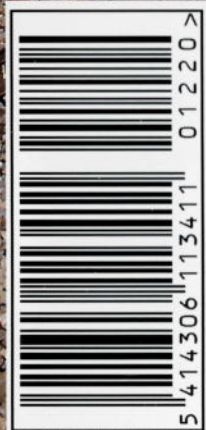


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
nr. 122 - AUGUSTUS 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

De zomer bereikt stilaan zijn hoogtepunt en, voor wie het nog niet deed, dit is de ideale periode om een bezoek te brengen aan "Le Chemin de fer du Bocq". Op zondag is het traject in twee gesplitst: Ciney - Spontin wordt geëxploiteerd met een motorwagen, het lijngedeelte Spontin - Purnode wordt uitgbaat met stoomtractie, dankzij onze vrienden van het Stoomcentrum Maldegem.

Mis zeker het weekend van 15 augustus niet: er worden vier stoomlocomotieven ingezet die om beurt een trein slepen! Een tip om de zwoele zomeravonden te overleven: snuister eens in onze TSP-Boetiek: sommige titels worden aan interessante prijzen aangeboden.

Dankzij deze activiteiten trachten wij onze doelstellingen te realiseren: het bewaren van materieel, dit tentoonstellen in een gepaste omgeving en de exploitatie van de mooiste spoorlijn in België: Le Chemin de fer du Bocq!

Prettige vakantie!



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 € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen: € 25 per oppervlakte van 9 x 13 cm.

TE KOOP: EN LIGNES jaargangen 1999 t/m 2013. Volledig. Verkoop per jaargang of volledig. 20 euro per jaar. GUILMOT L. Telefoon: +32 (0)2 378 27 09 of +32 (0)476 74 69 33.

TE KOOP: tijdschriften "VOIES FERREES" vanaf nr. 35 t/m nr. 203. Doe een bod aan Luc NINANE. e-mail: luc.ninane@hotmail.com

De afscheidsrit van de 2005 op 5 juni was eveneens de laatste reis voor Louis Goovaerts, gepassioneerd liefhebber en steeds aanwezig op onze activiteiten. Te Bomal kreeg hij plots zware pijnen en er werd besloten hem over te brengen per ziekenwagen naar het hospitaal van Marche-Famenne. 's Anderendaags vernamen wij zijn overlijden. TSP betuigt zijn diepste medeleven aan zijn familie en vrienden.



TSP-agenda

- **vrijdag, zaterdag en zondag 15, 16, 17 augustus:** groot stoom- en dieselfestival op "Le Chemin de fer du Bocq". Info en dienstregeling: www.cfbcq.be
- **zaterdag en zondag 23 en 24 augustus:** herdenking van de Eerste Wereldoorlog op "Le Chemin de fer du Bocq". Stoomtreinen en activiteiten te Spontin. Info en dienstregeling: www.cfbcq.be
- **zaterdag 13 september:** grote ruilbeurs in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain. 10% korting in de TSP-Boetiek op vertoon van uw geldige abonnementskaart.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP
TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Patricia CAVILLOT, Roger CRIKELAIRE, André DAGANT, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Etienne DE RIDDER, Simon DE RIDDER, Geert DE SAEGER, Roel DE SAEGER, Bart DE WOLF, F. DIERCKX, Philippe DIEU, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Marc HEYDEBRECHT, Thierry HEYLEN, Marc HUYBENS, INFRABEL, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Quentin LAVALLE, François-Xavier LEEMANS, Claude MASSAR, Gérard MARTIN, Daniel MOENS, NMBDS-Groep, Luc NINANE, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Christian RUQUOY, Guy SMETZ, Nico VANDEBUERIE, Timmie VAN DIEPEN, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN.

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

Modelbouw en beurzen: philipperousmaon@yahoo.fr

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 122-01

De 2005 in haar oorspronkelijke livrei. Chastre, 24 mei 2014.
Christian AUQUIERE / TSP.

OP DE BAAN 122 - AUGUSTUS 2014

inhoud



6

De 2005 opnieuw in haar groene livrei



16

Vertrek van de 7392 naar Italië



37

De 5930



52

De werkplaats van Laken



2 Voorwoord

4 News TSP

6 de 2005 in groene versie

11 Belgische actualiteit

11 locomotieven

11 statistieken

16 de 7392 bij LOTRAS

19 HST - Eurostar

20 motorstellen - motorwagens

21 rijtuigen

22 schrappingen

24 varia

27 Privéoperatoren

30 Toerisme

32 Buitenlandse actualiteit

32 Frankrijk

36 Nederland

37 De 5930

44 Nord-Belge:
Pruisische C-rijtuigen

47 Gisteren - Vandaag

48 Dit is Belgisch

50 Er was eens...

52 De werkplaats van Laken

ACHTERPAGINA

← FOTO 122-02 het rijtuig 7724 van het historische motorstel 1935 werd gerestaureerd door de wagenwerkplaats van Monceau. Op 19 juni werd het overgebracht naar de museumbewaarpplaats te Haine-Saint-Pierre in afwachting van het transport naar "Train World".
Haine-Saint-Pierre, 19 juni 2014.
Patricia CAVILLOT.



Reizen

Zaterdag 24 mei

De reis van 24 mei was er een om nooit te vergeten: er waren zoveel inschrijvingen dat de organisatie van een tweede rit noodzakelijk was. De eerste vond plaats op 24 mei, de tweede op 5 juli. Het traject was hetzelfde (Brussel - Erquelinnes - Charleroi - Namur - Liège - Marloie - Brussel) maar werd in tegenovergestelde richting afgelegd.

De trein bestond uit M2-rijtuigen en werd gesleept door de 2005, de enige overlevende van deze reeks, in groene livrei. Meer details leest u vanaf pagina 6 in dit nummer.

Vrijdag 20 juni

Op 20 juni werd de 4602 gecharterd door *le Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire (GTF)* en dit voor rekening van het Franse *COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires)*. Enkele

Belgische liefhebbers konden eveneens deelnemen.

Het vertrek was voorzien vanuit Antwerpen-Centraal vanwaar koers werd gezet naar de Antwerpse haven voor een bezoek dat heel de dag zou duren.

Dit was een niet te onderschatten prestatie voor de 4602 die bijna 70 jaar oud is! Op 19 juni was de 4602 vertrokken vanuit Spontin richting Schaarbeek om dan 's morgens leeg te vertrekken naar Antwerpen.

Na het havenbezoek reed zij terug naar Spontin, zo legde zij bijna 400 km af in twee dagen!

Materieel

Schaarbeek

Na de afwerking van het M1-rijtuig 42.097 en de twee Mitropa-rijtuigen, werd gestart met de restauratie van de 5205. Zij zal worden ingezet op "Le Chemin de fer du Bocq" waar zij de 5215 zal vervangen die momenteel wordt ingezet. De kast van deze laatste is in slechte staat. Er wordt nog aan drie andere voertuigen gewerkt:

- de Brossel-motorwagen 553.29 (4906).

Het einde van de werkzaamheden is voorzien voor de komende herfst;

- de 201.027 (5927) wordt afgewerkt;

- de Brossel-motorwagen 551.26.

Wilt u onze vrijwilligers in Schaarbeek een handje toesteken? Breng ons een bezoekje of contacteer Geert PACKET +32 (0)496 96 56 00.

Saint-Ghislain

De vrijwilligers te Saint-Ghislain gaan verder met de restauratiewerken en het inrichten van het museum. Het idee is om, in het kader van "Mons 2015, capitale européenne de la Culture", meerdere week-ends toegankelijk te zijn voor het publiek. Het gerestaureerde materieel moet worden getoond in een aangepast en opgefrist kader, opgesmukt met meerdere voorwerpen om het geheel te verfraaien.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De vrijwilligers van "Le chemin de fer du Bocq" hebben niet stilgezeten tijdens de lente. Na de afwerking en de herplaatsing van de borstweringen op de twee bruggen die in de loop van de winter werden vernieuwd, werd gestart met de aanleg van het nieuwe spoor A te Spontin waarop de twee Mitropa-rijtuigen een plaats zullen krijgen.

FOTO 122-04 De 4602 onder de majestueuze koepel van de Middenstation op 20 juni. De 4602 was afgehuurd door GTF voor een rondrit in de Antwerpse haven en zal weldra vertrekken. TSP.





FOTO 122-05 Op 29 juni werden de twee Mitropa-rijtuigen overgebracht van Schaarbeek naar Spontin, samen met twee K-rijtuigen en onze P8. Deze laatste drie zullen worden ingezet voor de voorziene ritten in juli en augustus. De trein werd gesleept door de 6077 en rijdt voorbij Braibant richting Ciney. Achteraan de 64.169. Wim DE RIDDER / TSP.

Dit huzarenstuk werd op enkele weken geklaard. De werken konden pas echt van start gaan in mei, nadat de watermaatschappij enkele leidingen had verlegd. De spoorbedding was afgewerkt op 14 juni en op 22 juni werd op één dag, door een ploeg versterkt met medewerkers van Schaarbeek en Saint-Ghislain, 80 meter spoor gelegd en het ballast gestort. Een speciale machine van Infrabel zorgde voor de nivelering en de afwerking van het spoor.

Dit alles verliep niet zonder moeilijkheden gezien het nieuwe spoor deels in een korte bocht is aangelegd om de maximale lengte van het perron te benutten.

Daarna volgde de plaatsing van 2 x 50 boordstenen voor het nieuwe perron.

Uiteindelijk werden op 4 juli de twee Mitropa-rijtuigen op het nieuwe kopspoor geduwd. Nu kon men de aansluitingen maken voor de toevoer van water en elektriciteit en de afvoer van het gebruikte water naar de riolering.

fOTO 122-99 De Mitropa-rijtuigen werden op 4 juli op hun plaats gerangeerd voor het stationsgebouw te Spontin. Nu volgt de aanleg van het centrale perron. CFB-TSP..

Wanneer u dit leest, is de inrichting van het perron voltooid. De Mitropa-rijtuigen zullen vanaf augustus kunnen worden gebruikt.

Beide rijtuigen blijven "inzetbaar" voor het organiseren van maaltijden voor groepen

die de "Le Chemin de fer du Bocq" komen verkennen.

Ondertussen is het hoogseizoen gestart met de inzet van de 64.169 - de P8 van TSP - tijdens de eerste twee zondagen van juli.





↑ **FOTO 122-06** Een beeld van de 2005 genomen in de jaren '70? Neen! Dankzij TSP droeg de 2005 gedurende de maand mei opnieuw haar originele groene schildering. We zien haar hier tijdens onze reis van 24 mei nabij het station van Thuin. De machine kon echter niet helemaal in haar originele staat teruggebracht worden. Zo bleven bijvoorbeeld de antennes van de GPS en GSM-R aanwezig op het dak en de buffers werden niet vervangen. Claude MASSAR / TSP.

De 2005 in het groen !

Op 31 december 2013 sleept een locomotief van de reeks 20 voor de laatste keer een trein. De eer is weggelegd voor de 2003, voorzien voor het rijden van de IC J 2108 Brussel-Zuid - Luxembourg en leeg terug naar Arlon.

Alle resterende locomotieven werden

vervolgens allemaal tegelijk geschrapt op 2 januari 2014. Allemaal? Nee! TSP was erin geslaagd om, met het oog op een ultieme afscheidsrit, de verantwoordelijken te overtuigen om een machine uit het effectief tijdelijk te weerhouden: de 2005. Omdat deze machine voorzien was om gesloopt te worden, vroeg TSP de toela-

ting om ze in haar originele kleuren te herschilderen; hetgeen werd toegestaan. We willen hierbij dan ook onze dank uitspreken aan iedereen die zijn akkoord gaf voor de realisatie van dit project.

Om van de lange dagen te kunnen profiteren, werd de reis voorzien op 24 mei. Vooraf diende de machine te worden overgebracht uit de werkplaats van Stockem naar deze van Schaarbeek waar de TSP-ploeg aan de metamorfose zou werken. Deze overbrenging gebeurde op 9 mei. De 2005 wordt vooraan de IC J 2135 Luxembourg - Brussel-Zuid in het station Arlon gekoppeld, achter de 1347.

Na aankomst in Brussel-Zuid werd leeg doorgereden naar Vorst-Rijtuigen waar de 2005 werd afgekoppeld en deel uitmaakte van een trein voor de overbrenging van materieel naar Schaarbeek.

← De 2005 werd overgebracht van Luxembourg naar Brussel-Zuid en was opgenomen in de IC J 2135 Luxembourg - Brussel-Zuid. Doorrit te Houdemont (tussen Habay en Marbehan). Quentin LAVALLE.



Reeds 's anderendaags, en dit tot daags voor de reis, waren de TSP-ploegen bezig met de renovatie van de 2005. De eerste van de uitgevoerde werken betrof een dieptereiniging. Een overzicht:

- op 11 mei werd de kast voorbereid voor de eerste schildering: Schuren en kleine herstellingen met polyester, gevolgd door het afdekken van de elementen die niet mochten meegeschilderd worden: ramen, isolatoren, enz.;
- op 13 mei verloor het dak haar grijze schildering en werd ze vervangen door zwart (behalve boven de cabines);
- op 14 mei werden de zilverkleurige banden aangebracht;
- op 15 mei werden deze banden op hun beurt afgeplakt;
- op 16 mei kregen de draaistellen en de onderkant van de kast hun zwarte kleur;
- op 17 mei werd de donkergroene kleur op de volledige kast aangebracht;
- op 18 mei volgde, zoals bij de Ronde van Frankrijk, een rustdag om de verf toe te laten voldoende te drogen;
- vanaf 19 mei werd de plakband verwijderd, volgden retouches met verf, werd de nummering aangebracht en werden de werken voltooid;
- op 21 mei waren de werken afgerond. De 2005 werd getest en goed bevonden voor haar groot wederoptreden op 24 mei.

Op de lang verwachte dag waren de talrijke deelnemers die verzameld waren te Brussel-Zuid, zeer verrast toen de 2005 binnenreed in haar groene livrei.

De rit verliep verder via Gembloux - Moustier - Namur - Marloie (frontwisseling), Angleur - Kinkempois - Statte - Namur - Charleroi - Erquelettes (frontwisseling) en terug naar Brussel-Zuid via Marchienne-au-Pont en Nivelles.

Ondanks de zwakke punten van de reeks, heeft de 2005 haar taak uitstekend volbracht. Het was een mooie reis met een staande ovatie van de talrijke deelnemers.

Deze rit was snel volgeboekt en we moesten talrijke liefhebbers weigeren. Om iedereen een kans te geven werd op 5 juli een heruitgave van deze rit ingelegd, echter in omgekeerde rijrichting!

→ **Op 17 mei poseert de TSP-ploeg voor de opnieuw groene 2005.**
 Marc HUYBENS / TSP.



Na het afschuren en kleine polyesterherstellingen, is de kast klaar om in het groen geschilderd te worden. Geert PACKET / TSP.





↑ FOTO 122-07 Voor 24 mei waren de weersvoorspellingen niet positief. Onze inspanningen werden echter beloond en bij het merendeel van de fotostops kwam de zon ook kijken naar het resultaat. Hier werd onze trein gefotografeerd in de insnijding tussen Haversin en de oude stopplaats van Hogne, op de Luxemburglijn. Foto TSP.

↓ FOTO 122-08 Hier verlaat onze trein de tunnel van Spy (lijn 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre). Wegens werken aan de bovenleiding reed de trein op tegenspoor. TSP.



→ **FOTO 122-09** Op 6 maart 1982 rijdt de 2005 een ertstrein tussen Antwerpen-Stocatra en Luttre met bestemming de fabrieken van Gustave Boël in La Louvière. Doorrit te Antwerpen-Noord. Pierre HERBIET.

De 2005

De 2005 werd aan de NMBS-werkplaats van Ronet geleverd op 30 oktober 1975.

Ze onderging een eerste tussentijdse revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes tussen 7 september en 17 november 1983 en verliet ze nog steeds in het groen.

Tussen 15 juni en 20 september 1989 onderging ze in de CW Salzinnes haar eerste grote revisie en verliet de werkplaats deze keer in de nieuwe blauwe schildering. De 2005 werd slecht een keer overgeplaatst: op 27 september 1993 naar de werkplaats van Stockem.

Ze onderging een laatste grote revisie in de CW van Salzinnes op 2 november 2004.

→ **FOTO 122-10** Op 14 februari 1988 rijdt de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Chur langs het Zonienwoud. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 122-11** Op 17 juli 1980 wordt een trein komende uit Lourdes met bestemming Antwerpen-Oost overgenomen in Quèvy door de 2005. Doorrit te Soignies. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **FOTO 122-12** De 2005 aan kop van de EC 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Chur. Mellier, 22 maart 2012. Christian AUCQUIERE.

↓ **FOTO 122-13** Op 2 mei 2011 verlaat de EC 296 "Jean Monnet" Basel - Brussel-Zuid het station van Luxembourg. Michel HANSSENS.



Locomotieven

CW Salzannes

- Dit jaar zal de CW Salzannes volgende revisies uitvoeren:
 - reeks 13: 9 tussentijdse revisies;
 - reeks 3000 CFL: 9 tussentijdse revisies;
 - reeks 27 AA (automatische koppeling): 1 tussentijdse revisie;
 - reeks 27: 1 tussentijdse revisie;
 - reeks 28: 1 tussentijdse revisie; (2839);

reeksen 11 en 12

- Rechtzetting: ODB 121 p. 8. De reeks 12 werd verkocht aan een Tsjechische maatschappij met een optie op de volledige reeks 11.

reeks 19

- De laatste twee locomotieven van de reeks 19 werden op 9 april in de inventaris van de NMBS opgenomen. De 1901 en 1902 werden door Siemens gebruikt voor het afstellen van de automatische GF-koppelingen. Zij worden weldra terug overgebracht naar België waar ze de nodige testen zullen ondergaan voor hun indienststelling.

reeks 21

- De schrapping van de eerste bouwreeks van de reeks 21 (2101 t/m 2130) ging rustig verder tijdens de voorbije maanden. Zo werden de 2101, 2102, 2106, 2116, 2117 en 2126 in park geplaatst tijdens de maanden april en mei: 16 eenheden staan nu op een zijspoor.

Het grootste gedeelte werd op 27 mei overgebracht van Merelbeke naar Ronet waar zij wisselstukken zullen leveren voor de 27'ers die in de CW Salzannes een revisie ondergaan: 2102, 2106, 2112, 2116, 2117, 2125 en 2126.

- NMBS-Logistics toont interesse in de locomotieven reeks 21 om deze in te zetten in de binnenlandse goederendienst om zo TRAXX'en van de reeks 28 vrij te maken.

De 2131, 2132 en 2146 werden overgebracht naar Kinkempois en voerden tijdens de tweede helft van juni enkele test- en instructieritten uit voor het personeel.

IN DIENST	08157: 13-06-2014 FKR	2116: 14-05-2014 FKR	509: -05-2014 RI
1901: 09-04-2014 NK	08158: 13-06-2014 FKR	2117: 04-05-2014 FKR	528: -04-2014 RI
1902: 09-04-2014 NK	08159: 13-06-2014 FKR	2126: 16-04-2014 FKR	529: -05-2014 RI
08144: 24-04-2014 FKR	08160: 25-06-2014 FKR	2127: 24-06-2014 FKR	835: -04-2014 RI
08145: 24-04-2014 FKR	08572: 24-04-2014 GCR	7836: 08-06-2014 FNND	911: -05-2014 MOD
08146: 24-04-2014 FKR	08573: 24-04-2014 GCR		
08147: 24-04-2014 FKR	08574: 26-05-2014 GCR	UIT PARK	AFKORTINGEN
08148: 24-04-2014 FKR	08575: 26-05-2014 GCR	7836: 23-05-2014 FNND	FHS: Hasselt
08149: 24-04-2014 FKR	08576: 25-06-2014 GCR	833: 18-06-2014 GCR	FKR: Merelbeke
08150: 19-05-2014 FKR	08577: 25-06-2014 GCR		FNND: Antwerpen-Noord
08151: 19-05-2014 FKR		MUTATIES	GCR: Charleroi-Sud
08152: 26-05-2014 FKR	IN PARK	413 t/m 426: NK > FHS 19-05-2014	GR: Grote Revisie
08153: 26-05-2014 FKR	2101: 28-05-2014 FKR		MKM: Stockem
08154: 26-05-2014 FKR	2102: 21-05-2014 FKR	UIT REVISIE	MOD: gemoderniseerd
08155: 26-05-2014 FKR	2106: 30-04-2014 FKR	344: -04-2014 MOD	NK: Kinkempois
08156: 13-06-2014 FKR	2110: 19-06-2014 FKR	452: -05-2014 RI	RI: Tussentijdse Revisie

FOTO 122-14 Trein 54201 Kinkempois - Antwerpen-Noord, wordt gesleept door de 2132 en 2146 in treinschakeling. Deze beide machines worden verhuurd aan NMBS-Logistics. We zien ze hier op 24 juni in de buurt van Langdorp. Simon DE RIDDER.



reeks 28

● Sinds de wijziging van de dienstregeling van 7 april II. slepen de locomotieven van de reeks 28 de pendelritten tussen de fabriek Aperam te Genk (ex-ALZ) vanuit Genk-Goederen en de fabriek Carlam te Châtelet om 13'en vrij te maken die normaal deze diensten reden. De beschikbare machines worden nu ingezet richting Noord-Frankrijk. NMBS-Logistics wil alle 28'en in binnenlands goederenverkeer vervangen door 21'en die gehuurd worden bij NMBS-Technics.

reeks 29

● De inzet van de reeks 29 verminderde drastisch niettegenstaande een theoretische beurtrol van drie dagen. In feite werden deze TRAXX'en bijna niet gebruikt, voornamelijk door het aantal beschikbare machines. De 2902 wordt sedert april verhuurd aan Fret SNCF en de 2901 wordt getest door Siemens in

hun testcentrum te Wegberg-Wildenrath (D). Hierdoor worden alle diensten hoofdzakelijk overgenomen door de reeks 13.

