdt regelmatig met treinen tot in Zeeuws-Vlaanderen. Op 4 september 2013 werd de 6601 vereeuwigd in Zelzate. De loc had papiertrein 47729 (Terneuzen – Dortmund), afkomstig van de firma Verbrugge te Terneuzen, aan de haak. Michel DE ESCH.

↓ FOTO 119-78 De V266 van Rurtalbahn sleepte op 6 december 2013 een extra trein beladen met toluen van Antwerpen-Waaslandhaven naar Aachen West. Doorrit te Zichem (gelegen tussen Aarschot en Diest). Dennis VANSUMMEREN.





Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 15 december zijn de activiteiten van het Franse ECR in België fors gewijzigd.

Nieuwe verbindingen vanuit Frankrijk naar Antwerpen, Zeebrugge of Gent worden gereden door het filiaal van DB-Schenker.

Volgens de bestemming worden TRAXX'en uit de reeks 186 of diesellocomotieven Class 77 ingezet.

Sedert september staat ECR in voor de bediening van de cementfabriek Holcim te Obourg. Sinds de heropening van de aansluiting in 2009 werden de treinen gesleept door Europorte (ex-Veolia Cargo).

Hier de dienstregeling van de treinen die overdag rijden, gesleept door een TRAXX:

41761 R23 XXFMC 06.10 – LZR 07.28  
47818 R1-5 FGZH 18.45 – XXFMC 19.46  
47852 R1-5 LZR 19.33 – XXFMC 20.41  
47889 R1 XXFMC 06.39 – FGZH 07.36  
47891 R234 XXFMC 14.08 – FGZH 15.08  
47891 R6 XXFMC 08.36 – FGZH 09.37  
47892 R7 FGZH 08.11 – XXFMC 09.07

En deze gesleept door een Class 77:  
41804 R1-5 NZT 06.13 – XXFMC 09.20  
41811 R1-5 XXFMC 12.58 – NZT 15.45  
47808 R1-5 Obourg 17.31 – XXBLA 20.00  
48832 R1-5 LZR 11.00 – XXFMC 12.47

### Afkortingen:

FGZH: Gent-Zeehaven,  
LZR: Zeebrugge,  
NZT: Antwerpen-Noordzeeterminal,  
XXBLA: Blandain Frontière,  
XXFMC: Moeskroen Grens



Sinds begin 2014 sleept Fret SNCF in open access alle Arcelor-treinen tussen Dunkerque Grande-Synthe (Fr) en Kinkempois. Meestal wordt hiervoor een locomotief BB36000 ingezet, behalve voor een 4.000 ton-trein die dagelijks rijdt en die wordt gesleept door een TRAXX van Akiem (trein 47861 Blandain Frontière 08.18 - Kinkempois 11.30).



← **FOTO 119-79** Een lege graantrein, gesleept door een EURO 4000 (nr. 4007) van Europorte, verlaat op 30 oktober de aansluiting van Mouterij Albert NV te Ruisbroek. *Simon DE RIDDER.*

↓ **FOTO 119-80** Even later wordt dezelfde trein over de brug van het Rupelkanaal op lijn 52 (Antwerpen-Puurs) opgeduwd naar Boom om vandaar, na frontwisseling, naar Antwerpen-Noord en verder richting Gent en Frankrijk te rijden. *Simon DE RIDDER.*





### Nederland: restauratie van de D2

In 1941 leverden *Vulcan Foundry* en *Andrew Barclay* 20 diesellocomotieven van 153 pk voor de rangeringen in de munitiedepots van het War Department. Oorspronkelijk genummerd als WD29 t/m WD48, werden zij in 1944 vernummerd als WD70029 t/m WD70048

Na de landing in Normandië werden zij naar het vasteland overgebracht. Vijf locomotieven (WD70029, 70033, 70040, 70041 en 70045) werden in 1945 ingeschreven op het Nederlandse net en gebruikt door de *Nederlandsche Tramweg Maatschappij* (NTM) te Drachten en te Oosterwolde voor goederenvervoer. In 1947 werden de vijf locomotieven overgenomen door de NS, vernummerd in

de reeks 160 (161 t/m 165) en voornamelijk gebruikt vanuit Steenwijk naar Makkinga. Na hun buitendienststelling bij de NS in 1957 werden de 162 (ex-WD70033) en de 164 (ex-WD70041) verkocht aan de "NV *Nederlandsche Steenkolenmijnen Willem-Sophia*" te Spekholzerheide en werden ze ingeschreven als D2 en D3.

Na de sluiting van de mijnen in 1970 werden beide locomotieven in 1971 verkocht aan de firma Van den Bossche te Aartselaar. De D3 werd echter onmiddellijk gesloopt, terwijl de D2 gedurende enkele jaren gebruikt werd op de aansluiting van de stortplaats van Mont-Saint-Guibert, vooraleer terug te keren naar Aartselaar na een ernstig ongeval. Zij werd er einde jaren '80 hersteld door een groep Nederlandse liefhebbers van STIBANS (*STichting tot Behoud van Af*

*De D2 gestationeerd voor de firma Frans Van den Bossche te Aartselaar op 9 mei 1987. Zij werd enkele jaren gebruikt op de aansluiting van de stortplaats van Mont-Saint-Guibert.*  
F. MULDER.

*te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel*) die de locomotief konden aankopen na het faillissement van de firma. De 162 werd op 28 november 1996 hersteld in Amsterdam Watergraafsmeer (Nederland).

In 2009 werd de vereniging *Stichting 162* opgericht met het oog op de restauratie van de 162, die in een stroomversnelling terecht kwam, om beëindigd te worden in 2013. In het kader van de tentoonstelling "Sporen naar het front" in het spoorwegmuseum te Utrecht werd de 162 gedurende gans de zomerperiode voorgesteld in de zwarte livrei van het *War Department* met inschrijfsnummer WD70033. Zij werd opnieuw rijvaardig gemaakt in de werkplaatsen van de SHM (*Stoomtram Hoorn Medemblik*) waar zij momenteel verblijft.

Na de ontschepping in 1945 werden meerdere machines van dit type in België gebruikt: de WD70029 en de WD70039 te Antwerpen-Zuid, de WD70032 en de WD70044 te Oostende, de WD70031 te Vilvoorde en de WD70042 te Merelbeke.

**FOTO 119-99** De locomotief werd prachtig gerestaureerd in de versie van het War Department met de zwarte livrei. We zien haar hieronder op 28 september 2013 te Wognum. Philippe DE GIETER.



### **Grotten van Han: de ART.90 viert zijn 80ste verjaardag**

De ex-NMVB motorwagen ART.90 vierde deze herfst zijn 80ste verjaardag. Hij werd gebouwd in de NMVB-werkplaatsen van Kuregem in 1933 en doet sinds 1977 dienst bij de grotten van Han. Hij werd in gebruik genomen op de Brabantse buurtspoorweglijnen in 1934.