De IFB-treinen tussen Antwerpen-Angola en Spanje worden nog slechts door locomotieven van NMBS-Logistics gesleept tussen Antwerpen en Somain (F). Oorspronkelijk was de reeks 29 voorzien om deze treinen tot in Portbou en Irun aan de Frans-Spaanse grens (een afstand van 1200 km) te slepen.

De theoretische dagtreinen:

40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
40443 ⑥ XFCAF 10.00 - FNND 13.55
40444 R14 FIZG 15.20 - XFCAF 19.16
41800 ⑤ LZR 06.13 - XFDOU 08.37
41832 ③ FNND 13.08 - XFDOU 17.07
43115 ②④ XFSOM 07.00 - LKV 08.32/08.48 - FNND 10.50
43197 ③⑤ XFSOM 07.00 - LKV 08.32/08.48 - FNND 10.50
46446 ② FIZG 15.20 - XFCAF 19.16
46450 ③⑤ FIZG 15.20 - XFCAF 19.16
46455 ①③⑤ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
48803 ⑤ XFSOM 11.53 - BRAM 14.16

Afkortingen: BRAM: Zeebrugge Ramskapelle, FIZG: Muizen, FNND: Antwerpen-Noord, LKV: Kortrijk, LZR: Zeebrugge, XFCAF: Calais-Frethun (FR), XFDOU: Dourges Delta 3 (FR), XFSOM: Somain (FR).

Fret SNCF

● De verhuring van de 2902 aan Fret SNCF gaat verder ondanks de levering van twee nieuwe TRAXX'en aan Akiem (filiaal van de SNCF): de 186 188 in mei en de 186 189 in juni. Op termijn moet Akiem over zeven TRAXX'en beschikken die door Fret SNCF worden ingezet voor het verkeer naar België.

Vanaf 15 juni wordt de dagelijkse dienstregeling aangepast ten gevolge van werkzaamheden op het net. Het betreft de volgende treinen:

47861 Dunkerque 04.15 - Blandain-Frontière 06.01 - Kinkempois 09.35
47842 Kinkempois 14.04 (⑥⑦ 13.50) Blandain-Frontière 17.40 (⑥⑦ 17.13) Dunkerque 19.52 (⑥⑦ 18.42).

↓ **FOTO 122-15** Zoals hierboven vermeld, sleept de reeks 28 sinds 7 april de pendeltreinen tussen de fabriek Aperam te Genk (ex-ALZ) en de fabriek Carlam te Châtelet. Op 16 mei werd de 33741 Genk-Goederen 14.40 - Châtelet 17.38 gesleept de 2817. Wij zien hem hier net voorbij de stopplaats van Aiseau-Preisle. Christian AUQUIERE.





↑ FOTO 122-16 - ↓ FOTO 122-17 Twee locomotieven van de reeks 18 zijn nog steeds niet geleverd aan de NMBS: de 1861 en 1877. Op 27 mei 2014 waren zij te Bad Schandau (D), een grensstation aan de Tsjechische grens op de lijn Dresden - Praha. Zij keerden terug van een reeks testen in Velim. Hun bestemming is onbekend.
 Boven: een parallel met de 372.012 van CD Cargo (goederenafdeling van de Tsjechische spoorwegen).
 Onderaan: vertrek te Bad Schandau, geslept door de 189.206 van MRCE-dispolok. Michel HANSSSENS.





FOTO 122-18 Een mooie opname van de IC A 539 Eupen - Oostende gemaakt te Voroux. De trein heeft lijn 36 verlaten en rijdt op de hogesnelheidslijn 2. Andy ENGELLEN.

FOTO 122-19 Zoals wij reeds vermeldden in ons vorig nummer op pagina 8, worden de treinen tussen de BASF-vestigingen van Ludwigshafen en Antwerpen integraal gesleept door een locomotief van de reeks 28. Onderstaande foto toont de 47563 Antwerpen-Noord (07.40) - Ludwigshafen (20.09) bij de doorrit van Oberlahnstein nabij Koblenz. Jean-Yves LAMBIET.





↑ **FOTO 122-20** De lege zinktrein 49671 Budel (NL) - Antwerpen-Groenland wordt gesleept door de 7773 en 7778. Deze rijdt van maandag t/m vrijdag volgens volgende dienstregeling: Budel 12.20 - Neerpelt 12.50/13.43 - Mol 14.29/14.43 - Antwerpen-Groenland 16.35. Lommel (lijn 19 Mol - Neerpelt) Andy ENGELEN.

↓ **FOTO 122-21** De 6238 wacht op 9 mei 2014 met de onkruidverdelgingstrein te Blankenberge op het vertrek. Daniel MOENS.





↑ **FOTO 122-22** De 8208 van LOTRAS komt een stam ketelwagens overnemen in de bundel van de FS (Italiaanse spoorwegen). Rechts achter de afsluiting loopt de lijn Foggia - Bari. Pierre HERBIET, 6 mei 2014.

Sedert 11 februari 2008 is de Italiaanse maatschappij LOTRAS (*Logistica Transporti*) eigenaar van de 8206 en de 8207 (beiden geschrapt te Schaarbeek op 1 maart 2008) om ze te gebruiken in een industriezone te Incoronata nabij Foggia,

aan de lijn Foggia - Bari (zie hieromtrent *OP DE BAAN 88* blz. 22 tot 24).

In 2010 kwam een derde locomotief aan, de 8208. Deze machine werd op 1 maart 2008 geschrapt te Schaarbeek

en verkocht aan LOTRAS op 12 februari 2010.

Onlangs werd de 7392 aangekocht door de firma. Deze locomotief werd op 3 juli 2009 geschrapt te Charleroi-Sud en rijvaardig gemaakt door *Rail et Traction* te Raeren.

Ze werd vervolgens sedert mei 2011 voor een periode van 6 maanden gehuurd door de *Port Autonome de Mulhouse* (zie *OP DE BAAN 104* blz. 18-19).

Daarna ging zij terug naar Raeren, waar ze begin 2014 verkocht werd aan LOTRAS.

Op 4 april vertrok zij naar Italië met de Italiaanse firma *Tiroltrans*, die voor het vervoer zorgde. En opnieuw waren er problemen tijdens deze rit... We herinneren ons dat het transport van de 7363 en de 7374 in november 2010, door de Polizei werd tegengehouden op de parking van de E40 te Lichtenbusch (net voorbij de Belgische grens) omdat de opleggers niet geschikt waren voor de



← **FOTO 122-23**

Op 4 april 2014 werd de 7392 op een oplegger gehesen vóór de werkplaats van *Rail & Traction* te Raeren. Pierre HERBIET.



↑ **FOTO 122-24** Een ongewoon beeld van het vertrek te Raeren van de 7392 naar Italië, bij het oversteken van de sporen aan de overweg. Pierre HERBIET.

vracht: 12 ton overgewicht!
 Beide machines werden op de parking afgeladen, terwijl twee andere vrachtwagens ter plaatse werden gestuurd om de vracht over te nemen. (zie *OP DE BAAN 101* blz. 14-15).

Deze keer was de vrachtwagen wel geschikt voor deze lading, doch de reisweg was slecht gekozen, want bij de doorrit onder een brug in Duitsland werd de cabine van de 7392 vervormd en werd er grote schade aangericht. Drie oplossingen zijn nu mogelijk: herstelling van de cabine, de vervanging ervan ofwel de schrapping van de machine en een andere aankopen.

→ **FOTO 122-25**
 De 7392 bij aankomst te Incoronata, met haar vervormde dak. De schade is veel groter dan deze foto laat uitschijnen.
 Pierre HERBIET, 6 mei 2014.





↑ **FOTO 122-26** Hierboven zien we de 8207 rechts, de 8208 links en in het midden de 7392 in de stelplaats te Incoronata. Pierre HERBIET, 6 mei 2014.

↓ **FOTO 122-27** De drie 82'ers behielden hun NMBS-livrei, maar de gele banden werden in een lichtere tint herschilderd. Zij dragen het woord LOTRAS op de flanken van het brandstofreservoir. Bovendien werden zij uitgerust met twee lampjes boven de koplampen. Pierre HERBIET, 6 mei 2014.



TGV - Eurostar

Een Thalys op de "Athus-Meuse"

Het Thalys-stel 4302 heeft op 2 mei op de Athus-Meuselijn gereden om de nieuwe ETCS-software te testen op het conventionele net. Het stel vertrok vanaf de HST-werkplaats van Brussel-Zuid voor een rit naar Florenville via Epegem, Leuven, Ottignies, Namur, Dinant en Bertrix. Vanuit Florenville ging het vervolgens via Bertrix naar Libramont. De terugreis volgde hetzelfde parcours als de heenreis.

→ Het stel wacht op het vertreksein te Florenville om terug te keren naar Bertrix en Libramont. Gérard MARTIN.



Eurostar is gestart met de modernisering van 14 stellingen.

Het Italiaanse Pininfarina deed de technische voorstudie en ontwierp het nieuwe interieur en een nieuwe livree.

De werkzaamheden aan de 28 stellingen worden uitgevoerd door de SNCF.

Het eerste gemoderniseerde stel is de 3015 / 3016. Het werd getest tussen Lille en Brussel-Zuid op 17 juni 2014.

FOTO'S 122-28 ↓ en 122-29 →
Doorrit te Ruisbroek van het teststel 3015 / 3016.

Armand BEERLANDT.



Motorwagens - Motorstellen

reeks 800

FOTO 121-30 →

Een zeldzame foto: een motorstel van de reeks 800 zonder tags!. Het is de 835 die op 6 juni 2014 Lier verlaat als trein L 2379 met bestemming Herentals. Deze reeks wordt in 't bijzonder geïmponeerd door graffiti-criminelen. Alle motorstellen van de reeks 800 worden getroffen door dit fenomeen. Waarschijnlijk is de 835 op dit ogenblik reeds terug beklad met graffiti. Kristof AVONDS.



FOTO 122-31 →

In deze "livrei" is de reeks 800 beter gekend bij het grote publiek. Op 13 juni 2014 wacht de 810 te Roosendaal om als L 2788 te vertrekken naar Antwerpen-Centraal. Een "mooi" imago van de NMBS in het buitenland...

Marc HEYDEBRECHT.

Desiro

FOTO 122-32 ↓

De Desiro's zijn nu ook actief op lijn 42 tot in Gouvy. Zij rijden momenteel de IR m 4028 / 4016 - 4017 Gouvy - Liers en terug en vervangen de motorstellen type 96.

Op 13 juni 2014 rijdt de 08545 als IRm 4016 Liers - Gouvy voorbij Esneux. Het comfort van deze stellen voldoet niet voor lange afstandsreizen en de reizigers waarderen de sobere inrichting van deze stellen zeker niet.

Serge MARTIN.



reeks 600/700

Bij de schrapping van de motorstellen 600/700 zullen de 754, 758, 759, 763 en 766 de eerste slachtoffers zijn.

Zij zullen buiten dienst gesteld worden bij averij of ten laatste vóór hun volgend onderhoud.

Rijtuigen

type I6

I6-B rijtuig nr. 12622 (61 88 237 0 622-2) werd geschrapt op 27 februari 2014 met PV 14-001. Er blijven nu nog 74 stuks over.

Infra-rijtuigen

De Infra-rijtuigen 00204, 00210, 00211, 00212, 00213 en 00226 die gebruikt werden in de slaaptreinen werden met PV 14-099 van 14 maart 2014 buiten dienst gesteld. Hieronder de oorsprong van deze rijtuigen:

- 00204: ex-I1-rijtuig 12.057 omgebouwd tot slaapwagen;
- 00210: ex-I1-rijtuig 12.002 omgebouwd tot slaapwagen;
- 00211: ex-I1-rijtuig 12.015 uitgerust met keuken, refter, badkamer en WC;
- 00212: ex-I1-rijtuig 12.003 omgebouwd tot slaapwagen;
- 00213: ex-I1-rijtuig 12.062 omgebouwd tot werkplaats en magazijn;
- 00226: ex-bijwagen van motorstel van 1935 nr. 8520, vervolgens 215.208, uitgerust in 1969 met slaapkamers, keukens en refter.

Van boven naar beneden:

FOTO 122-33 ↗ ↖

Rijtuig 00226, ex-bijwagen van een motorstel uit 1935 te Poulseur op 10 mei 1984.

André WITTEMEUR, verzameling TSP.

FOTO 122-34 ↗ ↖

Rijtuig 00213 te Bertrix op 31 augustus 1991.

Jan VANDERVEKEN,
verzameling Charles OCSINBERG.

↗ Rijtuig 00204 te Blaton op 18 januari 1995.

Roger CRIKELAIRE.

FOTO 122-35 →

Rijtuig 00211. Ottignies 1991.

Roger CRIKELAIRE.



5313

Levering NMBS:		25-08-1955
Nummering:	203.013 :	25-08-1955
	5313 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	Haine-Saint-Pierre:	25-08-1955
	Latour:	31-08-1955
	<i>vlottende cabines:</i>	30-06-1981
	Stockem:	01-06-1992
	Tuc-Rail (Stockem):	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd	

FOTO 122-36 *Namur, 02-08-1980. Serge MARTIN.*



5315

Levering NMBS:		07-09-1955
Nummering:	203.015 :	07-09-1955
	5315 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	Haine-Saint-Pierre:	07-09-1955
	Latour:	08-09-1955
	<i>vlottende cabines:</i>	28-04-1986
	Stockem:	01-06-1992
	Tuc-Rail (Stockem):	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd	

FOTO 122-37 *Ecouvies, 28-09-1985. Serge MARTIN.*



5316

Levering NMBS:		23-09-1955
Nummering:	203.016 :	23-09-1955
	5316 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	Haine-Saint-Pierre:	23-09-1955
	Latour:	24-09-1955
	<i>vlottende cabines:</i>	02-06-1982
	Stockem:	01-06-1992
	Tuc-Rail (Stockem):	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd	

FOTO 122-38 *Namur, 19-08-1977. J-L VANDERHAEGEN.*



5320

Levering NMBS:		01-06-1955
Nummering:	202.010 :	01-06-1955
	5210 :	01-01-1971
	5320 :	01-02-1989
Stelplaatsen:	Haine-S-Pierre:	01-06-1955
	⇒ Schaarbeek:	11-10-1961 ⇒ Stockem: 22-08-1962
	⇒ Ronet:	13-06-1984 ⇒ Latour: 28-05-1990
	⇒ Stockem:	01-06-1992 ⇒ <i>vlottende cabines:</i> 14-10-1993
	⇒ Tuc-Rail (Stockem):	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd	

FOTO 122-39 *Rodange, 03-11-1988. Michel HANSENS.*



5401

Levering NMBS:		25-01-1957
Nummering:	204.001 :	25-01-1957
	5401 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	25-01-1957
	⇒ Stockem:	25-02-1965
	⇒ Latour:	01-09-1965
	⇒ Ronet:	27-10-1969
	⇒ Stockem:	01-06-1992
	⇒ <i>vlottende cabines:</i>	24-03-1993
	⇒ Tuc-Rail (Stockem):	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd	

FOTO 122-40

Vonêche, 19-08-1984. J-L VANDERHAEGEN.



5403

Levering NMBS:		27-02-1957
Nummering:	204.003 :	27-02-1957
	5403 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	27-02-1957
	⇒ Stockem:	09-03-1965
	⇒ Latour:	28-05-1990
	⇒ Stockem:	01-06-1992
	⇒ <i>vlottende cabines:</i>	09-10-1992
	⇒ Tuc-Rail (Stockem) :	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd, verschroot door ECORE te Aubange op 23-04-2013	

FOTO 122-41

Ronet, 09-05-1988. Philippe DIEU.



5407

Levering NMBS:		28-02-1955
Nummering:	202.017 :	28-02-1955
	204.007:	27-05-1957
	5407 :	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Haine-Saint-Pierre:	28-02-1955
	⇒ Latour: 28-02-1955 ⇒ Ronet: 08-08-1955	
	⇒ Schaarbeek: 31-05-1956 ⇒ Ronet: 05-12-1966	
	⇒ Latour: 28-05-1990 ⇒ Stockem: 01-06-1992	
	⇒ <i>vlottende cabines:</i> 02-06-1993 ⇒ Tuc-Rail (Stockem) :	15-12-2002
Uit exploitatie:	geen datum gepubliceerd, verschroot door ECORE te Aubange op 23-04-2013	

FOTO 122-42

Aachen Hbf, 29-05-1990. Ph. GOUSSET..



7376

Levering NMBS:		13-01-1977
Nummering:	7376 :	13-01-1977
Stelplaatsen:	Monceau:	13-01-1977
	Merelbeke:	01-06-1995
	Antwerpen-Noord:	21-03-2000
	Charleroi-Sud:	14-12-2003
Uit exploitatie:	15-02-2010 verkocht aan Gleisfrei (It) in 4-2013	

FOTO 122-43

Lessines, 19-06-2009. Serge MARTIN.





↑ Leuven

Een prachtige nachtopname van het station van Leuven dat werd gerestaureerd. Een echt paleis! F. DIERCKX.

↔ Liège-Guillemins

De uitgebreide kankerplek voor het nieuwe station Liège-Guillemins is eindelijk verdwenen. Nu ligt er een mooi plein van 8000 m², met drie waterpartijen en fonteinën. De nieuwe "Place de la Gare" werd ingehuldigd op 28 juni 2014, na 5 jaar geduld. Beide foto's dateren van 16 mei 2014. François-Xavier LEEMANS.



Lanaken: station zonder treinen

Met veel gedruis werd de spoorverbinding tussen Maastricht en Lanaken heropend op 30 september 2011, lijn 20 is nog steeds buiten dienst. De lichten van de overwegen zijn gedoofd en de slagbomen werden vergrendeld, de rails zijn verroest. De buitendienststelling kwam er op vraag van Prorail (het Nederlandse equivalent van Infrabel).

Zo'n 30.000 vrachtwagens per jaar zou Railport Lanaken van onze wegen houden. Maar 2,5 jaar na de feestelijke opening ligt het overslagstation van 32 miljoen euro er troosteloos leeg bij. Op vier feestelijke openingsritten na, vertrok vanuit Lanaken nog geen enkele trein. "Wat niet is, kan nog komen. Maar het mag toch niet te lang meer duren." Railport-directeur Jurgen Gobyn wacht geduldig op het eerste contract voor een regelmatige goederenverbinding vanuit Lanaken. "Zowel in 2012 als in 2013 hebben we geen enkele trein mogen ontvangen. We sparen nochtans kosten noch moeite om bedrijven aan te trekken, maar de conjunctuur zit niet mee. En het wordt ook alsmear moeilijker. We zijn in 2011 opengegaan, in volle crisis. Daarna kwam de Ford-aankondiging en is steeds meer maakindustrie verdwenen uit Limburg. Het volume dat overblijft, wordt steeds kleiner. De concurrentie wordt steeds harder. We zijn nog met een aantal projecten bezig, maar het loopt inderdaad niet van een leien dakje. Deze terminal is een verliespost voor mijn bedrijf (Gobyn is ook de directeur van het nabijgelegen transportbedrijf Gobo International), daar hoef ik denk ik geen tekening bij te maken?"

Eind september 2011 werd Railport Lanaken - ook wel de Albertterminal genoemd naar het nabijgelegen Albertkanaal - feestelijk geopend. Meer dan 15 jaar moest er gelobbyd worden vooraleer het stuk spoorweg tussen Maastricht en Lanaken gereactiveerd kon worden. Alles samen kostte dat 32 miljoen euro overheidsgeld. Dat kwam zowel van de gemeente als van Europa, Vlaanderen en Nederland. Het resultaat: een fonkelnieuw trimodaal goederenstation met vier 600 meter lange laadsporen. Ideaal voor de overslag

van vrachtwagen of binnenschip naar trein. Alleen lijkt het zeer moeilijk om daarvoor klanten te vinden.

"We blijven geloven in het multimodale verhaal", zegt Gobyn. "Alleen zitten we met een aantal moeilijkheden. Voor de 700 meter sporen die op Belgisch grondgebied liggen, heb je bijvoorbeeld een Belgische vergunning nodig. Voor de rest van het traject een Nederlandse. Dat zijn administratieve moeilijkheden die ik in het Europa van vandaag niet meer begrijp".

"Het is bijna niet te geloven dat er zoveel geld werd uitgegeven voor een terminal die leeg blijft", vindt spoorjournalist Herman Welter. Zeker als je ziet hoe vaak de snelweg tussen Hasselt en Antwerpen dichtsluit met vrachtwagens.

Probleem is dat Railport Lanaken enkel via Nederland bereikbaar is. Dat is zoals een doodlopende straat. Nochtans heeft deze terminal wel troeven, op voorwaarde dat

spoorlijn 20 gereactiveerd wordt en de 11 km tussen Lanaken en Beverst opnieuw wordt aangelegd. Dan is deze terminal aangesloten op het binnenland en kan je profiteren van het containerverkeer naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

Zet bijvoorbeeld twee keer per dag een shuttletrein in die vanuit Lanaken rechtstreeks de haven van Antwerpen binnenrijdt. Klanten kunnen dan hun container in Lanaken op de trein zetten, in plaats van op de E313 in de file te staan. Om daar te geraken moet je vandaag een lange omweg maken via Nederland én zowel bij Infrabel als het Nederlandse Prorail een rijpad aanvragen. In theorie kan dat, maar in de praktijk is dat zo duur dat het onhaalbaar is.

Timmie VAN DIEPEN



↑ Sedert 2011 reed geen enkele trein meer naar de Railport-terminal van Lanaken. De sporen zijn verroest. Timmie VAN DIEPEN, 25 mei 2014.

Een tweede ETCS-motorwagen voor Infrabel

FOTO 122-44 →
Infrabel heeft een tweede ETCS-motorwagen ontvangen. Deze werd per vrachtwagen geleverd aan het Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) te Schaarbeek op 12 juni 2014. Het voertuig werd gebouwd door Geismar en is identiek aan het eerste dat reeds in dienst is. Het zal worden ingezet om de lijnen, uitgerust met de ETCS-signalisatie, te inspecteren.
Pierre HERBIET.





FOTO 122-45 ↑ Naar aanleiding van werken op het Franse net werd de Orient Express omgeleid via het Belgische net tot Brugge. De rijtuigstam werd vervolgens leeg overgebracht naar Oostende. De Orient Express werd op 18 mei gesleept door de 3009 van de CFL. Doorrit te Varse-nare (tussen Brugge en Oostende). Dennis VANSUMMEREN.



← **FOTO 122-46** Ook op het CFL-net werd gewerkt en daarom werden alle EC-treinen omgeleid via lijn 167 Arlon - Athus en verder langs Rodange naar Luxembourg. Hier de EC "Vauban" Brussel-Zuid - Basel te Messancy op 26 april. Guy SMETZ.

FOTO 122-47 ↓ Meerdere bedevaartstreinen werden ingelegd. Op 30 mei sleept de 1355 een trein met bestemming Lourdes vanuit Maastricht. De trein werd gefotografeerd te Eijsden, onder Nederlandse bovenleiding. Michel DE ESCH.



Een Cockerill-locotractor bij Lesieur

De Franse maatschappij Lesieur te Coudekerque heeft één van de drie locotactoren overgenomen die gebruikt werden bij CUP (Carrières Unies de Porphyre) te Lessines. Het gaat om de nr. 3 van de CUP, gebouwd in 1955 met het Cockerillnummer 3505. Deze drie machines werden destijds buiten dienst gesteld bij de aankomst van twee 80'ers van de NMBS in 2006 en 2007 (RT80.01 ex-8020 en RT 80.02 ex-8034 - zie ODB 83 blz. 10). Vóór haar vertrek naar Lesieur werd ze gereviseerd door Rail & Traction te Raeren.



↑ FOTO 122-48 De Cockerill-locotractor 3505, van de voormalige Carrières Unies de Porphyre nr. 3, in dienst bij Lesieur te Coudekerque op 17 april 2014. Pierre HERBIET.

Rur**tal**bahn

FOTO 122-49 →

De V 206 van RurtalBahn verzorgde de overbrenging van twee locomotieven (een G1000 en een G6 van Vossloh) die door BASF Antwerpen werden gebruikt naar Duitsland. 's Heerenelderden, (lijn 34 tussen Hasselt en Tongeren), 3 juni 2014. Dennis VANSUMMEREN.



↓ FOTO 122-50 Een foto, genomen in Nederland? Neen! Alhoewel het op het eerste gezicht niet zo lijkt, is het een Belgische foto en wel in het vormingsstation Gent-Zeehaven op 1 juni 2014. Links vertrekken de 6506 en de 6512 met trein 45602 naar Sluiskil Dow (Ⓛ-Ⓜ Gent-Zeehaven 07.04 - Sas-van-Gent 07.35/09.19 - Sluiskil Dow 10.10). In het midden zien we de 6508 en de 6510 met trein 48602 Ⓛ-Ⓜ Gent-Zeehaven 10.58 - Sas-van-Gent 11.31/12.20 - Sluiskil Dow 13.05. Rechts zien we de DE6306 van Crossrail. Simon DE RIDDER.

DB





Infrabel maakte gebruik van het verlengde pinksterweekend om grote spoorwerken uit te voeren tussen Hasselt en Aarschot (lijn 35). Het was noodzakelijk om het verkeer gedurende 48 uur volledig stil te leggen. Daarom werden de goederentreinen van Crossrail omgeleid via lijn 15 tussen Hasselt - Mol en Lier.

FOTO 122-51 ↑ De container trein 43776 met bestemming Zeebrugge te Balen op juni 2014. Johny BRAUNS.

FOTO 122-52 → De bovenleiding maakt reeds deel uit van het decor te Mol. Doorrit van de DE 6313 op 8 juni 2014. Dennis VANSUMMEREN.

FOTO 122-53 ↓ De P&O-trein 40190 Segrate - Zeebrugge te Balen op 8 juni 2014. Dennis VANSUMMEREN.





↑ **FOTO 122-54** Op 4 juni verlaat de 75010 van OSR France (één van de zeven 75000'en, geleased bij Akiem) het vormingsstation van Laon, op kop van een graantrein. *Simon DE RIDDER.*



↓ **FOTO 122-55** De PB 06, gehuurd door Rail Feeding maar gereden door bestuurders van Railtraxx, sleept op 31 mei 2014 de kalktrein 48640 Hermalle-sous-Huy - Veendam. Doorrit te Engis. *Andy ENGELÉN.*



De 41.195 in Maldegem

De 41.195 werd in 1910 in dienst genomen. Gebouwd door J.J. Gilain te Tienen als nummer 45, werd zij in de inventaris opgenomen op 2 september 1910 in de stelplaats van Arlon. Dit type 32S droeg destijds het nummer 4295 bij de Belgische Staat. Dit nummer zou zij behouden tot bij de vernummering tot 41.195 in 1946.

Het is niet bekend in welke stelplaatsen zij werd ondergebracht voor 1943. In 1943 bevond zij zich te Ronet. Vervolgens werd zij gemuteerd naar Ath (8 juni 1945), Ciney (17 augustus 1946), en tenslotte naar Mol (29 mei 1948) waar ze met PV nr. 146 werd geschrapt op 9 mei 1957.

Zij kreeg een nieuwe taak als mobiele verwarmingsketel om reizigerstreinen voor te verwarmen. Vernummerd tot A621/154, werd zij onder andere te Oostende gebruikt. Haar laatste inzet was in het station Charleroi-Sud tot in 1976. Zij werd vervolgens gestald in een uithoek van het depot te Monceau.

Als bij wonder gered van de sloophamer, kreeg zij een uitwendige restauratie in 1985 om vanaf 16 september 1985 als monument opgesteld te worden aan het station van Charleroi-Sud. Het monument werd op 22 september officieel ingehuldigd en gedoopt als "Ville de Charleroi". In 1999 werd zij verwijderd en vervangen door de 4603. Sedertdien werd zij gestald in het museum van Haine-Saint-Pierre. De NMBS schonk de 41.195 aan het *StoomCentrum Maldegem* (SCM). Zij werd per vrachtwagen naar Maldegem overgebracht op 29 april. De bedoeling van SCM is haar opnieuw rijvaardig te maken, wat een enorme gebeurtenis zou zijn!

↑↗ **De 41.195 herbruikt als mobiele verwarmingsinstallatie A621/154. Datum, plaats en auteur onbekend.**
Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

FOTO 122-56 ↗↗

Van 1971 tot 1985 werd zij gestald in de werkplaats van Monceau. Zij werd gekoppeld aan de Pruisische tender 17.115 (type 31). Deze tender beëindigde zijn leven achter de 81.418 en werd geschrapt op 21 oktober 1963 te Kinkempois.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
26 november 1977.

FOTO 122-57 ↗

De 41.195 werd als monument opgesteld op 22 september 1985 te Charleroi-Sud.
Jean-Luc VANDERHAEGEN,
18 november 1985.

FOTO 122-58 →

De 41.195 te Maldegem op 3 mei 2014.
Armand BEERLANDT.



Motorstel 1935 gerestaureerd



FOTO 122-59 ↑ Het rijtuig 7724 van het motorstel 1935 heeft na restauratie de wagenwerkplaats van Monceau verlaten op 19 juni 2014. Het werd door de 6041 overgebracht naar de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre in afwachting van zijn overbrenging naar "Train World".

Op de achtergrond een postrijtuig.

FOTO 122-60 → Dezelfde dag werd het postrijtuig 70803 eveneens door de 6041 overgebracht van Haine-Saint-Pierre naar de wagenwerkplaats van Monceau voor restauratie. Voor dit rijtuig is eveneens een plaatsje voorzien in "Train World".

Doorrit te Piéton. Een M2-rijtuig was in het konvooi opgenomen als remgewicht.



"railbikes" tussen Brasschaat en Kapellen

Op 27 juni werden de "railbikes" op de vroegere militaire spoorlijn tussen het fort van Kapellen en Brasschaat ingehuldigd. Sinds 5 juli kan je dagelijks - tot 20 september - deze minder bekende spoorlijn ontdekken. De lijn werd gekocht door de vzw *Kempens Landschap*, die ook instaat voor de uitbating. Opvallend is wel dat deze vereniging beweert dat de lijn tijdens de Eerste Wereldoorlog zou zijn aangelegd door het Duitse leger. In werkelijkheid werd ze aangelegd door het Belgische leger en werd ze geopend in maart 1927...

Info en reserveringen:
www.spoorfietsen.be.



FRANKRIJK: het einde nadert voor de "Caravelles"



↑ *Trein 69005 Nancy - St.Dié met op kop het voormalige poststel XP-94757, bij de inrit van Baccarat op 22 april 1998. Deze plaats is nog beveiligd met de mechanische seinrichting van de vroegere AL (Alsace-Lorraine). Gilbert LAURENT.*

De doodsstrijd is bijna voorbij. Vanaf 2010 werden talrijke EAD-stellen (Élé-
ment Automoteur Double), beter gekend
als "Caravelles", massaal geschrapt. Na
een relatieve rust worden de schrappin-
gen hernomen, een gevolg van de aan-

komst van de "Régiolis" (zie ODB 116).
Dit nieuwe werkpaard werd goedgekeurd
voor de dienst einde maart 2014 en de
commerciële inzet startte één maand
later. Het resultaat is dat deze imposante
familie, bestaande uit 456 exemplaren en

verdeeld over vijf subreeksen (X 4300,
X 4500, X 4630, X 4750 en X 4900),
hun aantal reeds met 94% zag vermin-
deren en nu wacht op de genadeslag.
Een feit is dat deze belangrijke reeks uit
de jaren '60 en '70 op heel het Franse
net actief was en we mogen ook niet
vergeten dat zij diensten reden tot in
Moeskroen, Tournai en Dinant.
Bovendien vertegenwoordigde deze
reeks bij de eeuwwisseling de helft van
het motorwagenpark en niets wees erop
dat ze snel zouden verdwijnen.

We zullen niet verder ingaan op de ge-
schiedenis van de "Caravelles", die reeds
uitvoerig besproken werd in ODB 76,
maar we herinneren ons wel dat de
EAS'en een bewogen verleden hebben.
Er waren de opeenvolgende plannen
voor modernisering, een overvloed aan
livreien (blauw, groen, geel, ...) talloze
mutaties en het turbulente leven van de
reeks zelf. Zo is er de verbouwing van
een element tot een experimenteel voer-
tuig (TGS ex-X 4365, aangedreven door
een gasturbine), de integratie van het
testvoertuig X 94630 als X 4744, of nog



← *De extra lange zondagstrein (noodza-
kelijk voor de beurtrol) 848631 Amiens -
Laon is net de vertakking van de lijnen
uit Paris en Amiens voorbijgereden, kort
voor het station van Laon op 12 oktober
2008. Gilbert LAURENT.*

de uitbreiding van het nageslacht van de X 4750 (4797 t/m 4803) door de verbouwing van zeven RAP (Rames Autonomes Postales). Om het nog ingewikkelder te maken veranderden enkele stellen van subreeks: drie verlieten de reeks X 4300 ten voordele van de X 4500 (4351 > 4624) terwijl een X 4500 overstapte naar de reeks X 4630 (4609 > 4743). Zoals te verwachten was het laatste decennium dodelijk: een honderdtal eenheden verdween van de sporen en tussen 2004 en 2013 werden niet minder dan 306 stellen geschrapt. Ook tijdens de jaren 2006 - 2009 werd een ware slachting aangericht: 233 EAD's verlieten het spoorweglandschap, of anders gezegd: één per week gedurende vier jaar. De verantwoordelijken hiervoor zijn de 700 AGC (Autorail Grande Capacité) X 76500, Z 27500 en B 81500/82500 die in dezelfde periode in dienst kwamen. Twee jaar eerder was dit eveneens het geval voor de X 4300 waarvan er nog een 50-tal eenheden werden ingezet vanuit Tours, Nevers, Épernay en Metz. De laatste verdwenen in Tours in december 2008. Een jaar later werden de X 4500'en gecentraliseerd in Nevers en zij waren de laatste stellen met hydraulische overbrenging in commerciële dienst. Dan was de X 4630 aan de beurt dat 74 stellen moest afstaan aan Épernay, Longueau, Nantes, Nevers en Lyon-Vaise of 80% van het bestand in de jaren 2008-2009. Het aantal EAD's was begin 2010 geslonken tot 81 eenheden, begin



↑ *Een trioetje gemoderniseerde X 4300'en van Metz en toegewezen aan Champagne-Ardenne rijden als 61216 Reims - La Ferté Milon. Muizon, 24 januari 1996. G. LAURENT.*

2011 tot 69, begin 2012 tot 53, begin 2013 tot 46 om te eindigen begin 2014 met slechts 43 stellen.

Voor welke diensten? Als men geen rekening houdt met zes stellen die verdwenen uit de commerciële dienst en werden ingezet als "speciaal gebruik" door Infrarail (Agence d'essai ferroviaire), bestond het park nog slechts uit 37 stellen, verdeeld over drie regio's:

- "Haute-Normandie" waar de helft werd ingezet (zes 4750'en en 13 4900'en);
- "Basse-Normandie" dat beschikte over zeven 4750'en;
- "Lorraine" zette nog 11 stellen in.

Men mag zich niet blindstaren op deze cijfers: dit wegwijvend park werd amper voor de helft gebruikt en de basisdienst bestond uit een beurtrol van 21 dagen: 4, 11 en 6 in "Basse-Normandie", "Haute-Normandie" en "Lorraine".

De statistieken bewijzen dat 2/3 van de dienst tussen Rouen en Dieppe gereden werd door de X 4900'en die dus onmisbaar waren voor een goede dienstverlening. Inderdaad, op bepaalde dagen werden tot 450 km afgelegd in "Lorraine" en tot 500 km in "Normandie" (vier treinparen Rouen - Dieppe voor de X 4900 en één treinpaar Dreux - Granville voor de X 4750).

↓ *Op de vooravond van de Nationale Feestdag reed een versterkte trein, bestaande uit drie motorstellen, met bestemming (van voor naar achter) Etang, Vravant en Clamency om op 14 juli terug te keren als 892317. We zien deze bij de passage van Chemilly-Appoigny op de lijn Laroche-Migennes - Auxerre. De twee vernieuwde EAD's werden gemuteerd van "Picardie" naar "Bourgogne". Gilbert LAURENT.*





Reeks	X-4300	X-4500	X-4630	X-4750	X-4900
Bouwjaar	1963-1970	1963-1970	1971-1977	1977-1978	1975-1977
Samenstelling (1)	M + R	M + R	M + R	M + R	M + R + M
Dieselmotor	Poyaud	Saurer	Saurer	Saurer	Saurer
	330 kW	330 kW	330 kW	440 kW	2 x 330 kW
Vermogen	5,0 kW/t	4,9 kW/t	4,8 kW/t	6,4 kW/t	5,7 kW/t
Overbrenging	mechanisch	mechanisch	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Maximale snelheid	120 km/h	120 kmh	120 km/h	140 km/h	140 km/h
Totaal aantal	151	124	114	54	13
Aantal op 01-01-2014	1	2	3	24	13
Inzетdagen (2)	-	-	-	13	8
Inzетdagen (3)	-	-	-	14	9
Gemiddeld km/stel (4)	-	-	-	255	300
Gemiddeld km/stel (5)	-	-	-	205	225

(1) M = motorrijtuig - R = bijwagens

(2) Aantal inzetdagen van maandag t/m donderdag op 01-01-2014

(3) Aantal inzetdagen op vrijdag op 01-01-2014

(4) Dinsdag t/m donderdag

(5) Maandag t/m zondag

Opmerking: in de loop der jaren waren er wijzigingen in o.a. het vermogen, massa,...

ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail

Zaterdag 13 september 2013

Grote ruilbeurs

Ons museum te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op 13 september aanstaande van 10 tot 16 uur.

Het programma:

- grote ruilbeurs - de grootste van het land - talrijke handelaars, verkoop van miniatuurtreinen, boeken, foto's;
- opening van de TSP-Boetiek: verkoop van de LOCO-kalender 2015 met 12 grote foto's en *EEN EEUW STOOM 6*;
- buffet en versnaperingen;
- voorstelling van het materieel dat door TSP, uitbater van het museum, wordt bewaard; cabineritten op onze P8;
- de afdeling "modelbouw" is geopend voor het publiek. Meerdere banen in bedrijf.

Zondag 14 september 2013

"ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" is geopend op 14 september van 9 tot 15 uur

- opening van de TSP-Boetiek: verkoop van de LOCO-kalender 2015 met 12 grote foto's en *EEN EEUW STOOM 6*;
- voorstelling van het materieel dat door TSP, uitbater van het museum, wordt bewaard; cabineritten op onze P8
- de afdeling "modelbouw" is geopend voor het publiek. Meerdere banen in bedrijf;
- buffet;

Het museum bevindt zich nabij het station St.-Ghislain. Ruime parking voor het station.

Bereikbaarheid:

- via de weg: autosnelweg E19-E42, uitrit Saint-Ghislain, richting Hornu;
- per trein: alle treinen op de verbindingen IC D en IR j stoppen elk uur te St.-Ghislain;
- per bus: station Saint-Ghislain.

Toegang 2 euro. De abonnees op "OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2013. Visa, Eurocard en Bancontact worden aanvaard.

UN SIECLE DE VAPEUR 6

€ 39

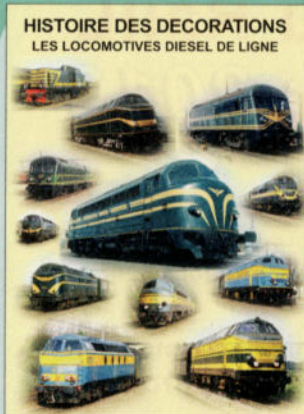
N i e u w !

Het zesde deel uit de reeks "Een eeuw Stoom" is weldra beschikbaar. De foto's zijn zoals steeds ingedeeld in de drie grote tijdperken 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966 die overeenkomen met de drie nummeringssystemen (Belgische Staat, NMBS met 4 cijfers en NMBS met 5 cijfers). Twee andere hoofdstukken geven een beeld van de industriële spoorwegen en stoomlocomotieven van buitenlandse netten. Het boek telt 136 foto's - waarvan 8 kleurenopnamen - met tweetalige onderschriften.