20 oktober 2013 was dus een ideale datum om dit nog steeds bedrijvige oudje in de bloemetjes te zetten. Intussen ziet het er niet zo rooskleurig uit voor de vijf motorwagens (90, 145, 159, 168 en 266) die elke dag onophoudelijk deze korte toeristische lijn berijden met meestal drie aanhangwagens. Hun gammele toestand wordt zorgwekkend. Men is begonnen met de ombouw van de krachtbron van deze motorwagens: de ART.145 bevindt zich in de werkplaats van Green Propulsion nabij Liège om verbouwd te worden naar elektrische motorwagens, zonder stroomafnemer uiteraard. Dit bedrijf is gespecialiseerd in hybride krachtbronnen. Als deze proef gunstig verloopt, zullen nog drie andere motorwagens omgebouwd worden. Alleen de ART. 90 zal zijn typische motor en versnellingsbak behouden.

**De ART.90 schittert ter gelegenheid van zijn 80ste verjaardag! Grotten van Han, 20 oktober 2013. Jean-François MEYSMAN.**

### **Een Henschel-locomotief in het park Pairi Daiza**

Het gekende park Pairi Daiza (ex-Paradisio) te Cambron-Casteau kwam in 2012 in het bezit van een tweeassige stoomlocomotief.

Deze machine werd gebouwd door Henschel in 1917 (nr. 15862) voor het "KüK-Kriegsministerium" te Wenen en kreeg het nummer 426 (type RIIIc). Op dat ogenblik had zij nog drie assen (Ct) en reed op een spoorbreedte van 600 mm. Vanaf 1920 werd zij gebruikt door verschillende metaalverwerkende bedrijven in Italië op een spoorbreedte van de 750 mm. Om het adhesiegewicht te verhogen, werd de middelste as weggenomen. Zij werd voor het laatst ingezet bij de fabriek "Fucino" te Avezzano, waar zij het nr. 9 "Aquila" droeg. Na haar schrapping in de jaren '70, werd zij als monument geplaatst te Brunico (I). In 1990 kreeg een Duitse particulier haar in handen en verkocht haar in 2001 aan de "Rail-Rebecq-Rognon". Na nazicht van de ketel kwam zij in mei 2007 terug in dienst, na 30 jaar stilstand.

In 2012 werd zij verkocht aan Pairi Daiza. Zij reed er korte tijd rondjes in het park maar werd afgesteld wegens schade aan de ketel en staat nu op een stukje spoor bij het Afrikaanse dorp.



**Pairi Daiza, 7 september 2013. Philippe DE GIETER.**



**Stichting Historisch  
Dieselmaterieel bewaart  
twee ex-NMBS 76'ers**

In 1995 nam de NMBS 25 machines van de reeks 2200 over van de Nederlandse Spoorwegen (NS) om ze in te zetten bij de werken voor de HSL in ons land. Deze locs werden ondergebracht in de reeks 76 (7601 t/m 7625). Na het einde van de werken werden deze machines begin 2003 geschrapt. Het merendeel van de 76'ers werd in het najaar 2004 gesloopt te Aubange.

Twee locs, de 7608 (ex-2275 NS) en de 7618 (ex-2205 NS) ontsnapten aan de sloper. Ze werden aangekocht door de Nederlandse vereniging "Stichting Historisch Dieselmaterieel".

**FOTO 119-81 ↗ - FOTO 119-82 →**

*De beide locomotieven werden tentoongesteld te Amerfoort op 15 september tijdens een manifestatie naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in deze stad.*

*De 7618 werd gerestaureerd in haar laatste geel/grijze livrei met haar oude NS-nummer (2205) en is rijvaardig.*

*De 7608 bevindt zich nog in de NMBS-versie. Philippe DE GIETER.*



*Het toekomstige museum "Train World" te Schaarbeek krijgt stilaan vorm. Vóór de plaatsing van het dak werd in november een brugdek van de "Pont de Luxembourg" uit Namur op vier pijlers geplaatst. Op de brug werden twee voertuigen geplaatst: een type F4 voor het vervoer van materieel van het koninklijk hof (ex-8938 Belgische Staat) gebouwd in 1899 en de ketelwagen 91.578, gebouwd in 1901. Schaarbeek, 16 december 2013.*

**FOTO 119-83 →** *De verhuis van materieel vanuit de museumbewaarpplaats van Leuven gaat verder. Op 7 november 2013 werden de 6041 en 204.004 ingezet voor de overbrenging van het postrijtuig 42.087, het M1-rijtuig 70.803 van het Rode Kruis en een M2-rijtuig 1ste klasse naar Monceau. Doorrit te Court-Saint-Étienne. Patricia CA-*



# Zweden: de enorme Dm3's uiteindelijk toch op pensioen



Spooroperator MTAB (Malmtrafik i Kiruna AB) heeft, na de levering van een nieuwe partij IORE-locs van Bombardier, de inzet van de reeks Dm3 beëindigd.

Deze elektrische krachtvoertuigen, geschikt voor 15 kV 16 2/3 Hz, werden door de Zweedse staatsspoorwegen (SJ) ingezet voor de sleping van ijzerertstreinen tussen de mijnen van Kiruna, Svappavaara en Malmberget en de havens van Narvik (Noorwegen) en Luleå.

De aandrijving tussen de elektrische motor en de assen gebeurde door middel van een blinde as en drijfstangen.

Tussen 1953 en 1970 bouwden de firma's NOHAB, Motala, Falun en Asea 39 gelede locomotieven van de reeks Dm. De Dm's konden reeds treinen van 3400 ton slepen, maar de SJ wenste eind jaren zestig van de vorige eeuw de te vervoeren lasten te verhogen. Hiervoor kregen 19 Dm's tussen 1967 en

1970 een centraal gedeelte zonder stuurpost aangemeten, hetgeen de sleping van treinen tot 5.400 ton toeliet.

Deze drieledige locomotieven werden ondergebracht in de reeks Dm3. Het waren toen de krachtigste locs ter wereld met een trekkracht van 940 kN. Ze hadden een vermogen van 7.200 kW, wogen 270 ton, waren 35,25 m lang en haalden een snelheid van 75 km/h. Hun asindeling: 1'D + D + D1'



## ↑ FOTO 119-84

De beladen ertstrein 9914 Kiruna - Narvik rijdt op 23 juli 2009 door het station van Stenbacken.

De Dm3 1201+1231+1202 (ASEA 1963) sleepte de trein.

Philippe DE GIETER.

## ← FOTO 119-85

De Dm3 984 + 983 + 982 (ASEA 1960) tijdens rangeringen.

Narvik, 26 mei 1982.

Pierre HERBIET.

De liberalisering van de spoorwegen in Europa liet mijnmaatschappij LKAB in 1996 toe om haar eigen transportafdeling (MTAB) op poten te zetten. De Dm3's werden door SJ overgedragen aan de MTAB. De nieuwe operator wenste de te vervoeren vrachten te verhogen. De infrastructuur van de lijn Kiruna - Narvik werd aangepast voor een asdruk van 30 t (vroeger 25 t). Men liet nieuwe wagens bouwen en bestelde bij ADTranz/Bombardier locomotieven.