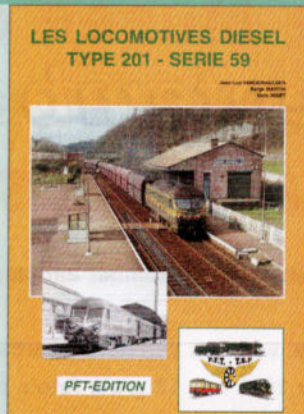
BESCHIKBAAR VANAF SEPTEMBER

EEN EEUW STOOM 6

Formaat oblong 26 x 21 cm - Harde gekartonnerde koft - Ingebonden met linnendraad - 136 foto's - Tweetalige teksten: Frans - Nederlands - Prijs: € 32 + verzendkosten 750 g - Mededeling: "Stoom 6"



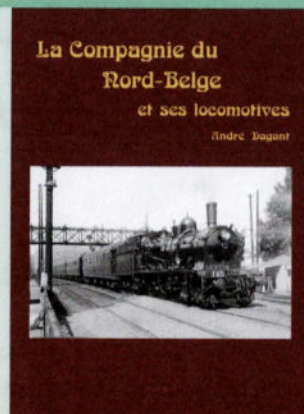
LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR.
Gekartonnerde kaft - € 59,00 - kp 2



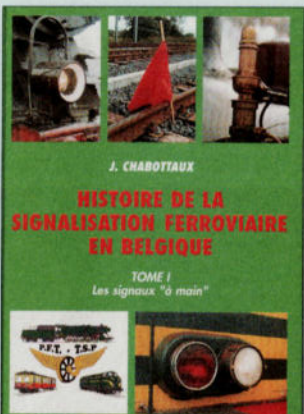
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
€ 49 - kp 2



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 - gekartonnerde kaft - NL/FR
€ 35,00 - kp 2



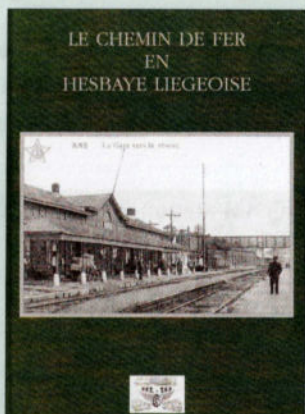
LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE
Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.
Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartonnerde kaft - FR
€ 59 - kp2



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



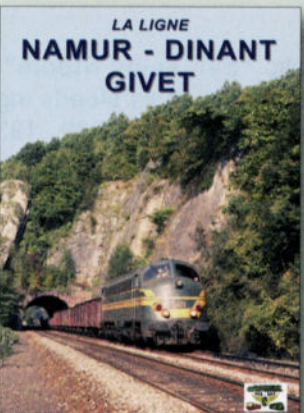
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.
A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR
€ 35,00 - kp 2



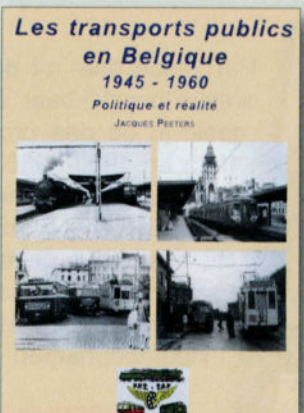
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



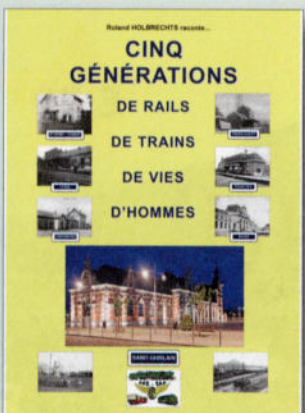
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



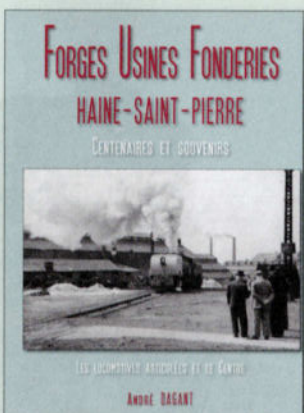
LIJN 154
Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
€ 39,00 - kp2



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



CINQ GENERATIONS
De familie Holbrecht telt vijf generaties spoormannen. Dit boek vertelt hun geschiedenis.
A4 - 368 pagina's - 867 foto's - Franstalig € 40,00 - kp2



F.U.F.
Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".
A4 - 255 pagina's - Franstalig
€ 38,00 - KP5



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
 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
 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
 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 meerspannigen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 A5 - 132 pagina's - harde gekartonnerde 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 gekartonnerde 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 gekartonnerde kaft 110 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



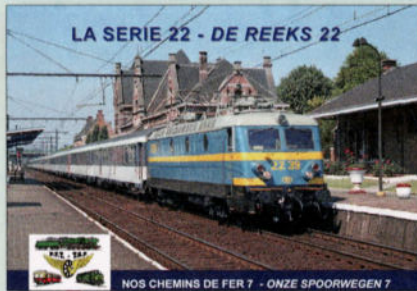
ONZE SPOORWEGEN 4
 Door Europa met de Bolle Neuzen
 Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeksen 52-53-54 en de Europese soortgenoten.
 A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



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 gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



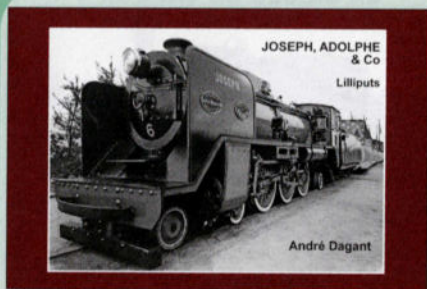
Onze Trams 1
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV. tweetalige teksten.
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonnerde kaft - € 28,00 - 750 g



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 gekartonnerde kaft - NL/FR - € 28,00 - 750 g



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 gekartonnerde kaft - NL/FR - € 38,00 - 1100 g



LES LILLIPUTS
 Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).
 A4 - 143 pagina's - harde gekartonnerde 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 - gekartonnerde 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 66, 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 121-24) 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 122-29 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: 30-09-2014

Leveringsdatum: ± 25-10-2014

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 Luxemburg	€ 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. 66 : De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ 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 lijn128	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€ 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. 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. 90 : De groene motorstellen reeks 700	€ 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. 97 : Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-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. 109 : De reeks 26 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 110 : De reeks 26 drie verschillende schilderijen	€ 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. 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
☐ Nr. 119 : De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 120 : Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 121 : Dieseltractie op de "Athus - Meuse"	€ 10,00	75 g

FOTO-THEMA 122



10 locomotieven van de reeks 60 ((6052, 6056, 6063, 6072, 6073, 6078, 6082, 6085, 6087, 6089).

Mededeling: fotothema 122.

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), vervalddag 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

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De Bocqspoorweg



P.F.T. asbl

Boîte Postale 40 B - 7000 Mons 1

00.32.(0)83/48.01.01 (répondeur)

00.32.(0)495/61.49.56 (Informations générales)

00.32.(0)477/989.123 (Réservations groupes, administration)

E-mail: info@cfbocq.be

www.cfbocq.be



2014	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Avril	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	
Mai	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
Juin	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	
Juillet	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Automail Vapeur																															
Stoomtrein																															
Motorwagen																															
Entre Spontin et Pumode																															
Entre Spontin et Pumode et retour																															
Entre Spontin et Pumode en retour																															

Les dimanches de Juillet et Août (sauf 3 et 17 août):
 Découvrez la ligne du Bocq en 2 étapes; trajet commenté en autorail suivi d'un trajet en TRAIN VAPEUR avec voitures de 1935!
 Entre Spontin et Pumode et retour: horaire retardé de 15 minutes.
 Zondagen van Juli en Augustus (behalve 3 en 17 Augustus):
 Ontdek de Bocqspoorlijn in 2 etappes; een traject met commentaar per motorwagen gevolgd met een traject per STOOMTREIN in een rijtuig uit 1935!
 Tussen Spontin en Pumode en terug: uuregeling vertraagd met 15 minuten.

woensdag J=jeudi/donderdag V=vendredi/vrijdag S=samedi/zaterdag D=dimanche/zondag

Dimanches du 6 juillet - Zondagen van 6 juli tot 2 November (behalve 3+17 augustus)

CINEY	BRAIBANT	SENNES	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
10.25	10.18	10.09	10.05	10.58	11.06
10.30	10.37	10.45	10.50	11.19	11.06
12.25	12.18	12.09	12.05	12.58	13.06
12.30	12.37	12.45	12.50	12.58	13.06
14.25	14.18	14.09	14.05	13.30	13.06
14.30	14.37	14.45	14.50	14.58	15.06
16.25	16.18	16.09	16.05	15.19	15.06
16.30	16.37	16.45	16.50	16.58	17.06
			17.30	17.19	17.06



Dimanches 6, 13, 20 avril / 4 mai / 1er juin / 21 juillet - Zondagen 6, 13, 20 April / 4 mei / 1 juni / 21 juli

Samedis du 5 juillet au 30 août (sauf 16 août) - Zaterdag van 5 juli tot 30 augustus (behalve 16 augustus)

CINEY	BRAIBANT	SENNES	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
	12.18	12.09	12.05	12.58	13.06
	12.37	12.45	12.50	13.19	13.06
	14.18	14.09	14.05	13.30	13.06
	14.37	14.45	14.50	14.58	15.06
	16.18	16.09	16.05	15.19	15.06
	16.37	16.45	16.50	16.58	17.06
			17.30	17.19	17.06



Brocante / Rommelmarkt te Spontin

Dimanche 3 août - Zondag 3 augustus

500 EXPOSANTS

Trains navettes toutes les heures - Treinen rijden elk uur

CINEY	BRAIBANT	SENNES	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
8.25	8.18	8.09	8.05	9.14	9.23
8.30	8.37	8.45	8.50	9.37	9.23
	.18	.09	.05	.14	.23
	.37	.45	.50	.37	.23
19.25	19.18	19.09	19.05	17.14	17.23
			17.45	17.37	17.23



Jours spéciaux Speciale ritdagen

15+16+17 août / augustus	Grand spectacle de locomotives à vapeur. Circulations non-stop de trains à vapeur entre 10H00 et 18H00. Horaires sur www.cfbocq.be Groot spektakel van stoomlocomotieven. Er rijden non-stop stoomtreinen tussen 10u00 en 18u00. Dienstregeeling op www.cfbocq.be
23+24 Août / augustus	Commémoration de la première guerre mondiale. Circulations de trains à vapeur. Animations à Spontin. Horaires sur www.cfbocq.be Herdenking van de Eerste Wereldoorlog. Er rijden stoomtreinen. Animatie te Spontin. Dienstregeeling op www.cfbocq.be
29+30 Novembre/november	Train de Saint Nicolas. Goûter et animation. Réservation obligatoire sur le site www.cfbocq.be à partir du 01/10/2014. Sinterklaastrein. Animatie en proeverij. Reservatie verplicht via de website www.cfbocq.be vanaf 01/10/2014.

15, 16, 17 augustus 2014 Stoomlocomotievenfestival

Op de meest spectaculaire spoorlijn van België



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ
Spontin - Ciney - Purnode

NOSTALGIE
LA LEGENDE

GAULOISE
BIÈRE - BIER

red  **bcq**
www.bocq.be

B SNCB

Exposition de Trains Miniatures

Les 8 et 9 novembre 2014 De 9 à 17 h



Organisé par: L'ALAF asbl

Rue de la Gare 77, 4102 OUGREE

Adultes 3,00 Enfants 1,50€ www.alaf.be

Accès en bus au départ de la gare de Liège Guillemins vers Ougrée,
Lignes 25 et 27 descendre à l'arrêt «Gare d'Ougrée» (+/- toutes les 20 min)

Editeur responsable ALAF asbl rue de la Gare 77 à 4102 Ougrée
Membre du Centre culturel «Ourthe et Meuse»



CFS asbl
www.cfs-sprimont.be
info@cfs-sprimont.be

Vient de paraître

LA LOCOMOTIVE

Ulysse LAMALLE - Fernand LEGEIN (1920)

Bien que technique, ce livre est à la portée de tous. Plus de 320 gravures, schémas et plans illustrent ce texte et améliorent sa compréhension. Ici, ce sont toutes les parties techniques et les divers éléments de la locomotive d'abord, du tender ensuite qui sont décortiqués et analysés.

Le renversement du sens de la marche est longuement décrit, gravures à l'appui, de même que les freins, organes essentiels qui ont largement contribué à faire du chemin de fer l'un des moyens de transport le plus sûr du monde moderne.

Cet ouvrage est illustré de nombreuses et magnifiques photographies noir et blanc de locomotives et de conducteurs en action.

Un très bel ouvrage sur la locomotive à vapeur qui s'éloigne de plus en plus...



430 pages - 330 gravures - 43 photographies NB

Format : 156 x 234 mm

ISBN : 978-2-917254-98-1

Disponible auprès du CFS asbl

Prix : 33 € + frais de port

Pour la Belgique : 6 €

Pour l'étranger (CEE) : 9 €

Compte : BE47-001-2448478-80

Communication : Livre La Locomotive



CFS asbl
www.cfs-sprimont.be
info@cfs-sprimont.be

← In een omgeving die nog wordt overheerst door de mechanische beveiliging (een "Carré" - of stopsein - en twee voorseinen) rijdt een X 4300 (Lorraine) de 62234 Contrexéville - Nancy. Mirecourt, 23 augustus 2000. Gilbert LAURENT.

→ Twee X 4630 van de regio "Picardie" met vooraan een "licht" gemoderniseerde en achteraan een "zwaar" gemoderniseerde motorwagen naderen Tergnier als 848672 Laon - Amiens op 12 oktober 2008. Gilbert LAURENT.

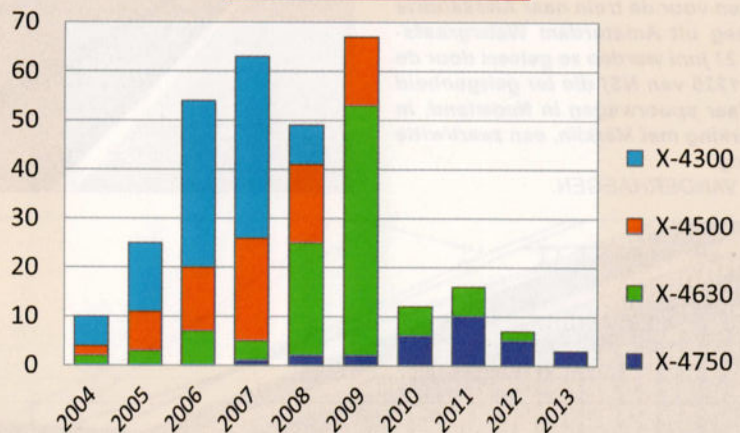


Maar niet enkel daar bevestigen de uitzonderingen de regel: gemiddeld legt een EAD in basisdienst niet minder dan 273 km af en 213 km op zeven dagen waarvan 9% lege ritten (4% voor de X 4900 en het drievoudige voor de X 4750). Om dit verschil te begrijpen denken we even terug aan de jaren 2000 wanneer de X 4900'en op bepaalde dagen meer dan 1 miljoen km aflegden. Tien stellen zijn nu in het bezit van verenigingen en meer dan 80 stellen overleven in Roemenië. De laatste stellen van de SNCF zullen het einde van 2015 niet meer halen Maar hoe moeilijk het ook is om deze pil te slikken, de liefhebbers van het oude "made in France" hebben nog andere herinneringen dan deze EAD's. Er is nog ander "antiek" materieel in dienst dat eveneens geleidelijk ten prooi valt aan de "Régiolis". Zo zijn er nog de 40-jarige BB 67400 MTE (Materiel Traction Electrique) in de regio's "Alsace", "Auvergne" en "Picardie", qua leeftijd gevolgd door de BB van SCEM (Société de Construction Electromécanique) die bestaat uit een éénspannige (BB 8500 in "Midi-Pyrénées") en een tweespannige versie (BB 25500 in "Franche-Comté"). Eveneens in het oog van de storm: de motorstellen Z2 en vooral de Z 7300 in "Aquitaine". Zij worden niet gespaard en de "Corail's" bezegelen hun lot ("Alsace", "Aquitaine", "Picardie"), en ook de RRR (Rames Reversibles Régionales) in de regio's "Alsace", "Auvergne", "Franche-Comté", "Midi-Pyrénées", "Picardie"). De motorstellen staan echter niet alleen in de vuurlijn, maar ook de motorwagens X 2100 in "Midi-Pyrénées" en de X 2200 in "Aquitaine" en "Poitou-Charentes". We weten bovendien dat, om de kroon op het werk te zetten, de regio 2N dat ver in de toekomst kijkt, voorstander is van het verdwijnen van de RIO's (Rame Inox Omnibus), RRR, Z2 en andere Corails, van Bretagne in het noorden, via de regio Rhône-Alpes, PACA (Provence-Alpes-Côte-d'Azur) en enkele anderen. Kortom, er wacht nog een slagveld voor het motorpark en het geslept materieel.

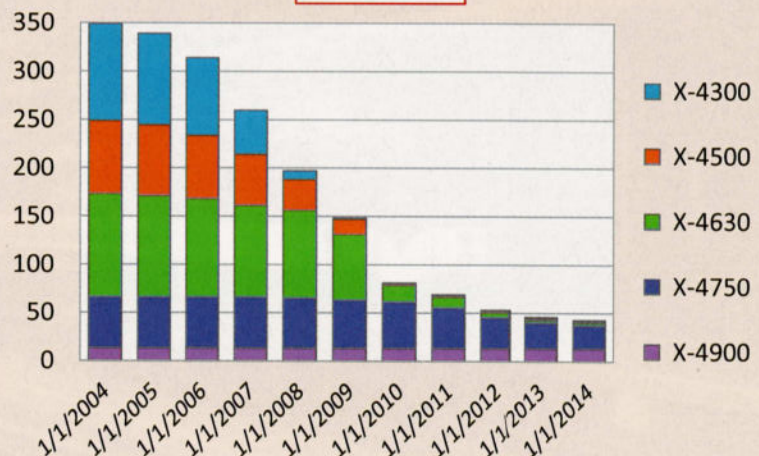
Gilbert LAURENT

2004-2013: 10 evolutie

Schrappingen



Aantal



Nederland

De autotreinen van EETC

Zoals elk jaar legt de Nederlandse maatschappij Euro Express Train Charter (EETC) drie autoslaaptreinen in vanuit 's-Hertogenbosch naar Italië (Livorno en Alessandria) en Slovenië (Koper). Nieuw dit jaar is dat EETC nu zelf instaat voor de sloop van haar treinen tot het grensstation Venlo. De maatschappij gebruikt hiervoor locomotieven van de reeks 1250 (de vroegere reeks 1200 van de NS). Vorig jaar werden deze treinen nog door NS gesleept. Tussen Venlo en Kaldenkirchen verzorgt TXLogistik de tractie, waarna de treinen worden overgenomen door de Centralbahn.

FOTO 122-61 ↗ *Op 27 juni 2014 rijdt de autotrein naar Livorno door Boxtel, gesleept door de 1254 (ex-1214 van NS). Met meer dan 60 dienstjaren behoort de reeks 1250 tot de oudste nog in commerciële dienst zijnde locomotieven van Europa.*

FOTO 122-62 → *Op 20 juni vertrekt de trein naar Alessandria uit 's-Hertogenbosch. Rechts zien we de EETC-locomotieven 502 (blauw) en 505 (rood) die instaan voor het rangeren van de autotransporters.*

FOTO 122-63 ↓ *De rytuigen voor de trein naar Alessandria komen leeg uit Amsterdam Watergraafsmeer. Op 27 juni werden ze geleefd door de 1252 (ex-1225 van NS) die ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in Nederland, in samenwerking met Märklin, een zwart/witte livree kreeg.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De 5930 is niet meer



FOTO 122-64 ZW De 201.030 sleept de semi-direct 4832 Liège - Jemelle op 15 februari 1959 en werd gefotografeerd tussen Sy en Bomal. Na haar levering is deze locomotief voorzien van handgrepen onder de voorruit. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Na haar buitendienststelling in 1990 leek de toekomst van de 5930 verzekerd aangezien ze een nieuwe loopbaan voor de toeristische treinen op de Vennbahn kon beginnen. Nadat deze vereniging echter alle activiteiten moest staken, zal deze machine toch in handen vallen van de sloper. Voor ons een ideale gelegenheid om terug te komen op de loopbaan van deze ongelukkige locomotief.

De geschiedenis van de 201.030 begint met haar levering aan de werkplaats van Kinkempois op 21 mei 1955. Ze werd gebouwd door Cockerill met het constructienummer 3435.

Na de levering van de nieuwe locomotieven van het type 205 (de latere reeks 55), werd ze overgeplaatst naar Merelbeke waar ze het grootste deel van haar loopbaan zou doorbrengen.

Op 14 augustus 1963 verliet ze de werkplaats na haar eerste grote revisie. Ze droeg toen een donkergroene livrei met op beide fronten een versiering in de vorm van een zwaluw.

Op 1 januari 1971 werd de nieuwe nummering met vier cijfers ingevoerd voor het tractiematerieel en de 201.030 werd de 5930.

Naar aanleiding van haar tweede grote

revisie kreeg ze haar derde livrei: op 20 november 1975 verliet ze de werkplaats in de "1970"-livery en werd ze uitgerust met dubbele rood-witte koplampen.

Als gevolg van de aankomst van 14 bijkomende locomotieven van de reeks 51 in Merelbeke, werden de 15 resterende Gentse 59'en op 31 mei 1987 afgesteld. Tien machines werden geschrapt terwijl de rest (5907, 5917, 5930, 5935 en 5946) naar Antwerpen-Dam verhuisden. De 5930 werd er echter nauwelijks ingezet en op 29 mei 1988 werd ze in park geplaatst.

Op dat moment waren er nog slechts vijf machines in dienst (5905, 5909, 5926, 5936 en 5946) en het einde naderde snel. TSP besloot dan ook om op 29 oktober 1988 een afscheidsrit te organiseren. Van de NMBS werd toestemming bekomen om twee machines

te herschilderen in een vroegere livrei. Hiervoor werden de 5910 en 5930 geselecteerd.

De 5910 werd op 29 mei 1988 in park geplaatst. De NMBS wou een 59 bewaren als museumlocomotief en deze machine werd gekozen wegens haar goede algemene toestand. Reeds op 7 juni 1988 kwam deze locomotief weer in dienst en ter gelegenheid van de TSP-reis werd ze herschilderd in haar oorspronkelijke livrei.

TSP diende de tweede locomotief te kiezen uit de machines die in park stonden. De keuze viel uiteindelijk op de 5930. Ze werd herschilderd in de speciale "Expo 58"-livery. Aangezien deze machine nooit in deze kleuren had rondgereden, kreeg ze bij deze gelegenheid het nummer 201.001.



De 201.030 werd hier gefotografeerd in het station Namur, kort na haar indienstname. Zij sleept de express 182 Köln Hbf - Liège-Guillemins - Paris-Nord. Te Jeumont zal zij worden afgelost door een locomotief van de SNCF. NMBS-Groep.

↓ FOTO 121-65 Tijdens haar eerste grote revisie in 1963 kreeg de 201.030 een nieuwe donkergroene livrei. We zien haar hier in Brussel-Noord met haar nieuwe nummer dat in 1971 werd aangebracht. Julien CASIER, verzameling TSP.





FOTO 122-66 Op 18 april 1985 sleept de 5930 een lege kalktrein afkomstig van SIDMAR van Gent-Noord naar Aisemont voorbij Rognon (L123 tussen Edingen en Braine-le-Comte). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO 122-67** De 5930 bracht op 27 mei 1987 een lege steenkooltrein van de elektriciteitscentrale van Ruien naar de haven van Gent. De foto werd gemaakt op de vroegere lijn 85 tussen Ruien en Leupegem. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Onze vrijwilligers, geholpen door het personeel van Antwerpen-Dam, gingen in september aan het werk om beide locomotieven te herschilderen.

Het eerste werk bestond uit het verwijderen van de dubbele koplampen en het aanbrengen van de oorspronkelijke witte

lampen. Ook het derde koplicht werd verwijderd.

De 201.001 (5930) moest bovendien een testrit uitvoeren aangezien deze machine al enkele maanden niet meer had gereden. Deze rit vond plaats op 19 oktober 1988 tussen Antwerpen-Schijnpoort en

Boom. Op dat moment was ze nog niet volledig herschilderd, de kast was nog geheel donkergroen. Hiervan profiteerden we om - enkel voor deze rit - aan één kant het nummer 201.030 en de "zwaluw"-schildering aan te brengen terwijl aan de andere kant de versie met twee gele banden werd aangebracht. Vóór het aanbrengen van de "zwaluw" kreeg de locomotief het nummer 5930, wat een korte fotosessie in haar toestand van 1971 tot 1975 mogelijk maakte.

Na de testrit werd de definitieve livree aangebracht en enkele dagen later volgden de gele sierlijnen.



← **FOTO 122-68**
Op 13 februari 1979 sleept de 5930 de omnibus 9362 Antwerpen-Noorderdokken - Dendermonde en komt aan te Baasrode-Noord.
Thierry HEYLEN.

FOTO 122-69 →

Vóór het aanbrengen van de "Expo 58"-schildering, werd op 19 oktober 1988 een testrit georganiseerd met de 5930. Aangezien de kast van deze machine op dat moment volledig donkergroen was geschilderd, besloot TSP om snel de "zwaluw"-livrei toe te passen aan één kant van de machine.

Aan de andere kant werd de vroegere schildering, met het nummer tussen twee gele banden, aangebracht. Hiervoor werden twee stroken geel zelfklevend papier gebruikt.



FOTO 122-70 →

Voorafgaand aan het aanbrengen van de "zwaluw" werd, net lang genoeg om een foto te maken, het nummer 5930 aangebracht.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 122-71 ↓

De testtrein van 19 oktober reed van Antwerpen-Schijnpoort naar Boom en werd gefotografeerd in Hoboken. Na haar terugkeer in Antwerpen-Dam begon het herschilderen van deze machine om haar de "Expo 58"-livrei aan te meten.

Serge MARTIN.



HLD 5930

Na de afscheidsrit werd de 201.001 (5930) buiten dienst gesteld op 1 december 1988 met het P.V. nr. 277 van Salzannes en op 31 december 1988 werd ze uit de geschriften verwijderd. Ze bleef afgesteld in de werkplaats van Antwerpen Dam. Op 3 mei 1990 werd ze, samen met de 5922, gekocht door de nieuwe vereniging Vennbahn.

De keuze voor de 5922 was logisch aangezien deze machine één van de laatste 59'ers was die een grote revisie hadden ondergaan (beëindigd op 15 juni 1984). De aankoop van de 5930 daarentegen was een vergissing: ze werd enkel gekocht wegens haar "Expo 58"-livrei zonder rekening te houden met haar technische toestand.

De 5930 werd in april 1990 weer rijvaardig gemaakt door de werkplaats Antwerpen-Dam. Om haar over te brengen naar de Vennbahn werd ze op 3 mei 1990 tussen Antwerpen-Noord en Montzen voor de goederentrein 47157 geplaatst, waarna ze los verder reed naar Raeren.

Enkele dagen later werd de nieuwe toeristische lijn ingehuldigd.

Tijdens de winter van 1993-1994 werd de 5930 herschilderd. De "Expo 58"-livrei bleef behouden maar ze kreeg weer het nummer 201.030.

↓ **FOTO 122-73** De 201.001, alias 5930, in actie op de Vennbahn. Op 25 augustus 1991 verlaat zij Sourbrodt en rijdt onder de prachtige seinbrug. Dit monument werd jammer genoeg afgebroken door de NMBS. Pierre HERBIET.



↑ **FOTO 122-72** De 5930 poseert op 29 oktober 1988 als 201.001 met haar "Expo 58"-livrei. Deze reis werd jammer genoeg sterk gehinderd door een aanrijding op een overweg tussen Herentals en Mol met een trein die ons vooraf ging. Aangezien alle verkeer werd onderbroken, dienden we terug te keren naar Lier vanwaar we Mol bereikten via de lijnen 16-35-15 (Lier - Aarschot - Hasselt - Mol). Onnodig te vermelden dat dit een grote vertraging veroorzaakte. De trein staat hier in Herentals klaar om terug te keren naar Lier. Philippe DIEU.

Jammer genoeg moest de Vennbahn in 2003 haar activiteiten staken, wat leidde tot het afstellen van de 201.030 in de stelplaats van Raeren.

In 2007 is er weer hoop nadat een privépersoon, die ook de firma Trainsport opricht, beide 59'ers koopt. Beide machines verlieten Raeren op 27 november

2007 met bestemming Düren, waar zich de hoofdzetel van de Rurtalbahn (RTB) bevindt. Deze maatschappij is een partner van Trainsport. De overbrenging gebeurt met de G 2000 nr. V 201 van de RTB. Wegens administratieve problemen met het Eisenbahn-Bundesamt (EBA - het controleorgaan van de Duitse spoorwegen) blijft het transport echter





↑ **FOTO 122-74** *De ex-5930 bij aankomst te Raeren op 25 augustus 1991 met een trein afkomstig uit Eupen.*
Serge MARTIN.

geblokkeerd in Montzen.

Pas op 14 maart 2008 mogen ze vertrekken naar Düren. Sindsdien staan beide locomotieven daar afgesteld op de aansluiting van RTB. Zij werden echter niet meer rijvaardig gemaakt.

Geen van beide machines werd weer in dienst gesteld. Begin 2014 werden ze te koop aangeboden.

De 5922 werd overgenomen door een Belgische liefhebber, die bindingen heeft met SDP.

De 5930 had minder geluk: voor haar was er geen koper en haar wacht dus de sloper: de firma Wertz te Aachen Rothe Erde. Enkel de draaistellen en enkele onderdelen werden gerecupereerd.



FOTO 122-75 ↗ *De 5930 en 5922 verlaten Raeren met bestemming Düren op 27 november 2007.* Serge MARTIN.

FOTO 122-76 →

De beide 59'ers staan afgesteld te Düren (de 5922 is net zichtbaar, uiterst links op de foto).

Philippe DE GIETER, 24 april 2013.



Nord-Belge: Pruisische C-rijtuigen

Na de Eerste Wereldoorlog werd als gevolg van de wapenstilstand in 1918 een groot aantal drieassige Pruisische rijtuigen aan de Nord-Belge toegewezen als herstelbetaling. Onder hen een reeks van 32 rijtuigen 3e klasse (C) met de nummers C.3001 t/m 3007, 3011 t/m 3032 en 3036 t/m 3038.

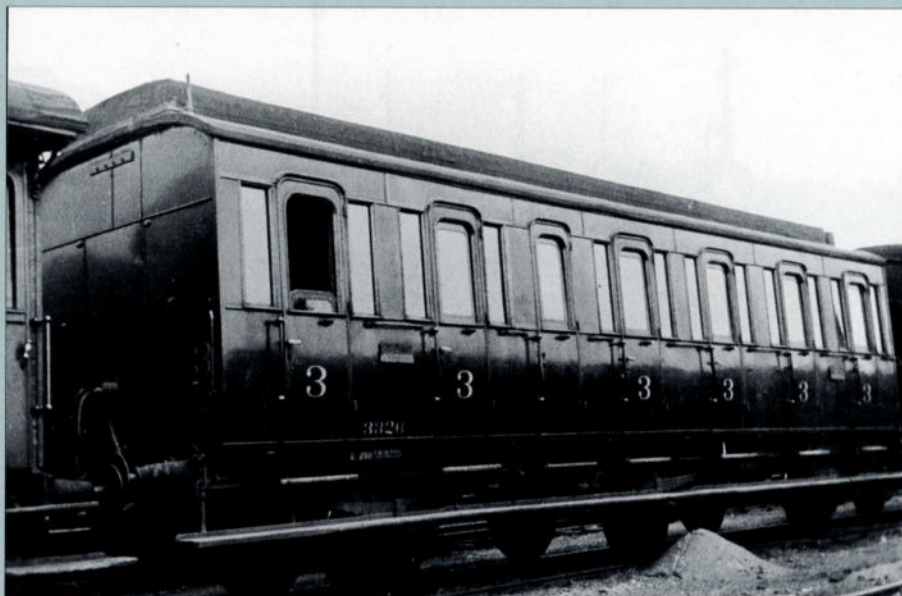
Deze rijtuigen werden in dienst genomen door de Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) tussen 1903 en 1916 (behalve de C.3006 die in 1893 werd geleverd).

Ze bestonden uit zes open compartimenten met een laterale gang. Elk compartiment was toegankelijk via 2 deuren. De breedte van de geopende deuren bedroeg 60 cm.

Al naargelang het rijtuig werden 48 tot 50 zitplaatsen aangeboden. De houten banken boden vier zitplaatsen, behalve deze tegen de kopwanden die vijf plaatsen hadden.

De vloer bevond zich 1,30 m boven de rail. Het dak was lateraal verhoogd met dakvensters.

Het NMBS-rijtuig 3314, ex-Nord-Belge C.3017. Alle dakvensters zijn verdwenen. De deur waarop het rijtuignummer is aangebracht geeft het onderhoudspersoneel toegang tot het toilet. Dit rijtuig werd toegewezen aan het station van Liège-Longdoz.
Foto NMBS groep.



Het NMBS-rijtuig 3326, ex-Nord-Belge C.3029. De dakvensters zijn verwijderd. Dit rijtuig werd toegewezen aan het station van Liège-Longdoz.
Verzameling Charles OCSINBERG.

Ze waren voorzien van een Westinghouserem en ze hadden allemaal een handrem. De rijtuigen waren uitgerust met stoomverwarming en elektrische verlichting.

Ze hadden geen intercirculatie. De treeplanken liepen door over de volledige lengte en lieten de treinchef toe om zich langs buiten van het ene rijtuig naar het andere te begeven.

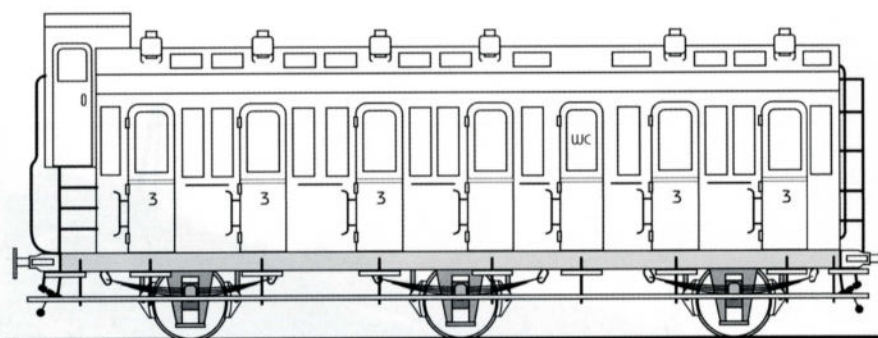


Nr. N-B	nr. NMBS	bouwjaar	PL(1)	totale lengte	lengte onderstel	breedte (2)	Massa	wielafstand	Hoogte (3)
C.3001	3301	1903	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	17,33 t	3,50 m	2,60 m
C.3002	3302	1913	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,57 t	3,75 m	2,60 m
C.3003	3303	1913	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,71 t	3,75 m	2,60 m
C.3004	3304	1905	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,93 t	3,50 m	2,60 m
C.3005	3305	1909	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,45 t	3,75 m	2,60 m
C.3006	3306	1893	48	11,3 m	10,0 m	2,45 m	?	3,50 m	2,45 m
C.3007	3307	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,85 t	3,50 m	2,60 m
C.3011	3308	1905	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,98 t	3,50 m	2,60 m
C.3012	3309	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,96 t	3,50 m	2,60 m
C.3013	3310	1905	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,46 t	3,50 m	2,60 m
C.3014	3311	1905	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,60 t	3,50 m	2,60 m
C.3015	3312	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,93 t	3,50 m	2,60 m
C.3016	3313	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,00 t	3,50 m	2,60 m
C.3017	3314	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,51 t	3,50 m	2,60 m
C.3018	3315	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,65 t	3,50 m	2,60 m
C.3019	3316	1906	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,84 t	3,50 m	2,60 m
C.3020	3317	1905	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,53 t	3,50 m	2,60 m
C.3021	3318	1912	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3022	3319	1912	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3023	3320	1916	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3024	3321	1913	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3025	3322	1913	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3026	3323	1913	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,48 t	3,75 m	2,60 m
C.3027	3324	1908	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,79 t	3,75 m	2,60 m
C.3028	3325	1908	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,00 t	3,75 m	2,60 m
C.3029	3326	1909	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	20,03 t	3,75 m	2,60 m
C.3030	3327	1914	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,79 t	3,75 m	2,60 m
C.3031	3328	1908	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,27 t	3,75 m	2,60 m
C.3032	3329	1907	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,81 t	3,50 m	2,60 m
C.3036	3330	1903	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,03 t	3,50 m	2,60 m
C.3037	3331	1907	48	11,7 m	10,4 m	2,46 m	18,34 t	3,50 m	2,60 m
C.3038	3332	1907	50	12,6 m	11,3 m	2,53 m	19,63 t	3,75 m	2,60 m

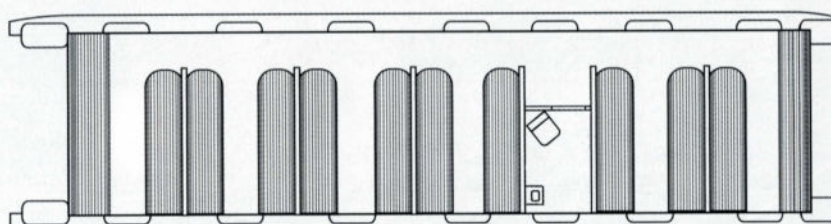
(1) aantal zitplaatsen

(2) interieur

(3) maximale hoogte binnenin (in het midden)



Nord-Belge rijtuig C.3002, 3003, 3005, 3021 t/m 3031



Bij de overname van de Nord-Belge door de NMBS in 1940 was het park compleet. De NMBS gaf ze de nummers 3301 t/m 3332 volgens de tabel hiernaast. De reeks werd bij de NMBS uitgebreid met vroegere AC en een BC-rijtuig van de Nord-Belge, eveneens van Pruisische origine. We behandelen die rijtuigen in een volgend nummer.

Door de afschaffing van de 1e klasse in 1956 (3e klasse werd 2e klasse en 2de klasse werd 1e klasse) werden volgende rijtuigen als B-rijtuigen geherklasseerd: 3304, 3306, 3309, 3311, 3314, 3316, 3319, 3324, 3329 en 3335.

Het rijtuig 3304 was het laatste Nord-Belge rijtuig van Pruisische origine dat door de NMBS buiten dienst werd gesteld.

↓ **FOTO 122-77 ZW** Een lokale trein van de Nord-Belge, volledig bestaande uit Pruisische rijtuigen. Uitzonderlijk is de pakwagen net achter de locomotief geplaatst. Buiten de eerste twee rijtuigen bestaat de stam uit rijtuigen van de C-reeks (3e klasse). Vooraan de trein staat de locomotief 85, een 1C1t oorspronkelijk van de "Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen" (serie V1b, bouwer Karlsruhe), als herstelbetaling na de Eerste Wereldoorlog afgestaan aan de NB, net zoals alle rijtuigen van de Nord-Belge. Na overname door de NMBS kreeg ze het nummer 4985 en vervolgens 49.005 in 1946. Ze werd geschrapt in de stelplaats van Visé op 4 juni 1948.

Plaats, datum en auteur onbekend.
Verzameling André DAGANT / TSP.

Nr. N-B	Nr. NMBS	buiten dienst	opmerking
C.3001	3301	PV nr. 169 van 08-07-1954	sloop
C.3002	3302	PV nr. 1 van 30-01-1953	te herstellen
C.3003	3303	PV nr. 140 van 28-08-1948	zwaar beschadigd
C.3004	3304	PV nr. 220 van 02-09-1960	te koop
C.3005	3305	PV nr. 122 van 16-05-1950	sloop
C.3006	3306	PV nr. 95 van 13-04-1960	wordt 190.976 (1)
C.3007	3307	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3011	3308	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3012	3309	PV nr. 398 van 19-11-1958	te koop
C.3013	3310	PV nr. 226 van 29-12-1947	zwaar beschadigd
C.3014	3311	PV nr. 59 van 10-03-1960	te koop
C.3015	3312	PV nr. 90 van 30-12-1947	terug uit Duitsland in te slechte staat
C.3016	3313	PV nr. 159 van 30-06-1965	sloop
C.3017	3314	PV nr. 476 van 30-12-1959	te koop
C.3018	3315	PV nr. 354 van 19-09-1953	sloop
C.3019	3316	PV nr. 59 van 10-03-1960	te koop
C.3020	3317	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3021	3318	PV nr. 438 van 30-11-1953	sloop
C.3022	3319	PV nr. 398 van 19-11-1958	te koop
C.3023	3320	PV nr. 410 van 04-11-1959	te koop
C.3024	3321	PV nr. 205 van 03-10-1946	gesloopt na de bombardementen in mei 1944
C.3025	3322	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3026	3323	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3027	3324	PV nr. 398 van 19-11-1958	te koop
C.3028	3325	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3029	3326	PV nr. 268 van 03-11-1954	sloop
C.3030	3327	PV nr. 212 van 13-09-1950	te herstellen
C.3031	3328	PV nr. 30 van 14-02-1950	te herstellen
C.3032	3329	PV nr. 290 van 10-09-1958	te koop
C.3036	3330	PV nr. 69 van 02-04-1955	sloop
C.3037	3331	niet teruggevonden door CIRI	verloren tijdens de oorlog
C.3038	3332	PV nr. 1 van 30-01-1953	te herstellen

(1) dienstrijtuig



BERCHEM



In de loop van de maand mei werd gestart met de afbraak van het (oude?) postsorteercentrum te Berchem. Er komen 10 kantoorgebouwen in de plaats. Het sorteercentrum Berchem X werd, met een vertraging van 2,5 jaar, eind juli 1993 in gebruik genomen. Het kwam in de plaats van het sorteercentrum Antwerpen X - ook gekend als "de catacomben" - onder Antwerpen-Centraal, dat moest verdwijnen bij de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Het sorteercentrum Berchem X werd reeds na 14 jaar gesloten in 2007, nadat de activiteiten op 7 februari 2007 werden overgebracht naar een nieuw sorteercentrum aan de Noorderlaan te Antwerpen. In datzelfde jaar werden gebouw en gronden verkocht aan een projectontwikkelaar. Berchem X werd gebouwd op de gronden tussen de Ring en de Singel en had een eigen spoor aansluiting die aftakte van lijn 27A. Binnen was er een laadperron waaraan gelijktijdig twee poststellen konden worden gelost en/of geladen. De poststellen richting Brussel en Gent vertrokken onmiddellijk in de goede richting via lijn 27A. Bij aankomst werd vanaf het inritsein van Berchem op tegenspoor gereden. Net voorbij de brug over de Ring lag de wissel die toegang gaf tot het sorteercentrum. De laatste posttrein kwam aan te Berchem X op de avond van 28 maart 2003. Deze werd gereden met de 964. (ODB 56 p. 36-43). De spoor aansluiting werd zeer snel uitgebroken: eind april van datzelfde jaar verdween de bovenleiding en in mei de sporen.