De gelede locs van het type IORE, met een vermogen van 10.800 kW, worden sinds 2000 geleverd en vervangen stelselmatig de Dm3's.

In 2013 werd de laatste IORE geleverd en telt het tractiepark 17 eenheden (101 - 134). Zo kon de laatste Dm3 afgevoerd worden. De Dm3 1246-1247-1248 werd door MTAB aangeboden aan het Zweedse spoorwegmuseum van Gävle. De Dm3 976-977-978 (ge-schrapt in 2003), die nog steeds over zijn originele uitrusting beschikt, wordt bewaard door het Norrbottens Jarnvagnmuseum nabij Luleå.



↑ **FOTO 119-86** De Dm3 1204+1233+1203 (ASEA 1963) te Absiko op 26 mei 1982. Deze locomotief verdween in 1991 en heeft nooit deel uitgemaakt van het tractiepark van MTAB. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 119-87** Een trein, gesleept door de Dm3 1226+1242+1225 (ASEA 1963), verlaat een tunnel gelegen in de omgeving van Rombak. Pierre HERBIET.





**FOTO 119-88** De Dm3 1206+1235+1205 (ASEA 1963) op kop van een ertstrein. Kopparasen, 25 mei 1982.  
Pierre HERBIET.

**FOTO 119-89** De Dm3 1246 + 1247 + 1248 (ASEA 1970) moest in februari 1996 de poolkoude trotseren. Doorrit in het station van Bjornfjell. Rerie OLSEN, verzameling Tanguy BADIE





**FOTO 119-90** Diezelfde Dm3 werd vereeuwigd tijdens de doorrit in Stenbacken en sleept de 9932 (Kiruna - Narvik). Deze locomotief werd door MTAB aangeboden aan het Zweedse spoorwegmuseum te Gävle. Philippe DE GIETER.

**FOTO 119-91** De Dm3's werden vervangen door 17 gelede locs die gebouwd werden door Bombardier en ze zijn geënt op het TRAXX-platform. We zien de 105 + 106 (in dienst op 7 maart 2002) aan het werk te Bergfors op 23 juli 2009. Philippe DE GIETER.



# Belgische Staat: wagens voor paardenvervoer

Vervolg van nummer 118

## Wagens type 1510a(3), later 1510b(4)

Vanaf 1918 werden stortwagens met een houten kast op de onderstellen van de paardenwagens gebouwd. Ze waren van het type 1510a (3) en ze kregen de nummers 165.000 t/m 169.200. Ze hadden een laadvermogen van 15,5 ton. In deze reeks bevonden zich zowel geremde als ongeremde wagens.

In 1938 werden deze wagens gemoderniseerd en kregen ze een stalen kast. Ze vormden dan het type 1510b (4) waarbij ze hun oorspronkelijke nummer behielden. Ook nu waren niet alle wagens geremd en het laadvermogen bleef 15,5 t.

## Wagens type 1212d(1), later 1212D, 1212D1 / 2 en tenslotte 1240A0

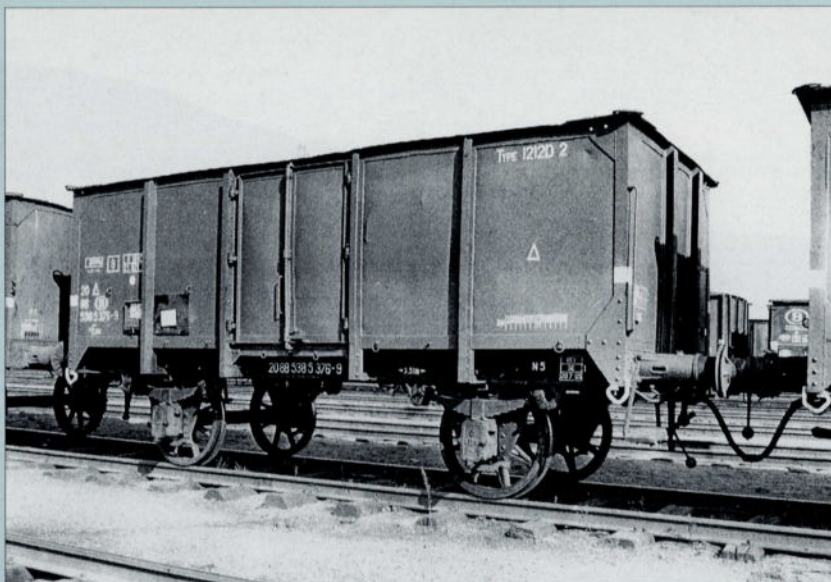
In 1942 werd een groot aantal paardenwagens omgebouwd tot stortwagens met een laadvermogen van 21 t. Ze vormden het type 1212d (1) en ze kregen de nummers 129.001 t/m 131.000. Ze waren iets groter dan de vanaf 1918 omgebouwde wagens en ook de

↗ De wagen type 1212D2 met nummer 20 88 538 5 376-9 (UIC-code Emo) van de reeks 20 88 538 5 100-a t/m 6 149-a (vroegere reeksen 1.129.000 t/m 1.131.999 en 129.001 t/m 131.000). Archief NMBS.

→ Wagen 2.217.173 van het type 1510B uit de geremde reeks 2.215.000 t/m 2.219.999. Archief NMBS.

FOTO 119-92 ZW ↓ Wagen type 1212D met nummer 1.130.488 (reeks 1.129.000 t/m 1.131.999) in Oostende op 9 april 1958.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



radstand werd een beetje groter. Ze kregen onmiddellijk een stalen kast.

In 1956 kregen ze de nummers 129.000 t/m 1.131.999 en werden ze ondergebracht in het type 1212D. In 1957 werd de reeks nog uitgebreid met een aantal vroegere paardenwagens die in 1947 waren omgebouwd tot gesloten wagens van het type 2000a. Deze voertuigen ondergingen dus een tweede ombouw tot stortwagen.

In 1964 kregen deze wagens de UIC-nummers 20 88 533 0 100-a t/m 0 899-a (ingedeeld in het type 1212D1 lettercode Elmo) en 20 88 538 5 100-a t/m 5 999-a (type 1212D2 met lettercode Emo). Het lijkt er op dat deze reeks nog werd uitgebreid tot het nummer 20 88 538 6 149.

In 1969 werden de nog resterende wagens buiten dienst gesteld omdat ze geen asbussen met rollagers hadden. Gezien hun hoge leeftijd werd beslist om ze niet meer te moderniseren. Desondanks werden een aantal voertuigen weer in gebruik genomen als "pendelwagens" voor het suikerbietenvervoer tussen Poperinge en Moerbeke-Waas. Hun snelheid werd dan wel beperkt tot 40 km/h. Ze kregen de nummers 20 88 534 0 000-a t/m 0 7...-a en ze vormden het type 1240A0. In 1972 werden de meeste wagens verkocht aan een sloper.