↑ **FOTO 122-98** De 968 bij aankomst te Berchem X op 21 mei 2001, onderaan: de afbraakwerken op 15 mei 2014. *Walter PINET.*

Vandaag



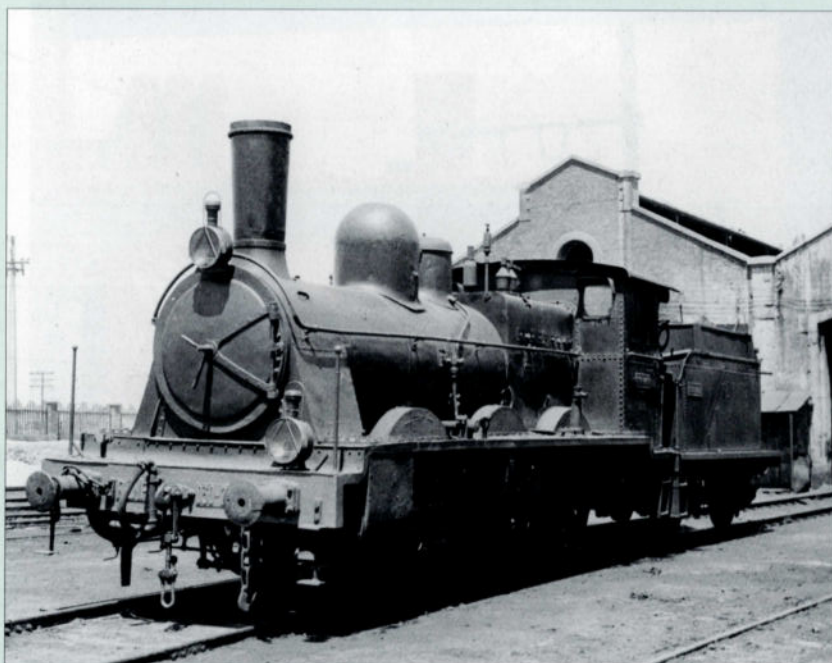
Spanje: Couillet-locomotieven voor de F.C. Central de Aragon

Couillet leverde in 1902 een reeks van acht locomotieven met drie gekoppelde assen (C) aan de F.C. Central de Aragon. Zij droegen de fabrieksnummers 1279 t/m 1286 en in hun nieuwe thuisland werden ze genummerd van 1 t/m 8 en toegewezen aan de werkplaatsen Teruel en Caminreal.

Hun taak bestond uit het slepen van reizigerstreinen tussen Teruel en Caminreal. Deze lijn, 125 km lang, had een zwaar profiel, steeg constant met maxima tot 20%. Er werd een hoogteverschil van 1218 meter overwonnen. Uitzonderlijk sleepten zij ook lokale goederentreinen naar Valencia.

In 1943, ogenblik waarop de F.C. Central de Aragon werd opgeslorpt door de RENFE, kregen zij de nummers 030-2471 t/m 2478.

Zij waren de sterkste machines met asindeling C van de RENFE. Hun wieldiameter bedroeg 1,70 m en zij hadden twee cilinders (diameter 480 mm, slag 600 mm). De ketel had een vierkante vuurhaard type Belpaire. Leeg wogen zij 38 t zonder en 65,5 t met tender. De 030-2471 wordt bewaard in het museum te Vilanova.



Deze twee foto's tonen ons de 030-2472 van de RENFE (ex-FC Central de Aragon nr. 2) in de werkplaats Valencia-Alameda op 7 mei 1963. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



Nederland: Cockerill-locotactoren voor de Oranje Nassau Mijnen

De Oranje Nassau Mijnen kochten in 1966 bij Cockerill drie locotactoren (asindeling B) voor hun vestiging te Heerlen. Zij kregen de nummers ON 35, 36 en 37.

De fabrieksnummers bij Cockerill waren:

- 4085 / 1964 - ON 35
- 4086 / 1964 - ON 36
- 4186 / 1966 - ON 37

Deze locotactoren moesten de ON 34 vervangen. Deze was een prototype met vier assen, door Cockerill (nr. 4070) gele-

verd in 1964. Zij liep geregeld schade op en werd teruggestuurd naar Cockerill in 1966.

In 1975 werden alle activiteiten van de steenkoolmijn gestaakt en de drie locotactoren vonden een nieuwe werkgever in België:

- 35 werd in 1975 verkocht aan SIDMAR (nr. 2)
 - 36 werd in 1975 verkocht aan SIDMAR (nr. 1)
 - 37 werd in 1976 verkocht aan de Laminor du Ruau.
- Eind jaren '80 werd zij doorverkocht aan de suikerraffinaderij COSUMAR te Casablanca in Marokko.

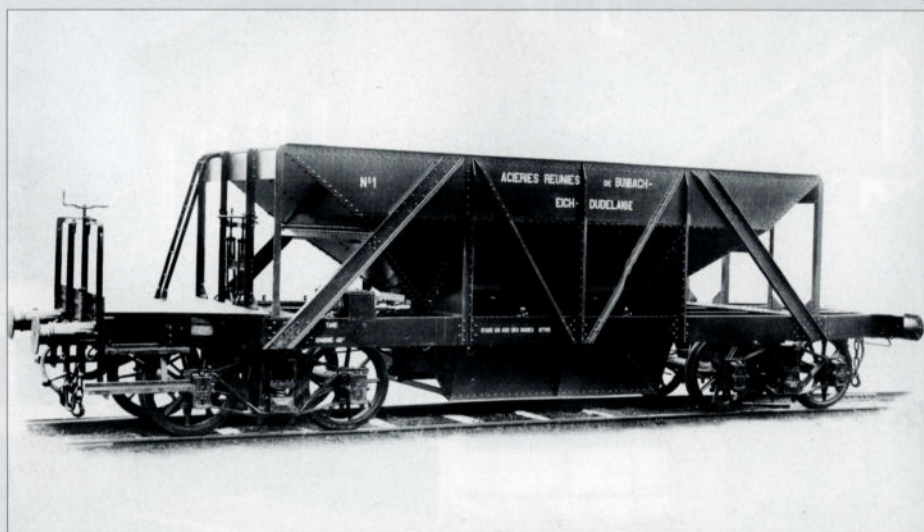


FOTO 122-78 De Oranje Nassau-locomotief nr. 38 (Cockerill 4086 / 1964), werd hier gefotografeerd kort voor de sluiting van de mijn. Julien CASIER, verzameling TSP.

Luxemburg ertswagens voor ARBED

"Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" leverden kort na WO II meerdere wagens voor ertstransport met een laadvermogen van 40 ton aan "les Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange" (ARBED). Wij hebben verder geen informatie over dit wagentype.

A.M.N.
verzameling André DAGANT / TSP.



60 jaar geleden...



FOTO 122-79 ZW In 1954 richtten de NMBS, de SNCF en de DB snelle en comfortabele verbindingen in, gereden met dieseltreinstellen. Dit was de kiem van het toekomstige TEE-netwerk dat in 1957 het levenslicht zou zien. Vanaf 23 mei, werden drieledige motorwagens type VT 08 (of indien niet beschikbaar een VT 06) van de DB ingezet op twee verbindingen dwars door België: de Saphir (Dortmund - Oostende) en de Paris Ruhr (Paris - Liège - Dortmund). Hier ziet u de Saphir, met bestemming Oostende, tijdens een stop in het station van Brussel-Zuid. Voor deze dienst werd een drieledig motorstel VT 06 ingezet. Phil DAMBLY, verzameling TSP.

FOTO 122-80 Bij aanvang van de nieuwe dienstregeling van 3 juni 1984, die samenviel met de invoering van het fameuze herstructureeringsplan van de NMBS, werd de lijn Givet - Dinant uitgebaat met motorwagens van de reeks X 3800-4000 "Picasso" van de SNCF. Die dienst omvatte amper vier heen- en terugritten per dag! Op 25 september 1984 verlaat de X 4001 van de stelplaats Mohon het station van Hastière als omnibus 7733 Charleville-Mézières - Givet - Dinant. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden...



30 jaar geleden...



FOTO 122-81 Een ander gevolg van de toepassing van het herstructureringsplan op 3 juni 1984, was de mutatie van de motorwagens 4501 t/m 4507 van Haine-Saint-Pierre naar Bertrix. Tegelijkertijd werden drie bijwagens van het type 734 van Kortrijk naar Bertrix overgebracht, ter vervanging van de laatste tweeeassige bijwagens van het type 732. Op 21 augustus 1984 werd de L 7608 Dinant - Bertrix gereden door de 4502 en 4503. In het midden een bijwagen van het type 734. Doorrit te Pondrôme. Pierre HERBIET.

FOTO 122-82 De laatste drie rangeerlocomotieven van de reeks 83 zijn precies 20 jaar geleden afgesteld, op 1 juli 1994. Die dag werd de 8304 gebruikt voor rangeringen te Châtelet en bediende ze Acoz; de 8320 werd ingezet bij de rangeerheuvel van Châtelet tot 22 uur, en was dus de laatste om de motor definitief stil te leggen. Enkele weken voor haar pensioen, op 22 april 1994, deed de 8304 enkele rangeerbewegingen in de bundel van Châtelet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden...



De stelplaats voor stoomtractie te Laken



De stelplaats van Laken lag in de onmiddellijke nabijheid van het grote goederenstation van Brussel Thurn & Taxis. Wij hebben hier geen foto's van, en voor zover wij weten bestaan er zelfs geen foto's van deze plaats. Het document hierboven, uit het tweede decenium van de vorige eeuw, toont het station van Brussel Thurn & Taxis, waar alle locomotieven die er rangeringen uitvoerden, toebehoorden aan de standplaats van Laken. Op de voorgrond zien we twee machines type 52 (later type 58), verder naar achter twee machines type 23 (later type 53) die rangeringen uitvoeren. Verzameling TSP.

Eén van de stelplaatsen die het minst gekend was bij de liefhebbers was wel deze van Laken, die oorspronkelijk Brussel Thurn & Taxis genoemd werd. Het meest verrassende is dat het gebouw nu nog steeds bestaat, goed verscholen voor nieuwsgierige blikken. Deze stelplaats bleef actief tot het begin van de jaren '30 van de vorige eeuw, toen ze werd overgenomen door de nieuwe werkplaats van Schaarbeek.

Algemene ligging

De stelplaats lag in de nabijheid van de splitsing met de ringlijn die naar Brussel Thurn & Taxis leidde.

Ze bestond uit:

- een administratief gebouw met een portiershokje;
- een gebouw met daarin een refter, slaapvertrekken en een grote badzaal;
- de stelplaats zelf, met de werkplaats, een draaierij, smederijen en verschillende kleinere lokalen;
- een opslagplaats met bijgebouw;
- een gebouw voor gemengd gebruik voor o.a. de koormeester, de bestuurders, de rangeermeesters en rangeerders, de lampenbewaarplaats, een theoriezaal en als bijgebouw een wasplaats voor het rijdend personeel;
- een hydraulische installatie;
- een elektrische transformatorpost.

De inrit van de locomotieven gebeurde via een spoor dat evenwijdig liep met het talud langs de Emile Bockstaellaan en dat eindigde bij de draaischijf achter de stelplaats.

Na het draaien, werden de locomotieven naar de kolenbunkers of de zanddroger gericht om er te laden, daarna reden zij over de askuil nabij de sintelberg, alvorens terug te keren naar de loods.

Het nazicht gebeurde op de schouwput van de stelplaats zelf.

Beschrijving

Bureel

Het gebouw met de burelen bevond zich langs de Thielemansstaat, en was voorzien van een portiershokje. Het gelijkvloers omvatte het bureel van

de onmiddellijke chef, het bureel van de oversten en het hokje voor de bode met telefoontoestellen en een toilet.

Op de verdieping bevonden zich de kantoren voor de bureauchef en zijn personeel, de andere afdelingen en een toilet.

Men vond er ook nog een zolder waar de archieven bewaard werden.

De slaapvertrekken

Het gebouw met de slaapvertrekken stond net tegenover de burelen en het bestond uit:

- op het gelijkvloers: een zaal met 17 slaapplekken, een refter, een fietsenstalling, een garderobe en toiletten;
- op de verdieping: een zaal met 13 slaapplekken, een ketel voor de verwarming van het badwater, een badkamer, een linnenkamer en een garderobe.

De loods (zie plan volgend blad)

De stelplaats zelf lag 6,50 m lager dan de burelen en de slaapvertrekken.

Zij omvatte 9 sporen, met schouwputten waarvan er 5 een lengte van 86 m hadden en 4 een lengte van 67 m. De schouwputten waren 0,85 m diep. De afstand tussen de sporen bedroeg 3 m. De bodem van de stelplaats was volledig geplaveid.

Vier waterzuilen in elk tussenspoor en verdeeld over de ganse lengte lieten toe om op elk spoor water te nemen.

De stoomketel van een locomotief type 28, op een fundering geplaatst buiten de stelplaats, verzorgde deze laatste van stoom voor het reinigen van de locomotieven, de verwarming van de burelen van de meestergast en de tijdopnemer, het warm water voor de koffie, het bereiden van het aluminiumzout en het verwarmen van de olievoorraden in de opslagplaats.

Via vier punten voor de afname van stoom tussen de sporen 5 en 6 en nog vier andere tussen de sporen 8 en 9, alle door leidingen verbonden met de vaste ketel, kon men locomotieven wassen op de sporen 5-6-8-9. Deze vier punten kwamen overeen met de vier watermonden en waren voorzien van injectoren.

"Wielendalers"

Eén enkele wielendaler met driefasige elektrische motor van 4 pk, 725 tr/min, bevond zich op spoor 7.

Vijzels voor locomotieven

Een heftoestel van 55 ton, met een maximale hoogte van 2,50 m en aangedreven door een driefasige elektrische motor van 15 pk, 650 tr/min, bevond zich op spoor 5. Op het spoor 3 stond een handbediend heftoestel van 48 ton, met een maximale hoogte van 2 m.

Vijzels voor tenders

Een heftoestel van 40 ton, met een maximale hoogte van 1,20 m en handbediend, was geplaatst op het spoor 1.

Lasposten

De lasposten waren in de werkplaats gelegen en bestonden uit:

- een post voor autogeen lassen, met een acetylene-generator met schuiven en automatische carbureval met gazogeen en zuiveraar. Deze installatie was gecombineerd met snijbranders.
- een post voor elektrisch lassen bestaande uit een statische transformator op een karretje geplaatst en met als kenmerken 220 V - 85 A voor las-

sen op hoge spanning, en 80 V - 200 A op lage spanning.

Smeerpitten

Smeerpitten waren wieken van wol of linnen, in olie of smeervet gedrenkt en gebruikt in de asbussen en smeerpunten bij de bewegende delen. De "packingman" (de werkman die de pitten gereedmaakte) was ondergebracht in een apart houten hokje in de werkplaats, naast het spoor 9. Hij beschikte er over een pers en de benodigde gereedschappen.

Wielenspark

Het wielenspark besloeg verschillende sporen binnen de werkplaats, tegenover de opslagplaats. Een smalspoor liet toe om de wielen naar binnen in de werkplaats te verplaatsen. Het lossen van de treinen, beladen met wielen, gebeurde door een stoomkraan van 5 ton. Deze kraan werd ook gebruikt voor het bevoorraden van de locomotieven.

Wegen van de locomotieven

Een spoor dat mooi waterpas lag, en was aangelegd op betonnen langsliggers, bevond zich in het verlengde van het gebouw voor divers gebruik. Hier werden de locomotieven gewogen door middel van een Ehrhardt weegtoestel.

Zanddroger

De droger, een bunker in metselwerk die op de vloer was aangebracht, bestond uit een eenvoudige oven die 50 ton zand kon bevatten. Het lossen gebeurde direct vanaf de wagen. Het laden gebeurde met een soort trechter die was opgehangen aan een portaalkraan.

Laadkraan

Een rijdende stoomkraan met twee grijpers en een hefkracht van 5 ton, zorgde voor het laden en lossen van de steenkool en de as.

Deze grijpers hadden een inhoud van 600 liter. De ene deed dienst voor de kolen, de andere, die kleiner was deed dienst voor de assintels.

Het aantal ton dat maandelijks behandeld werd bedroeg minstens 4100 t te weten:

- 3800 ton steenkool;
- 300 ton asse.

De behandeling van briketten gebeurde met de hand, vanwege het geringe verbruik (maandelijks ongeveer 120 ton).

Rookkanalen

Deze kanalen waren opgehangen aan het Raikemdak dat de stelplaats overdekte. Zij werden gevormd door een geraamte uit lichtmetalen profielen die opgevuld waren met "Eternit". Tussen twee van deze schotten was er een

ruimte van 1,50 m. De schoorstenen waar de rookkamers op eindigden waren bevestigd aan de nok van deze profielen en voorzien van houten klapproosters.

Werkplaats

De werkplaats beschikte over 5 sporen met schouwputten van 1 m breed.

De werkbanken van de bankwerkers stonden langs de muur.

Schabben om onderdelen van machines op te leggen waren opgesteld achteraan in de werkplaats.

Draaierij

De draaierij stond in de werkplaats en was als volgt uitgerust:

- twee parallelle draaibanken voor het slijpen, vijlen en schroefdraad te trekken;
- een draaibank voor kranen en fittings;
- twee bankschroeven voor het vijlwerk;
- twee kolomboormachines;
- twee slijpstenen, waarvan één in zandsteen en één in polijsteen, alle twee op één enkele as gemonteerd.

De draaierij werd aangedreven door een driefasige elektrische motor van 100 pk - 900 tr/min die een aan het plafond opgehangen gangwissel deed draaien.

Smederij en ketelmakerij

Zij waren gelegen in het verlengde van het spoor 9, en waren als volgt uitgerust:

- een dubbele vierkante smidse met schoorsteen voor de afvoer van rook;
- een elektro-pneumatische valhamer met dubbele werking en een onafhankelijke hamerkop met 75 kg vallende massa en 165 mm hoogteverschil, aangedreven door een hendel en een pedaal. De hamer werd aangedreven door een driefasige elektrische motor van 10 pk - 100 tr/min;
- een ronde smidse voor het smeden van koperen ketels. De twee smidsen werden gevoed door een ventilator van 600 mm diameter met aan het einde nog een diameter van 240 mm. De ventilator werd door een riem aangedreven.

Gereedschap

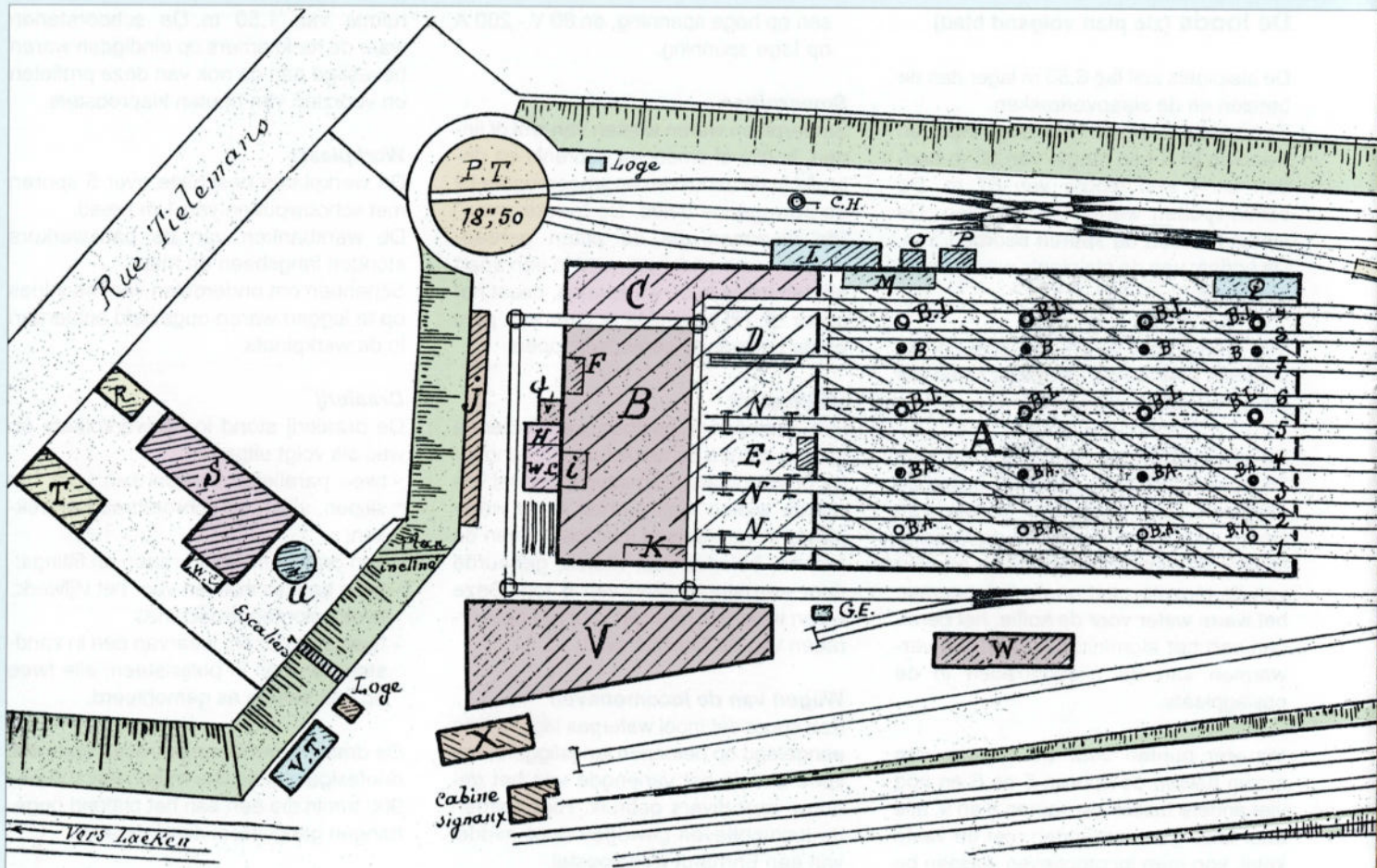
Het lokaal met gereedschap was gelegen naast de draaierij. Daar was het belangrijkste klein materiaal te vinden.

Opslagplaats

Zij stond vlak tegenover de werkplaats. De wagens konden er binnen rijden langs het spoor dat tussen de werkplaats en de opslagplaats lag.

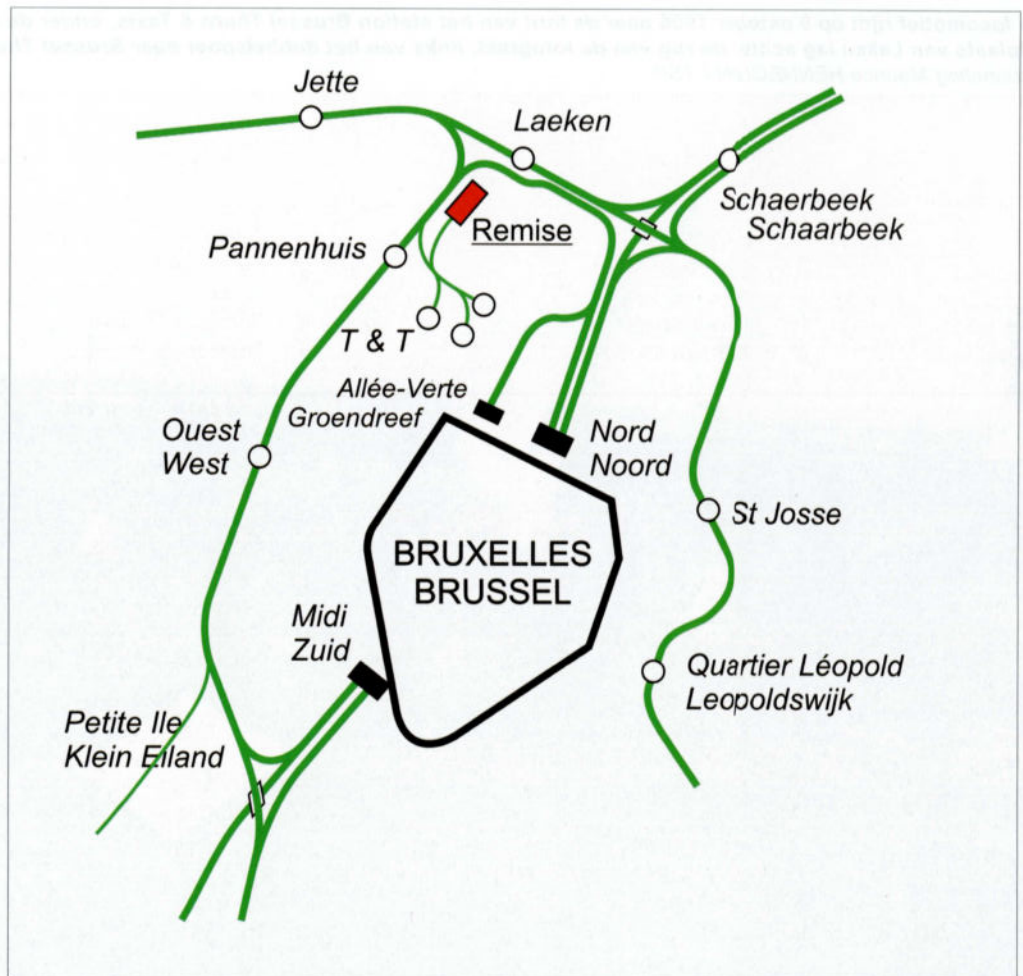
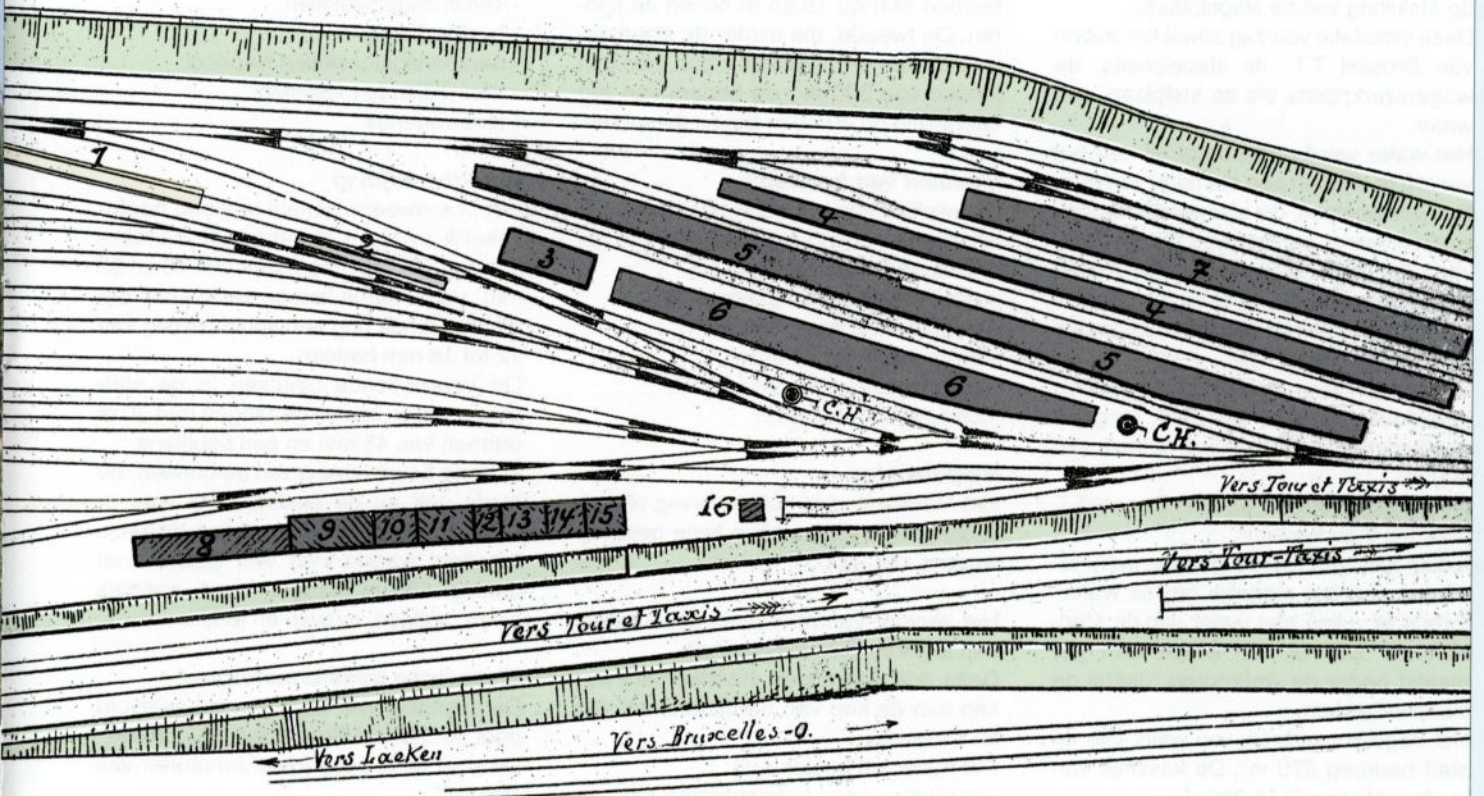
Lampenbewaarpplaats

Zij bevond zich in het gebouw voor gemengd gebruik. De olie en de petroleum werden in kruiken aangevoerd uit de opslagplaats.



- Stelplaats van Laken -
september 1927

- | | | | |
|---|-------------------------|------|---------------------------|
| A | Stelplaats | 1 | Askuil |
| B | Draaijerij, bankwerkers | 2 | Sintelberg |
| C | Smederijen | 3 | Zanddroger |
| D | Wielendalers | 4 | Steenkoolvoorraad |
| E | Elektrisch lassen | 5 | Steenkoolvoorraad |
| F | Autogeen lassen | 6 | Steenkoolvoorraad |
| G | Acetylene-generator | 7 | Steenkoolvoorraad |
| H | Carbure | 8 | Brandhout |
| I | Gereedschap | 9 | Wasplaats |
| J | Schroot | 10 | Schrijnwerkerij |
| K | Brigadier | 11 | Theoriezaal |
| L | Vaste verwarmingsketel | 12 | Lampenbewaarpplaats |
| M | Smeerpitten | 13 | Machinisten |
| N | Vijzel, heftoestel | 14 | Koormeester |
| O | Water voor de koffie | 15 | Rangeermeester |
| P | Aluminiumzout | 16 | Petroleum |
| Q | Schouwers | P.T. | Draaischijf |
| R | Deurwachter | C.H. | Waterzuil |
| S | Slaapvertrekken | B.L. | Wasplaats |
| T | Burelen | B.A. | Watermond |
| U | Watertoren | G.E. | Elektrische kraan van 5 t |
| V | Opslagplaats | | |
| W | Bijkomende opslagplaats | | |
| X | Batterijen | | |



Waterbevoorrading

Het hydraulisch pompstation bevond zich in een gebouw dat eigenlijk binnen het stationsdomein van Brussel T.T. lag, nabij de afsluiting van de stapelplaats.

Deze installatie voorzag zowel het station van Brussel T.T., de stapelplaats, de wagenwerkplaats als de stelplaats van water.

Het water werd opgepompt uit een put van 16 m diep en een diameter van 9 m. De twee pompen, die afzonderlijk konden werken, waren van het type Worthington, verticaal met 3 zuigers van 200 mm en een slag van 340 mm. Zij werden elk apart aangedreven door een driefasige elektromotor van 15 pk.

De pompen leverden 75 m³/h en werkten gemiddeld 12 uren per dag, hetgeen neerkwam op een dagelijks verbruik van 900 m³.

De kostprijs voor het water in Brussel T.T. bedroeg 0,30 frank/m³.

Indien de eigen put niet genoeg water leverde, was het mogelijk om de watertorens te vullen met water van de stad. Hiervoor was er een afsluitkraan geplaatst onder de watertoren, vlakbij de slaapvertrekken.

Het dagelijks verbruik van water van de stad bedroeg 270 m³. De kostprijs van stadswater was 2,75 Bfr/m³.

Het water werd opgeslagen in twee watertorens die communicerende vaten vormden. Eén van de twee had een inhoud van 90 m³, de bodem van zijn kuip bevond zich op 18,45 m boven de sporen. De tweede, die achter de slaapvertrekken van de stelplaats stond, had een inhoud van 300 m³, de bodem van zijn kuip stond op 10,40 m boven de sporen.

Kwaliteit van het water

De kwaliteit van het water bij Brussel T.T. liet veel te wensen over; een analyse gaf de volgende resultaten:

- watermeetkundige graden: 48°;
- calciumcarbonaat: 393 gr/m³;
- calciumsulfaat: 48 gr/m³;
- magnesiumsulfaat: 114 gr/m³;
- chloorzout: 75 gr/m³.

Hulpdiensten

Het materiaal voor hulpverlening bij ontsporingen bevond zich in twee gesloten wagens van 20 t.

Het vervoer van personeel gebeurde in een afgekeurd 3e klasserijtuig.

Deze drie voertuigen stonden uitgeweken aan de kop van de uitritbundel van de stelplaats.

Het materiaal bestond uit:

- toestellen voor hulpverlening aan ge-

wonden;

- klein gereedschap;
- snijbranders op waterstof en op acetyleen;
- verlichtingstoestellen;
- hijstoestellen;
- herspringstoestellen Henricot;
- verschillende toestellen;
- kiepwagentje.

Brandbestrijding

Het brandweermateriaal bestond hoofdzakelijk uit ruwe of gebruide hennepdarmen met een doormeter van 45 en 65 mm, van waaruit lansen vertrokken die aan het einde nog een spuitopening van 12 tot 16 mm hadden.

Op verschillende plaatsen in de stelplaats waren kasten gehangen met 30 m darmen van 45 mm en een spuitlans.

Voor de bescherming van de burelen, de loods zelf en de opslagplaats was er nabij de Thielemansstraat een lokaaltje ingericht waarin zich een haspel met daarop 180 m slang bevond, evenals bijlen, spaden, touwen en ladders.

Elektrische transformatorpost

De spanning van 6500 V werd geleverd door de "Société Bruxelloise d'Electricité". De post telde twee transformatoren van 100 kVA.

Een locomotief rijdt op 9 oktober 1906 naar de inrit van het station Brussel Thurn & Taxis, onder de brug van de Jubileumlaan. De stelplaats van Laken lag achter de rug van de fotograaf, links van het dubbelspoor naar Brussel Thurn & Taxis. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





Het gebouw van de stelplaats bestaat vandaag nog steeds en heeft zelfs zijn oorspronkelijk uitzicht behouden. Het wordt tegenwoordig door verschillende bedrijven gebruikt. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.

De post van de stelplaats werkte op laagspanning.
Het dagelijks verbruik lag op 245 kWh.

Opening van de stelplaats

De stelplaats van Laken (toen nog Brussel Thurn & Taxis genoemd - telegrafische afkorting LBX of gewoon Brussel T.T. - werd waarschijnlijk in dienst gesteld bij de aanleg van het uitgestrekte station van Brussel Thurn & Taxis tussen 1904 en 1907.

Dit station was verbonden met de westelijke ringlijn rond Brussel (L28) door een dubbel spoor van 1335 meter lang (gekend als lijn 28A). Deze aansluiting kwam in dienst op 1 mei 1905.

De toegang tot de stelplaats gebeurde langs het station van Brussel T.T. Om ze te bereiken, komende van de ringlijn, moest men eerst Brussel T.T. binnenrijden en daarna terug achteruit. Het station van Brussel Thurn & Taxis, ook wel "gare Maritime" genoemd, werd

Een vooraanzicht van de stelplaats. De poorten zijn dichtgemetseld. Het gebouw aan de linkerkant is van een recentere datum.

*Jean-Luc VANDERHAEGEN,
6 februari 2014.*

aangelegd om het hoofd te bieden aan de intense bedrijvigheid in het goederenverkeer aan het begin van de 20e eeuw, waarbij de stapelplaatsen, die zich toen nog aan het station van Brussel-Groendreef bevonden, duidelijk onvoldoende waren geworden. In 1897 had de stad Brussel een uitgebreid terrein verworven, dat toebehoorde aan de prinselijke familie van *Thurn und Taxis*

en grensde aan het kanaal Brussel - Willebroek.

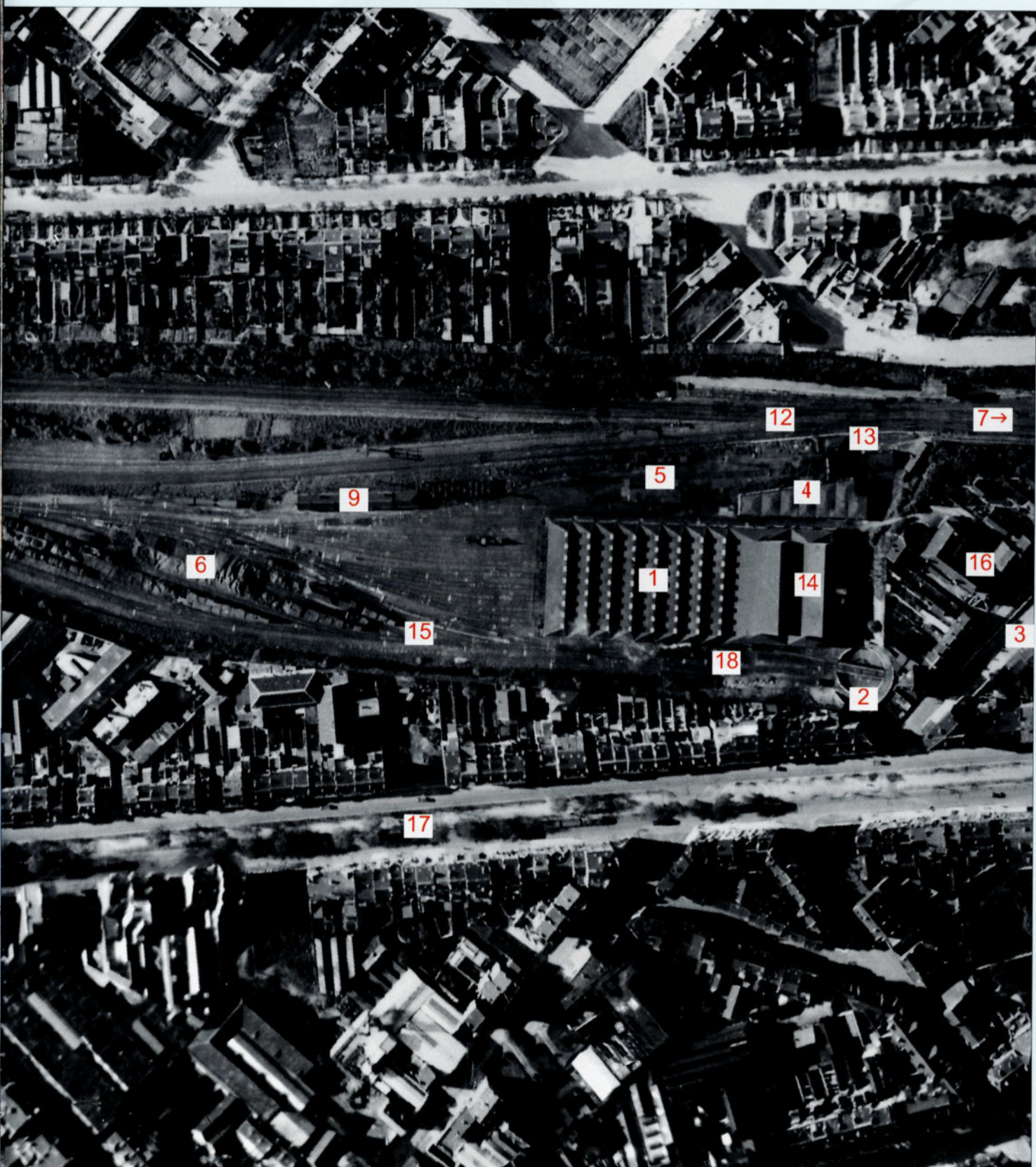
De installaties, met een oppervlakte van +/- 30 hectare, omvatten uitgestrekte gebouwen en loodsen voor de opslag en de douaneformaliteiten en vele aansluitingen. Het geheel werd uitgebaat via een omvangrijk sporennetwerk van nagenoeg 25 km!





Deze luchtfoto werd gemaakt op het einde van 1931, toen de dagen van de stelplaats in Laken reeds geteld waren.