Enkele voertuigen werden nadien nog gebruikt door de firma "Société Belgo-Anglaise" in Zeebrugge als tussenwagens voor het opduwen van containerwagens tot onder de portaalkranen. Ze bleven het type 1240A0 met de lettercode Elmo maar ze mochten de kade niet verlaten. Een aantal wagens, waaronder de exem-

plaren die in Zeebrugge werden gebruikt, kregen nog een nieuw nummer als dienstwagen (reeks 30 88 941 5 500 t/m 5 5 van het type 9415L1. Op deze manier ontsnapten ze nog enige tijd aan de sloop.

#### **Wagens type 1510b(5), later 1510B en tenslotte 1510B1 / 2**

In 1943 werden nog meer paardenwagens omgebouwd tot stortwagen. Ook nu hadden ze weer andere afmetingen met onder meer een grotere radstand en hogere stalen zijwanden. Deze wagens vormden het type 1510b (5) in de reeks 180.000 t/m 184.999. Hun laadvermogen bedroeg ook nu weer 15,5 t.

In 1956 werden beide varianten onderge-

bracht in de reeks 1.115.000 t/m 1.119.199 voor de niet geremde wagens en 2.215.000 t/m 2.219.999 voor de geremde voertuigen. Ze vormden het type 1510B.

In 1964 kregen 15 voertuigen nog de UIC-nummers 20 88 359 5 000-a t/m 5 999-a als type 1510B1 met de lettercode Ekmo. Ongeveer 80 wagens kregen de UIC-nummers 20 88 359 7 000-a t/m 7 999-a met de lettercode Ekmo (type 1510B2). Enkele wagens van het type Ekmo hadden een Westinghouse-rem.

Kort na deze vernummering werden de resterende wagens buiten dienst gesteld wegens het ontbreken van rollagers. De laatsien werden in 1966/67 geschrapt en alle voertuigen werden gesloopt.



↑ Dienstwagen 30 88 941 5 509-9 (type 9415L1, vroegere type 1212D2) werd in de jaren '70 gebruikt als schutwagen in de terminal van Ferry-Boats in Zeebrugge om containerwagens onder de portaalkranen te plaatsen. Roger CRIKELAIRE.

**FOTO 119-93 ZW ↓** Wagen 1.117.173 van het type 1510B (reeks 1.115.000 t/m 1.119.199, vroegere reeks 180.000 t/m 184.999 van het type 1510b). Schaarbeek-Vorming, 21 maart 1956. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



## Nederland: Ct nr. 6 "Magda" Museumbuurtspoorweg (MBS)

In 1925 leverde La Meuse twee tweeassige tenderlocomotieven van 22 ton aan de Metallurgie Hoboken-Overpelt. Zij droegen de constructie nummers 3176 en 3177. Van dit type locomotief werden er tussen 1896 en 1929 28 eenheden geproduceerd, waarvan 26 voor België en twee voor Frankrijk.

In het begin van de jaren 1980 werd locomotief 3176 bewaard door de TTZ (Toeristische Trein Zolder) en "Magda" gedoopt. Na de vereffening van de TTZ werd zij in 1994 door een privé-

persoon aangekocht. In 1995 werd de locomotief overgebracht naar de Museumbuurtspoorweg (MBS) in Nederland. Tijdens haar restauratie, die begon in 1998, kwam aan het licht dat de ketel aan vervanging toe was. Er werd dus een nieuwe vervaardigd. De locomotief werd herschilderd in de kleuren van de voormalige *Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij* (NCS) op basis van een schema uit 1920. Vandaag berijdt zij de MBS-lijn tussen Haaksbergen en Boekelo, nog steeds onder de naam "Magda".

Locomotief nr. 6 "Magda" van de MBS te Haaksbergen op 10 juli 2013. Mary VERHOEK.



## OOST- DUITSLAND ketelwaggen

In 1955-1956 heeft "les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" twee ketelwaggen op draaistellen geleverd aan de Oost-Duitse spoorwegen Deutsche Reichsbahn (DR).

### FOTO 119-94 ZW

De twee voor de DR bestemde ketelwaggen wachten op hun overbrenging naar Oost-Duitsland. Nivelles, 21 juni 1962. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

## RUSLAND: Dt types OR en 2OR van St.-Léonard

Voor de nieuwe smalspoorlijnen (750 mm), die in aanbouw waren in de Baltische staten en Oekraïne, leverde St-Léonard tussen 1894 en 1899 14 Ct-locomotieven (reeks A) en 13 Dt-locomotieven (reeks M) aan de "Eerste Russische Lokaalspoorweg"

De twee reeksen waren gelijkaardig, met een uitwendig chassis en laterale waterreservoirs.

In het zuidelijke district van de "Eerste Russische Lokaalspoorweg" werden zij met kolen gestookt, terwijl ze op de netten van Pernov-Reval en Sventsyany met hout werden gestookt. De houtvoorraad bevond zich boven de stoomketel en waterreservoirs.

De Dt's van reeks M, geleverd tussen 1894 en 1896, waren bijna dubbel zo krachtig als de machines van reeks A. Ze werden gebouwd in 1894 (M.101 en M.102, St-Léonard 979 en 980), 1895 (M.103-M.110, 996-999 en 1003-1006) en 1896 (M.111-M.113, 1033-1035). Ze vormden de types OR en 2OR van Saint-Léonard. De locomotieven die bestemd waren voor het district Pernov-Reval werden per boot aangevoerd via de haven van Pärnu. In 1900 waren de M.101, M.102, M.105, M.106 en M.111 t/m M.113 aan dit district toegewezen, vooraleer de M.105 en M.106 op het einde van dat jaar gemuteerd werden naar Sventsyany in Litouwen (waar ze de M.107 en M.108 verwoegden). In 1915 werd de M.107 naar Estland verzonden, de M.103 en M.110 naar Holonevskaya, de M.104 naar Gaivoron en de M.109 naar Zhitomir.

In 1927 werden de M'en van Pernov-Reval omgebouwd voor het stoken met oliehoudende leisteen en geherklasseerd in de reeks Mt.200 t/m Mt.205 (in volgorde, de ex-M.101, M.102, M.107, M.111, M.112 en M.113). Op het einde van de jaren '20 werden de laterale reservoirs van de Mt.203 en Mt.205 verwijderd en vervangen door tweeassige tenders, waarbij deze locomotieven vernummerd werden tot M.203 en M.205. Halfweg de jaren '30 werden deze aanpassingen terug ongedaan gemaakt.

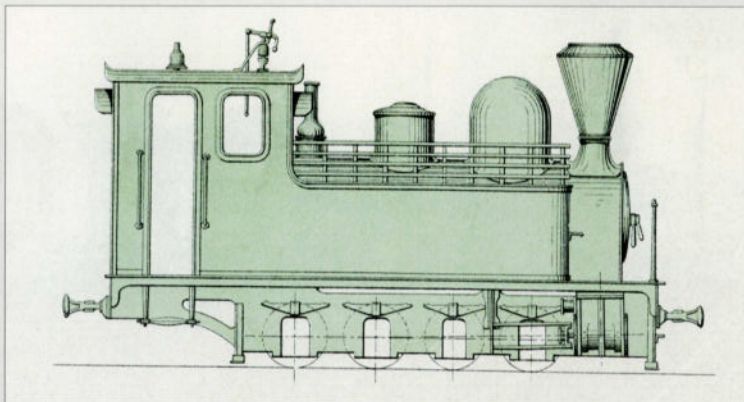
De Mt.201, Mt.203 en Mt.205 werden in 1947 geschrapt na meerdere jaren van inactiviteit. De Mt.200 en Mt.204 werden voor rangeringen rond Tallinn gebruikt tot in juni 1956.

In 1950 is de Mt.202 aangekomen bij de werkplaats te Gaivoron, waar ze gebruikt werd voor de rangeringen tot in 1973.

In 1984 werd zij er opgesteld als monument en is zo de oudste nog bestaande stoomlocomotief op het grondgebied van de voormalige USSR.

### Kenmerken

Asindeling:	Dt
Rooster oppervlakte:	0,72 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte:	34,88 m <sup>2</sup>
Keteldruk:	12 kilo
Diameter cilinders:	280 mm
Zuigerslag:	300 mm
Diameter drijfwielen:	650 mm
Gewicht (leeg):	16,250 t
Gewicht rijvaardig:	20 t
Totale lengte:	6,350 m



Tekening van de oorspronkelijke versie van de reeks M.  
Document Saint-Léonard, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Hieronder een overzicht van de nummers en bouwjaren, gevolgd door St-Léonard-type en het nummer dat zij kregen bij de "Eerste Russische Lokaalspoorweg"

979 / 1891 -	OR - nr. M 101
980 / 1891 -	OR - nr. M 102
996 / 1895 -	OR - nr. M 103
997 / 1895 -	OR - nr. M 104
998 / 1895 -	OR - nr. M 105
999 / 1895 -	OR - nr. M 106
1003 / 1895 -	2OR - nr. M 107
1004 / 1895 -	2OR - nr. M 108
1005 / 1895 -	2OR - nr. M 109
1006 / 1895 -	2OR - nr. M 110
1033 / 1895 -	2OR - nr. M 111
1034 / 1895 -	2OR - nr. M 112
1035 / 1895 -	2OR - nr. M 113

Eén van deze machines bestaat nog steeds, de Mt-202 (ex-M.107, Saint-Léonard 1003 / 1895) is opgesteld als monument te Gaivoron in Oekraïne.



De Mt-202 (Saint-Léonard 1003 / 1895) op 18 juni 1982 te Gaivoron in Oekraïne waar zij nu nog steeds wordt tentoongesteld.

P. KLAUS, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

## 60 jaar geleden...



**FOTO 119-95 ZW** Op 17 januari 1954 werd de reizigersdienst in het station van Brussel-Groendreef officieel opgeheven, maar het bleef tijdelijk nog toegankelijk voor reizigerstreinen. Het station was het allereerste van het Belgische net en werd in dienst genomen bij de inhuldiging van de lijn Brussel - Mechelen op 5 mei 1835. Eén dag voor de sluiting, op 16 januari 1954, verlaat trein 9051 het station op weg naar zijn eindbestemming Aalst. Hij wordt gesleept door de 29.240 van de stelplaats Aalst. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

**FOTO 119-96** Tussen 15 februari 1982 en 11 januari 1984 onderging de 7004 een revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Daarbij werd haar ABC 8DUS-dieselmotor vervangen door een Cockerill-motor van het type 6TR240CO die afkomstig was uit de 6004. Op 10 januari 1984 voerde de locomotief een testrिट uit tussen Salzinnes en Dinant. Hier zien we haar bij de doortocht te Jambes-Nord tijdens de terugrit naar Salzinnes. 's Anderendaags keerde de 7004 terug naar haar vertrouwde stelplaats Antwerpen-Dam. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 30 jaar geleden...



**25 jaar geleden...**



**FOTO 119-97** Tijdens een periode van 6 maanden vanaf november 1988 doorkruiste een trein, "Technorame" genaamd, heel Wallonië. Aan boord werden allerhande spits technologieën op gebied van robots, biotechnologie, ruimtevaart,... voorgesteld waarin het Waals gewest investeerde om haar industriële heropleving te bewerkstelligen. De 2109 stond in voor de tractie en was bij deze gelegenheid uitgedost in dezelfde livrei als de rest van de trein. Op 20 januari 1989 werd de trein te Brussel-Zuid gefotografeerd. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

**FOTO 119-98** Op 2 februari 1994 nam de 2552 uitzonderlijk de tractie van TEE 89 "Watteau" Paris-Nord - Brussel Zuid over. We zien de trein hier bij de doortocht in Vorst-Zuid. Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

**20 jaar geleden...**



# TOURNAY

## Gisteren - Vandaag

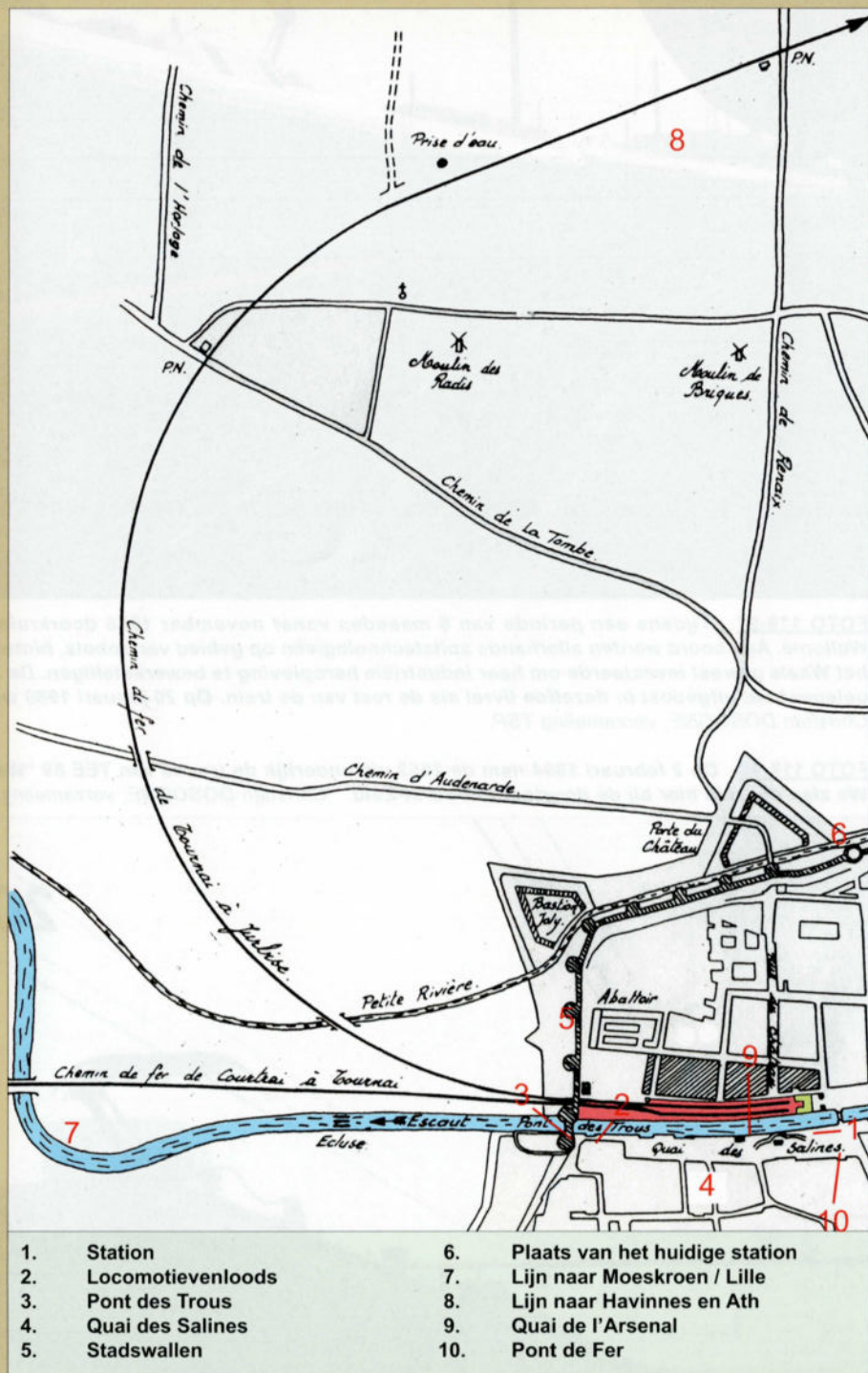
De rubriek "Gisteren - Vandaag" is in dit nummer ietwat speciaal aangezien het niet om het huidige station van Tournai gaat, maar wel om het eerste station van de stad.