- | | | | |
|---|-------------------------|----|---|
| 1 | Stelplaats | 7 | Ringlijn (L28) naar het station van Laken. |
| 2 | Draaischijf | 8 | Ringlijn (L28) naar Brussel-West |
| 3 | Thielemansstraat | 9 | Lokalen, van rechts naar links: brandhout; wasplaats; schrijnwerkerij; theorielokaal; lampenbewaarpplaats, machinisten, koormeester, rangeermeester |
| 4 | Opslagplaatsen | 10 | Naar Brussel Thurn & Taxis |
| 5 | Bijkomende opslagplaats | | |
| 6 | Kolenbunker | | |



- | | | | |
|----|--|-----|---|
| 11 | Station Pannenhuis | 16 | Deurwachter, slaapvertrekken, burelen, watertoren |
| 12 | Vertakking Pannenhuis. Deze gaf ook toegang tot de lijn 50 in de richting van Jette langs het verbindingsspoor 28/1, niet zichtbaar maar juist naast de rechterraand van de foto gelegen | 17 | Emile Bockstaellaan |
| 13 | Seinhuis | 18 | Stoomketel van de loc type 28 die stoom leverde voor het reinigen van de locomotieven, de verwarming van de burelen van de brigadier en andere diensten |
| 14 | Draaierij, bankwerkers, wielendalers, heftoestellen, lasposten, klein gereedschap, enz... | 19. | Brug over de Jubileumlaan |
| 15 | Zanddroger | 20. | Brug over de Charles Demeerstraat |
| | | 21. | Brug over de Jean Dubrucqlaan |



Een zicht op de achterzijde van de stelplaats. De draaischijf lag op de plaats waar de fotograaf staat. De ketel van de stoomloc type 28, die stoom leverde voor de verwarming van verschillende lokalen en diensten, bevond zich tegen de muur links (nr. 18 op de luchtfoto blz. 58-59). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.

Vooraf op het gebied van koeriers- en pakjesdienst liet Thurn & Taxis zich gelden. Deze colli werden opgehaald aan huis door een dienst, uitgerust met vrachtwagens. Na het sorteren werden zij per trein naar de andere stations gebracht (het merendeel hiervan gebeurde 's nachts) en werden van daar bij de klant

aan huis verdeeld. Dit alles verdween in de jaren '80. Het station werd gesloten in 1994. TRW kon nog overleven met een gecombineerd vervoer tot in 2000, wanneer de volledige terreinen werden toegewezen aan andere gebruikers.

Om nu terug te komen op de stelplaats

van Laken, men zal begrijpen dat voor de werking van dit station bijzonder veel tractiemiddelen nodig waren. Waarschijnlijk is om deze reden gelijktijdig met de aanleg van het station deze stelplaats opgericht.

De stelplaats leverde alle locomotieven die voor de rangeringen en plaatselijke bedieningen instonden. De sleping van een groot gedeelte van de treinen werd ook door Laken verzorgd.

De stelplaats van Laken werd afgeschaft op 30 juli 1931. De activiteiten werden verdeeld onder de stelplaatsen van Brussel-Noord voor de rangeerdienst en Schaarbeek voor de goederdienst.



Een toegangsweg voor auto's werd aangelegd vanaf de Thielemansstraat. Destijds lagen hier drie sporen die naar de draaischijf leidden. De draaischijf zelf lag op de plaats waar nu de drie auto's staan (nr. 2 op de luchtfoto blz. 58/59). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.

Beurtrol van de locomotieven

Diensten

Zoals wij reeds zegden, was de stelplaats van Laken vooral bedoeld voor het goederenverkeer bij vertrek uit het belangrijke station van Brussel Thurn & Taxis.

Van 1909 tot 1914 bestond er enig reizigersverkeer naar Brussel Thurn & Taxis voor het vervoer van de vele arbeiders en bedienden op de site (zie p. 67). Vervolgens werd het reizigersverkeer extreem afgeslankt, tot de sleping van enkele personeelstreinen.

Na de Eerste Wereldoorlog werden tot in 1922 enkele locomotieven voor express-treinen toegewezen aan de stelplaats van Laken. Het ging hier om Pruisische machines van het type S10 / S10' / S10" (latere types 60/61/62). De toewijzing van deze locomotieven aan Laken was zeer verbazingwekkend. Zij sleepten treinen vanuit Brussel-Noord naar Aalst, Dendermonde en Gent.

Bij de dienst van 1 augustus 1927 werden de locomotieven en hun personeel ingezet in 4 reeksen:

- reeks J: 22 personen in ploegen van twee voor de besturing van de locomotieven type 31 (1D ex-type 32S) die treinen sleepten naar Antwerpen-Zuid, Libramont, Leuven, Oostende, Moeskroen, Kortrijk, Etterbeek, Muizen, Schaarbeek en Liège.
- reeks M: 20 personen in ploegen van twee voor de besturing van de locomotieven type 25 (C) die treinen sleepten naar Namur, Schaarbeek, St.-Ghislain, Obaix-Buzet, Aalst, Tournai, Muizen, Quenast en Vorst-Zuid.
- reeks R: 6 personen in twee ploegen van drie voor de besturing van de locomotieven type 23 (Dt, latere 53) die rangelingen uitvoerden in Brussel T.T.
- reeks S: 21 personen in ploegen van drie voor de besturing van de locomotieven type 52 (Ct, latere 58) die rangelingen uitvoerden in Brussel T.T., aan de stapelplaats en de dokken.

Nog steeds op 1 augustus 1927, was het aantal locomotieven te Laken gestegen tot 58 exemplaren:

- Type 37: 21
- Type 25: 20
- Type 23: 4
- Type 52: 13

Het aantal personeelsleden bedroeg:

- machinisten en stokers als ploeg: 69
- machinisten en stokers in glijdend



Wij bevinden ons hier op de brug van de Charles Demeerstraat over de ringlijn (L28), met zicht naar Laken (nr. 21 op de luchtfoto op blz. 58/59). De stelplaats van Laken stond helemaal op de achtergrond rechts. De lijn die toegang gaf tot Brussel Thurn & Taxis (L28A) draaide af naar rechts. Vandaag heeft de begroeiing terug zijn rechten opgeëist. Links, in de betonnen koker, ligt het metrostation "Elisabeth".

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.



Enkele stappen verder naar rechts, staan wij boven de vroegere bedding van de lijn 28A die naar Brussel Thurn & Taxis liep. De stelplaats met installaties bevond zich rechts. De ringlijn ligt links van de foto. De vertakking Pannenhuis ligt achteraan op de foto, Brussel Thurn & Taxis ligt achter de rug van de auteur.

J-L VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.

- kader: 7
- administratief personeel: 88 beambten.

Het aantal kilometer, afgelegd in reizigersdienst bedroeg maandelijks slechts 1371 km tegen 109.105 km in de goederendienst.

Het kolenvoerbruik liep maandelijks op tot 1842 t.

De maandelijks uitgaven bedroegen:
- 25.365 Bfr. voor de bureelbedienden en

- de bewakingsagenten;
- 288.766 Bfr. voor het rijdend en niet-rijdend personeel;
- 5.108 Bfr. voor het kolenvoerbruik in de reizigersdienst;
- 398.452 Bfr. voor het kolenvoerbruik in de goederendienst;
- 74 Bfr. voor de smeermiddelen in de reizigersdienst;
- 53.772 Bfr. voor de smeermiddelen in de goederendienst.
- 14.929 Bfr. voor gemengde uitgaven.



Een beeld genomen vanop de brug van de Charles Demeerstraat (nr. 20 op de luchtfoto blz. 58/59) in de richting van Brussel Thurn & Taxis. Vandaag staan er plassen water op de bedding waar ooit de lijn 28A lag. Links, langsheen de huizen, bevond zich de toegang tot de stelplaats van Laken. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.

Het type 23 (later type 53) was, met een beperkt aantal, eveneens aanwezig te Laken. In de loop der jaren varieerde hun aantal diensten tussen 1 en 3. Op de foto de 5423 (ex-3723, La Meuse 2058 / 1908) van de werkplaats Schaarbeek. Brussel-Leopoldswijk, 9 oktober 1945. E.A.S. Cotton, verzameling Maurice HENNEQUIN / PFT.





Thurn & Taxis met op de voorgrond de brug van de Jubileumlaan (nr. 19 op de luchtfoto blz. 58/59). Verzameling TSP.

Vandaag zijn alle sporen compleet verdwenen. Rechts is een seinhuis blijkbaar vergeten door de slopers.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 februari 2014.



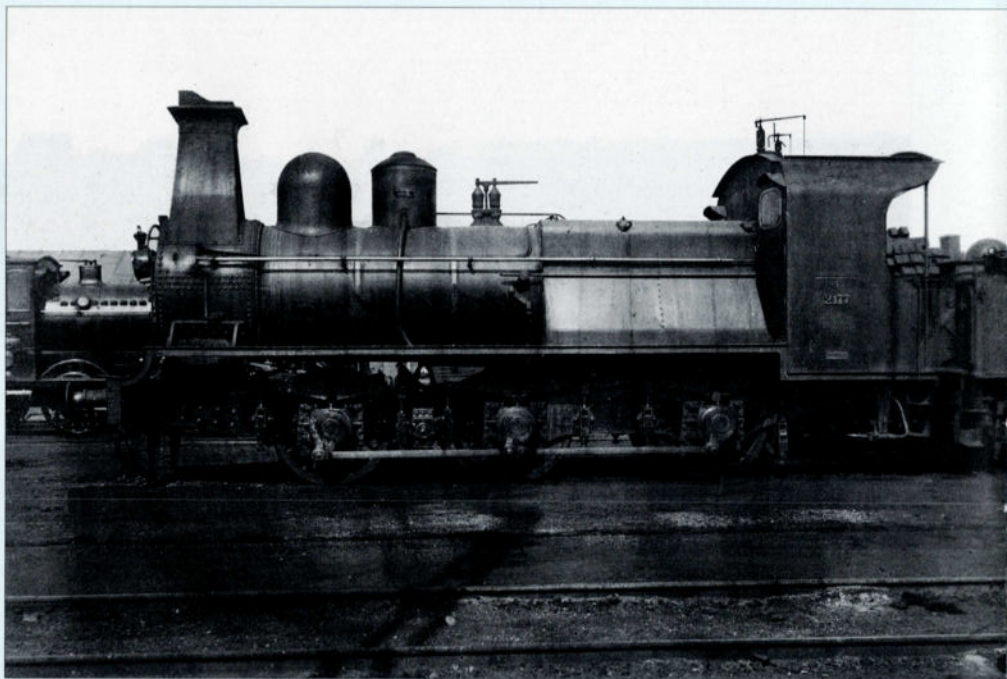
Locomotieven toegewezen aan Laken

Op het moment van haar opening, werd de standplaats uitgerust met locomotieven van het type 23 (later type 53) en 51 voor de rangeringen, en type 32 voor het goederenverkeer. De verschillende beurtrollen bedroegen 40 dagen.

Vanaf 1922 is de inventaris goed bijgehouden. Tussen haakjes hebben wij het aantal te verzekeren diensten vermeld, indien ze gekend zijn.

In juni 1922 (33): type 25 (8), type 22 (later type 57) (8), type 52 (later type 58) (6), type 50 (2), types S10 / S10¹ / S10² (latere types 60 / 61 / 62) (9). Het aantal types S10 / S10¹ / S10² was toen verdeeld over Laken en Brussel-Noord. In april werden twee types 23 (later type 53), gebouwd door Energie, geleverd aan Laken: de 4797 op 13 april 1922 en de 4798 op 22 april 1922. Vanaf 8 oktober 1922 hadden zij een vaste beurtrol van 2 dagen.

In oktober **1923 (42):** type 25 (8), type 22 (later type 57) (3), type 23 (later type 53) (3), type 52 (later type 58) (5) en het type 40 (18). In totaal waren er 27 machines van het type 40 toegewezen aan Laken, de andere exemplaren waren in Oostende. In de reizigersdienst sleepten zij semi-directe treinen vanuit Brussel-Noord naar Dendermonde.



Na de Tweede Wereldoorlog zette de stelplaats van Laken locomotieven in van het type 25 voor de goederendienst. Hierboven de 2177 (Tubize 924 / 1894), die niet aan Laken was toegewezen maar aan Schaarbeek waar deze foto werd genomen. In oktober 1934 werd zij vernummerd naar 2555 en haar vuur doofde definitief in mei 1935. René PITTOORS, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Tussen 1923 en 1926 vormden de types 40 het grootste deel van het tractiepark van Laken. In 1923 stonden er niet minder dan 27 op de lijst, rijdend in een beurtrol van 21 dagen. Hieronder een foto van de 4949, (Baldwin 47792, ex-ROD 843) later 4049 en 40.049. Omdat de foto tussen 1919 en 1931 genomen werd, kan het zijn dat het een machine van Laken is. Na WO II werd het type 40 toegewezen aan Kortrijk. Op 26 januari 1945 muteerde zij naar Berchem. Een maand later werd zij aangetroffen te Mons. Zij werd geschrapt te Tournai op 21 oktober 1959. Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



In juni 1924 (43): type 25 (9), type 52 (later type 58) (9), type 40 (21), type 23 (later type 53) (2), type T9³ (later type 93) (2).

In juni 1925 (40): type 25 (10), type 52 (later type 58) (10), type 40 (13), type 23 (later type 53) (2), type 30 (3), type T9³ (later type 93) (2).

In mei 1926 (36): type 25 (10), type 37 (7), type 52 (later type 58) (9), type 40 (6), type 30 (3), type 23 (later type 53) (1).

In mei 1927 (31): type 25 (10), type 37 (12) (later type 41), type 52 (later type 58) (7), type 23 (later type 53) (2).

In mei 1928 (23): type 31 (14) (later type 41), type 52 (later type 58) (7), type 23 (later type 53) (2).

In mei 1929 (24): type 31 (13) (later type 41), type 52 (later type 58) (9), type 23 (later type 53) (2).

In mei 1930 (28): type 31 (15) (later type 41), type 52 (later type 58) (11), type 23 (later type 53) (2).

In mei 1931 (25): type 31 (later type 41) effectief 21, (13 diensten), type 52 (later type 58) effectief 13 (10 diensten), type 23 (later type 53) effectief 4 (2 diensten).



Na 1919 werden tussen de 6 en 11 diensten gereden met tenderlocomotieven type 52 (later type 58). Deze foto werd gemaakt te Schaarbeek tussen 1919 en 1931 en toont de 4583, later 5823 en 58.023. Zij werd gebouwd door Baldwin (46875) voor de R.O.D. (nr. 683). Na WO II werd zij op 30 september 1956 toegewezen aan Leuven en muteerde op 1 augustus 1961 naar Antwerpen-Dam. Een laatste mutatie vond plaats op 22 januari 1962 naar Monceau, waar zij werd geschrapt op 19 september 1963. Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Na de sluiting van de stelplaats te Laken op 30 juli 1931, werden deze locomotieven verdeeld over de stelplaatsen van Brussel-Zuid, Brussel-Noord en Schaarbeek.

Wij hebben weet van de volgende

overplaatsingen:

Type 31:

- 3417, 3446 en 4289: naar Schaarbeek;
- 3734 en 3760: naar Brussel-Zuid;
- 3410, 3427, 3431, 3440, 3490, 3509, 3529, 3537, 3746, 3780, 3788, 4236, 4246, 4249, 4276 en 4293: onbekend;

Vanaf 1926 werden aan de werkplaats Laken locomotieven van het type 31 toegewezen. Dit waren geherklasserde types 32S (in 1925) en 41 (in oktober 1931). Tot bij de sluiting was dit het belangrijkste type dat in Laken onderdak vond. Hun diensten varieerden in de loop der jaren tussen 7 en 15 dagen. Eerst namen zij de diensten over van de types 25, 30 en 40, die Laken verlieten in 1927 en 1928.

Hier het type 32S nr. 3427, later type 31 met hetzelfde nummer en daarna type 41 nr. 4227 (toekomstige 41.127) in de werkplaats Schaarbeek op 15 april 1907. Zij werd in 1906 gebouwd door Franco Belge (nr. 1613) en te Schaarbeek in de inventaris opgenomen. Zij maakte deel uit van het park van Laken tot bij de sluiting van de werkplaats. Na WO II verbleef zij te Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain, Oudenaarde, Mol (14-05-1949), Aalst (18-09-1953), Oudenaarde (01-02-1957) en Kortrijk (01-03-1957), waar haar vuur definitief werd gedooft op 23 juli 1957. Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





← *Het type 31 nr. 3417 (ex-type 32S, later type 41 nr. 4317, daarna 41.217) was toegewezen aan Laken. Na de sluiting van deze werkplaats muteerde zij naar Schaarbeek.*

Op 29 mei 1907 sleept zij een goederentrein en werd gefotografeerd kort voor de oude overweg te Froyennes. Zij werd gebouwd door Couillet en kwam te Mons in dienst op 31 oktober 1906. Zij werd geschrapt te Tienen op 30 maart 1955.

René DESCLEE,

verzameling Maurice HENNEQUIN /TSP.

Reizigersdienst

Tussen 1906 en 1914 had de werkplaats Laken ook een reizigersdienst. Wij geven hieronder een overzicht van de reizigers-treinen die Thurn & Taxis bedienden. Het is echter niet zeker dat alle treinen gesleept werden door locomotieven van Laken. De treinen reden enkel van maandag t/m vrijdag. Afkortingen:

Bru-TT: Brussel Thurn & Taxis,

FDD: Denderleeuw,

FDR: Dendermonde,

FLS: Aalst

Van januari 1906 tot januari 1907:

- 219 Bru-TT 17.34 - Mechelen 18.18
- 566 Bru-TT 17.20 - Tienen 19.05
- 560 Bru-TT 18.52 - Leuven 19.56
- 3437 Bru-TT 17.42 - FDR 19.01
- 3439 Bru-TT 18.38 - FDR 19.36
- 3457 Bru-TT 19.24 - FDR 22.37
- 3085 Bru-TT 18.58 - Opwijk 19.44 - FLS
- 3051 Bru-TT 17.28 - FLS 18.17
- 3441 Bru-TT 18.48 - FLS 19.42 - FDR
- 3083 Bru-TT 19.09 - FLS 20.09 - Burst
- 565 Tienen 04.26 - Bru-TT 06.08

- 567 Leuven 06.07 - Bru-TT 07.24 -
- 3002 FLS 03.56 - Bru-TT 05.01
- 2799 Zottegem - FLS 05.13 - Bru-TT 05.53
- 3000 FDR - FLS 04.22 - Bru-TT 05.16
- 2994 FLS 06.03 - Bru-TT 07.15
- 3436 FDR 03.58 - Bru-TT 05.08
- 3084 FLS - Opwijk 04.48 - Bru-TT 05.38
- 3440 FDR 04.41 - Bru-TT 05.49

We hebben geen informatie voor de periode februari - december 1907.

In de reisgidsen van 1908 en 1909 staat geen enkele dienst vermeld.

In deze van oktober 1910 vinden we volgende treinen terug:

- 570 Bru-TT 04.23 - Leuven 05.06 (enkel toegankelijk voor abonnees met een retour-ticket!)
- 3002 FLS 03.56 - Bru-TT 05.01
- 3000 FLS 04.18 - Bru-TT 05.12
- 2799 FDD 05.13 - Bru-TT 05.53

Deze diensten bleven bijna ongewijzigd tot 1914.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
naar een tekst van Maurice HENNEQUIN

Type 58:

- 5804, 5806, 5810 en 5819: naar Brussel-Noord;
- 5813, 5822, 5828, 5829, 5831, 5835, 5836 en 5837: naar Schaarbeek;
- 5817: onbekend;

Type 53 :

- 3723, 4188, 4858 en 4894: naar Schaarbeek.

De tabel hieronder herneemt in detail en per jaar het aantal te rijden diensten per type locomotief.

AANTAL DIENSTEN VOORZIEN PER LOCOMOTIEFTYPE

TYPE	22	23	25	30	31 (32S)	40	50	52	S10 ⁰⁻¹⁻²	T9 ³	TOTAL
<i>Nieuw type (vanaf 10-1931)</i>	57	53	25	30	41	40	50	58	60-61-62	93	
Datum											
01/06/1922	8	-	8	-	-	-	2	6	9	-	33
08/10/1922	1	2	8	-	-	18	2	6	-	-	37
03/06/1923	3	3	8	-	-	18	-	5	-	-	37
01/02/1924	-	3	12	-	-	19	-	8	-	-	42
01/06/1924	-	2	9	-	-	21	-	9	-	2	43
01/02/1925	-	2	11	-	-	19	-	9	-	2	43
05/06/1925	-	2	10	3	-	13	-	10	-	2	40
01/10/1925	-	2	10	3	-	13	-	8	-	2	38
15/05/1926	-	1	10	3	7	6	-	9	-	-	36
01/02/1927	-	2	10	-	14	-	-	7	-	-	33
15/05/1927	-	2	10	-	12	-	-	7	-	-	31
15/10/1927	-	2	9	-	11	-	-	7	-	-	29
01/02/1928	-	2	7	-	10	-	-	8	-	-	27
15/05/1928	-	2	-	-	14	-	-	7	-	-	23
07/10/1928	-	2	-	-	12	-	-	8	-	-	22
01/02/1929	-	2	-	-	11	-	-	8	-	-	21
15/05/1929	-	2	-	-	13	-	-	9	-	-	24
03/02/1930	-	2	-	-	15	-	-	11	-	-	28
15/05/1930	-	2	-	-	15	-	-	11	-	-	28
05/10/1930	-	2	-	-	13	-	-	10	-	-	25
02/02/1931	-	2	-	-	13	-	-	10	-	-	25
15/05/1931	-	2	-	-	13	-	-	10	-	-	25