In 1842 bereikte de eerste spoorlijn de stad Tournai (toen nog "Tournay" geschreven). Het ging om de door de Belgische Staat gebouwde en geëxploiteerde lijn uit Kortrijk via Moeskroen. De inhuldiging gebeurde in de aanwezigheid van koning Leopold I en de feesten duurden drie dagen, van 13 tot 15 november. Enkele dagen eerder, op 22 oktober 1842, was al een eerste officiële trein aangekomen met aan boord Louis Desmazières, de toenmalige minister van Openbare Werken.

Het eerste station bevond zich niet op de plaats van het huidige, maar ongeveer 500 m verder aan de Quai de l'Arsenal langs de Schelde - tegenover de Quai des Salines. Het strekte zich uit van de befaamde Pont des Trous tot de Pont de Fer waar de Schelde kon worden overgestoken. Voor de komst van de spoorlijn bevond zich hier een met bomen omzoomde promenade. Het omhakken van deze bomen leidde ook toen al tot enig protest. De Pont des Trous maakte deel uit van de militaire versterkingen rond de stad. Er moest een opening in de ringmuur gemaakt worden om de treinen te laten passeren. Dit eerste station was een kopstation.

In 1843 werd er een klein stationsgebouw opgericht aan de Quai de l'Arsenal. Op 30 oktober 1847 werd een tweede spoorlijn naar Tournai geopend, namelijk een spoorlijn uit Jurbise via Ath die werd aangelegd door de maatschappij "Chemin de fer de Tournai à Jurbise". Deze onderneming besteedde de exploitatie van haar lijn echter uit aan de Belgische Staat. De lijn kwam Tournai binnen via het noordwesten, via Havinnes, Rumillies en Kain. Ze bereikte het station ter hoogte van de Pont des Trous waar een kleine wisselwachterspost werd gebouwd. Als gevolg van het toegenomen verkeer kwam er in 1860 een locomotievenloods met twee sporen. Deze bevond zich nabij de Pont des Trous.

Het oorspronkelijke station werd in 1854 vervangen door een nieuw en fraai gebouw dat zich aan het einde van de sporen bevond.



Door het steeds stijgende verkeer en de opening van de lijnen Tournai - Lille op 1 december 1865 en Halle - Ath op 16 januari 1866 (waardoor rechtstreekse treinen van Brussel naar Lille en Calais mogelijk werden) werd het station al snel te klein. Omdat het niet mogelijk was om het station te vergroten, werd beslist om een nieuw doorgangstation

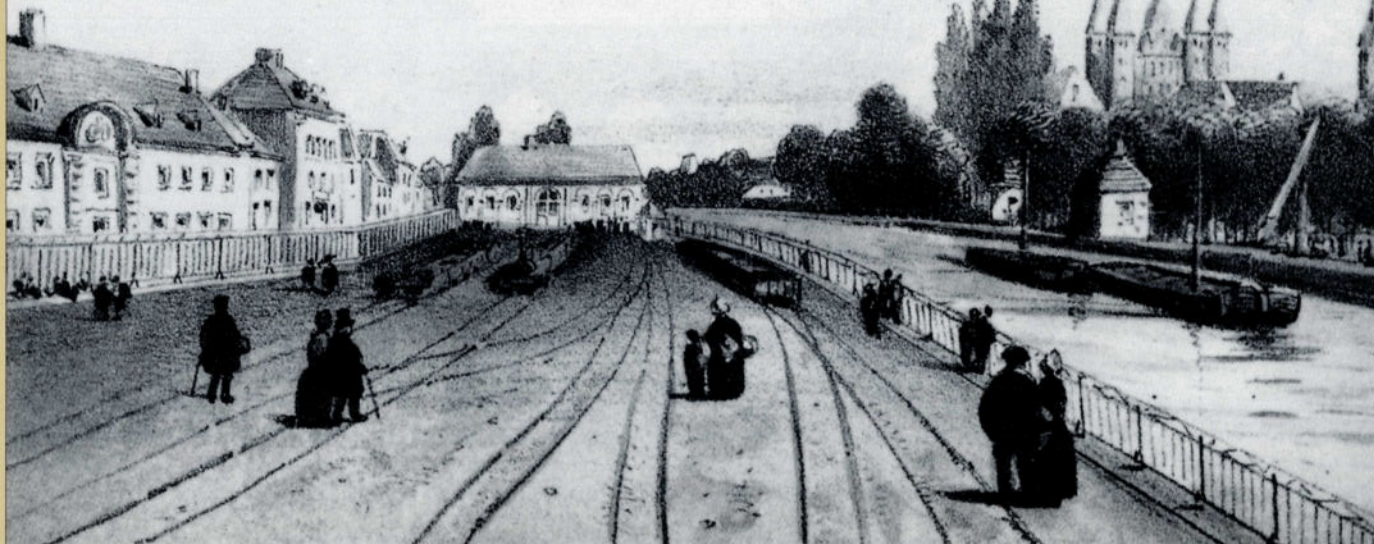
te bouwen ten noorden van de stad. Het project werd goedgekeurd op 18 november 1868. De voor deze tijd enorme werken zouden het aanzien van de stad danig veranderen, temeer daar er drie grote lanen naar het nieuwe station werden aangelegd. De uitvoering van dit project duurde bijna 7 jaar.

Op 18 maart 1875 werden de lijnen uit Brussel (via het nieuwe tracé dat net voorbij het station Havinnes-Village van de vroegere lijn aftakte) en Moeskroen omgeleid naar het nieuwe station. Vanaf 2 april 1875 kon dan het goederenvervoer naar de nieuwe site verplaatst worden. De bouw van het monumentale

stationsgebouw begon in 1876 en het werd in 1879 ingehuldigd. Het oorspronkelijke station werd geleidelijk verlaten. De normale dienst eindigde er eind 1879, maar tot 1882 werd het nog gebruikt als uitwijkmogelijkheid voor het goederenverkeer. Kort nadien werd het volledig ontmanteld. Het stationsgebouw

bleef tot 1875 in gebruik. In 1884 werd het afgebroken en weer opgebouwd in Leuze, zij het dan met enkele wijzigingen. Dit werk was in oktober 1887 voltooid. Vandaag wordt dit gebouw in Leuze nog steeds door de NMBS gebruikt, hoewel het intussen een aantal modernisering heeft ondergaan.

## Gisteren



Om het eerste station van Tournai te illustreren, beschikken we enkel over een aantal gravures. Deze lithografie van Alphonse Wauters werd omstreeks 1844 gemaakt. Het station telde toen vier doodlopende sporen. Het stationsgebouw is dat van 1843. Het werd in 1854 vervangen door een groter gebouw. Aan de overkant van de Schelde zien we de Quai des Salines en de beroemde Notre Dame-kathedraal. Verzameling Mauricie HENNEQUIN / TSP.

Dezelfde plaats vandaag. Hoeveel inwoners van de stad zouden er zich van bewust zijn dat het eerste station van hun stad zich op deze plaats bevond? Paul DEWIT, 22 juni 2013.

## Vandaag



## Gisteren



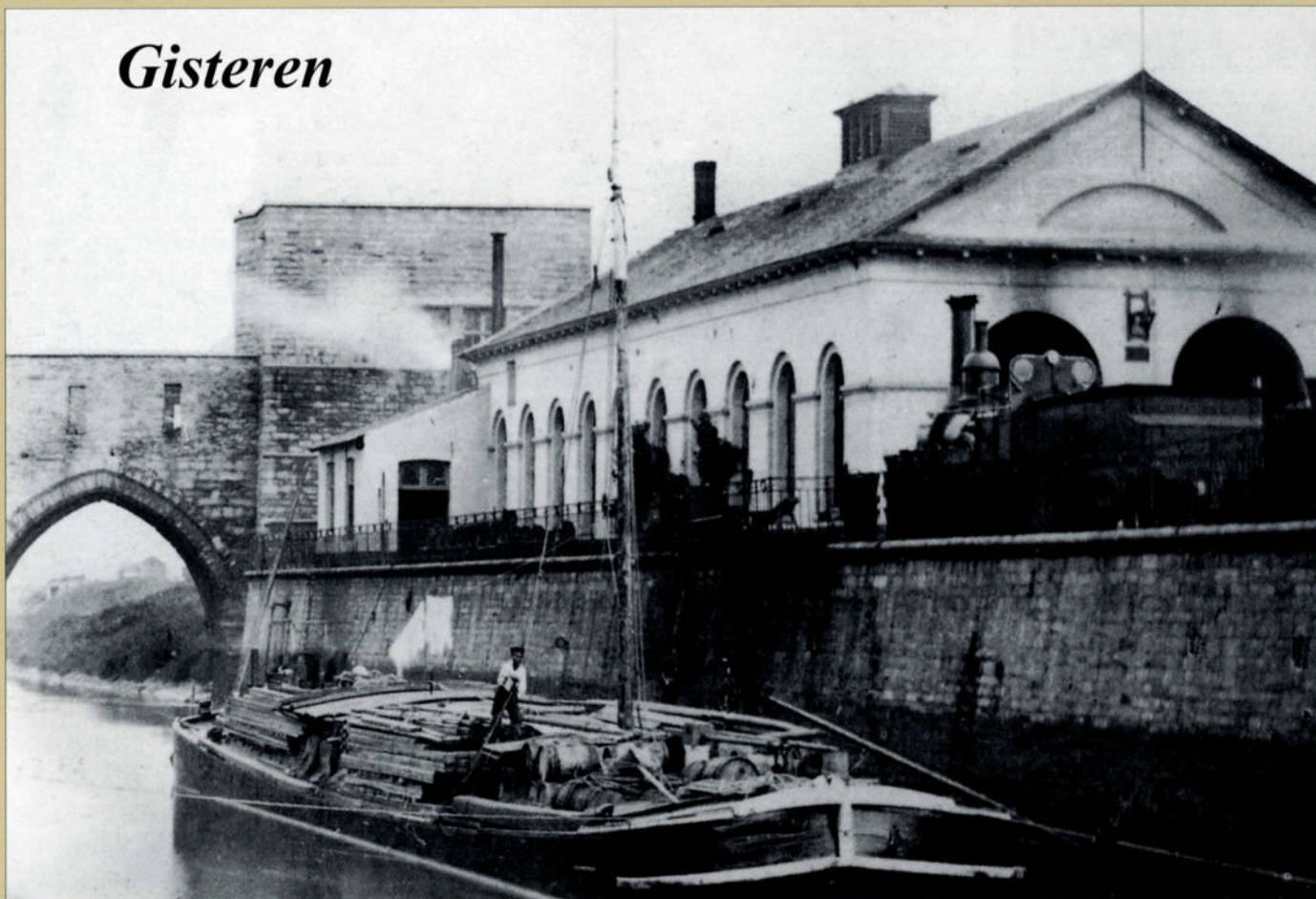
*De befaamde Pont des Trous, getekend door Emile Puttaert. Dit kunstwerk maakte deel uit van de verdedigingsgordel rond de stad. Rechts zien we de in 1860 gebouwde locomotievenloods. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*

*De Pont des Trous in 2013. In 1947 werd ze verbreed en verhoogd om grotere schepen te laten passeren. Paul DEWIT, 22 juni 2013.*

## Vandaag



## *Gisteren*



## *Vandaag*



# Gisteren



↑ Op deze door Hoolans gemaakte gravure zien we het station uit 1854 vanop de Quai des Salines, in de tweede helft van 1850. Het werd gesloten in 1875 en in 1884 gesloopt om nadien weer opgebouwd te worden in Leuze. In het midden van de gravure zien we de Pont de Fer over de Schelde. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

→ Het tweede station van Leuze dat in oktober 1887 werd ingehuldigd. Het is in feite het tweede station van Tournai. Verzameling TSP.



↓ De site van het vroegere station. Rechts de Quai des Salines, links de plaats waar zich het station bevond, nu de Quai Andrei Sakharov. Paul DEWIT, 22 juni 2013.



# Vandaag

# Rusland: kapelwagens

Op het einde van de 19e eeuw legden de Russen de Transsiberische spoorlijn aan, die dwars door Siberië liep. Ondanks vele moeilijkheden vorderden de werken aan een snel tempo. De werkomstandigheden waren zeer hard en ondankbaar in deze koude en afgelegen gebieden. Overal langs deze lijn werden de stations gebouwd in baksteen met vlak ernaast een waterreservoir. Zij waren meestal ver afgelegen van de bewoonde wereld, maar toch onmisbaar voor de uitbating van de lijn. Dikwijls was er een buffet voorzien waar de reizigers iets konden eten tijdens de lange stilstanden. Er moesten ook gebouwen voorzien worden langs het hele traject voor het personeel van de spoorwegen.

Al naar gelang de vorderingen bij de aanleg van het spoor, werden de baanvakken open gesteld voor het verkeer, hetgeen een enorme stroom reizigers met zich mee bracht. Niet alleen personeel en arbeiders van de spoorweg, maar ook mannen, vrouwen en kinderen uit de dichtbevolkte steden die zich in het nieuw ontdekte platteland van Siberië gingen vestigen.

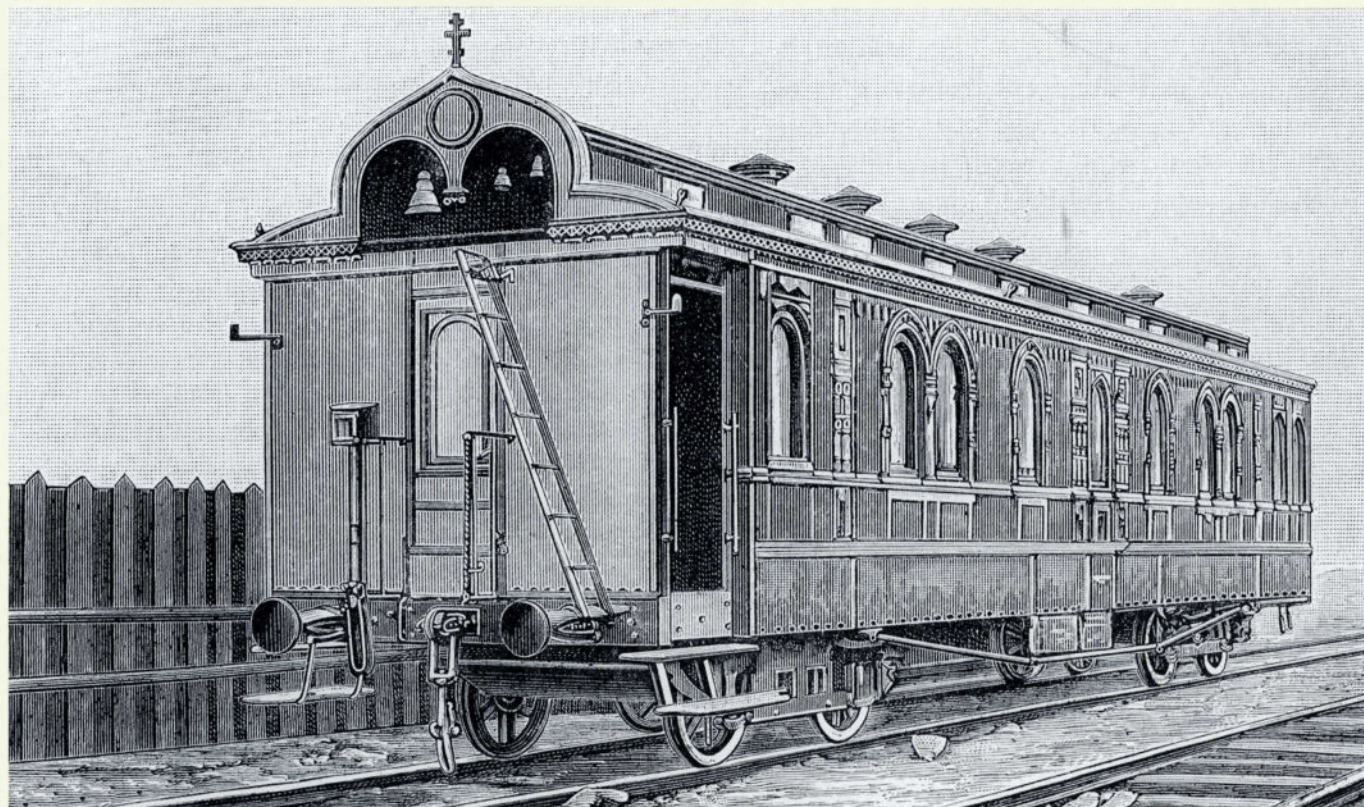
De treinen bestonden uit rijtuigen in drie klassen: enkele rijtuigen tweede klasse; rijtuigen derde klasse speciaal gebouwd voor de Transsiberische die, voor de nacht, omgevormd konden worden tot slaaprijtuigen met drie compartimenten en rijtuigen vierde klasse die eigenlijk niet meer waren dan pakwagens waarvan de zijwanden opengewerkt waren met enkele ramen en waarin eenvoudige banken geplaatst werden.

Andere voertuigen die eveneens meereden waren: restauratie-, salon-, slaaprijtuigen en paardenwagens. Kruidenierswagens werden ook in de trein opgenomen, waar het personeel zijn dagelijks benodigde levensmiddelen konden aanschaffen.

Rond 1896 verscheen er een heel nieuw type voertuig: de kapelwagen. Het leidinggevend Comité voor de bouw van de Transsiberische, onder voorzitterschap van de tsaar, besliste deze mobiele kapellen te bouwen. Men had opgemerkt dat het merendeel van de bedienden in de secundaire stations en diegenen die verbleven in de tijdelijke barakken langs het spoor voor de beveiliging en het onderhoud van de infrastructuur, niet in de mogelijkheid waren om de kerken in de steden en dorpen langs het traject te bezoeken. Men moest dus, om aan de godsdienstige behoeften te voldoen, wagens inzetten die ingericht waren als kapel en voorzien van de nodige religieuze voorwerpen tot het belijden van de Orthodoxe godsdienst. De diensten werden voorgedaan door priesters die benoemd waren door de Heilige Synode.

Aan de buitenkant onderscheidden deze rijtuigen zich door de vorm van de ramen en de versieringen errond in de typisch Byzantijnse architecturale stijl. De kast was gemonteerd op twee draaistellen. Er bevond zich een deur aan de beide uiteinden van de zijwanden van het voertuig, evenals twee intercirculatiedoorgangen naar de rest van de trein. Boven deze kopdeuren splitste de kopwand zich op in een boogvormige dakruiter waarin enkele klokken waren opgehangen om de gelovigen op te roepen tot de eredienst. Over de rest van het dak liep een brede lichtkoepel. De binneninrichting was zeer elegant, versierd met schitterende motieven uit de Russische kunst. De zijwanden waren versierd met schilderijen die heiligen voorstelden. Een altaar, een tabernakel en kandelaars vervolledigden de inrichting.

Deze wagens reden van station naar station langs deze immens lange lijn.



Algemeen zicht op een kapelwagen zoals zij in dienst waren op de Transsiberische. Verzameling Robert FONTEYNE

