

# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**nr. 125 - FEBRUARI 2015 - € 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

# Het woordje van de voorzitter

Het jaar 2015 start positief en uitdagend, vooral voor "le Chemin de fer du Bocq". Enerzijds komt dit jaar de verlenging van de lijn tot Evrehailles-Bauché in dienst. Concreet betekent dit een uitbreiding van 2 km door het mooiste decor van de lijn. Anderzijds moeten aan de kant van Ciney enkele kilometers spoor worden uitgebroken voor de modernisering van lijn 162...

Te Saint-Ghislain verwacht men een groot aantal bezoekers door het evenement "Mons 2015, Capitale Européenne de la Culture". *Rétrotrain*, het museum van TSP, zal voor deze gelegenheid meermaals geopend zijn.

Er zijn verder nog de toeristische ritten op het Belgische net, waarvoor de reglementering wijzigt in juni 2015. Dit dwingt ons ongetwijfeld tot zware aanpassingen indien wij deze ritten willen blijven organiseren.

Bent u geïnteresseerd in onze activiteiten? Vergeet dan niet dat wij steeds op zoek zijn naar helpende handen...

De gegevens van de verantwoordelijken zijn vermeld op p. 3.

Veel leesgenot.

## Nieuwe publicaties! zie middenkatern



### Rechtzettingen - Verduidelijkingen

#### OP DE BAAN 123

- pagina 14: voor de 7384 staat er: schrapping 17-03-2008, dit moet zijn: **tussen 04-2010 en 03-2011**;
- pagina 15: voor de 7392 staat er: schrapping 01-06-2009, dit moet zijn: **03-07-2009**;
- pagina 52: de foto van "La Meuse" 3243 is wel degelijk deze van de locomotief die tentoongesteld wordt op de *Statfold Barn Railway*. Maar het betreft eveneens de machine die voordien werd ingezet door de *Bredgar & Wormshill Light Railway* in het graafschap Kent. In 2012 droeg zij borden met het nummer 3355, maar ondertussen werd het nummer 3243 teruggevonden op haar onderstel. De nummerborden van de 3243 en de 3355 werden in 2013 verwisseld. De 3243 was echter een locomotief voor een spoorbreedte van 2' 6" of 762 mm (en niet 710 mm). Dus, zelfs als er een "La Meuse" heeft bestaan met het nummer 3355 voor een spoorbreedte van 710 mm en een met nummer 3243 voor 750 mm-spoor (of 762 mm), dan is deze beschreven in het artikel wel degelijk de 3243.

#### OP DE BAAN 124

- pagina 43, foto 124-60: 110 179 te **Singen** (en niet te Rosenheim);
- pagina 45, foto 124-65: de trein is afkomstig uit **Den Haag CS** of **Rotterdam CS** (en niet uit Amsterdam).

### Voor speurneuzen...



Deze foto toont een type 10 met het vreemde nummer 8001. Zij werd gefotografeerd tijdens het Interbellum te Gent-St.-Pieters. Wie van onze lezers weet waarom dit is toegekend? Uw antwoord graag op onze mail [pfttsp@gmail.com](mailto:pfttsp@gmail.com) met vermelding van het aantal juiste antwoorden. De deelnemer die het juiste antwoord geeft en die het dichtst het aantal exacte antwoorden benadert, ontvangt deze foto. Het antwoord verschijnt in ons volgend nummer.

## OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

### Redactiecomité

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

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

ArchACEC, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Thierry COCHIN, Roger CRICOLAIRE, Hugo DE BOT, Simon DE RIDDER, Bart DE WOLF, David GUBLER, Michel HANSSENS, Christophe HOLLANDE, Gilbert LAURENT, Quentin LAVALLE, de NMBS-Groep, Mechelen in Beweging, Charles OCSINBERG, Paul PASTIELS, Bruno PERIGNAT, Gwenaël PIERART, Michaël POSTMA, Yves STEENE-BRUGGEN, Michel THIRY, Nico VANDEBUERIE, Jef VAN OLMEN, 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 - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België  
☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41  
✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

### Abonnement 2015

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 2015". 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?

Wilt u zich actief inzetten voor TSP, bij 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  
Rétrotrain (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: philipperousman@yahoo.fr

### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

# OP DE BAAN 125 - FEBRUARI 2015

# inhoud



## De 2021 bij TSP



## De Marokkaanse spoorwegen



## De spoorwegen en de val van Antwerpen



## Rijtuigen van de Nord-Beige



## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

4 de 2021 bij TSP

## 10 Belgische actualiteit

10 locomotieven - statistieken

12 motorstellen

13 rijtuigen - wagens

14 schrappingen

16 varia

20 de 51'en in Italië

## 24 Privéoperatoren

## 26 Toerisme

26 Er beweegt wat bij Train World

## 31 Buitenlandse actualiteit

31 De Marokkaanse spoorwegen

36 Frankrijk: de TGV 2N2

40 Rusland

41 Oostenrijk - Duitsland

42 Polen: de SP en SU 45

## 45 Gisteren - Vandaag

## 46 WO I: de spoorwegen en de val van Antwerpen

## 54 De N.B.-rijtuigen met lichtkoepels

## 62 Dit is Belgisch

## 64 Er was eens...

## 66 Trampagina's

### ACHTERPAGINA

Een Belg in de Midi-Pyrénées

Een lange pelgrimstrein, afkomstig uit Lourdes, rijdt op 23 juli 2014 het dorpje Pompignane (departement Tarn-et-Garonne) voorbij op de oevers van de Garonne. De 26014 sleept de trein via Toulouse - Limoges - Vierzon - Les Aubrais en Erquelines naar België.

De trein bestaat uit 13 16-ligrijtuigen en een Dms-pakwagen.  
Bruno PERIGNAT.

FOTO 125-01 De 5403 wacht op 4 januari 1985 op haar volgende dienst voor de werkplaats van Bertrix.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**FOTO 125-02** Op 19 mei 1983 sleept de 2021 de directe trein 863 Brussel-Noord - Oostende door Itterbeek op lijn 50A tussen Brussel-Zuid en Gent-Sint-Pieters. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## DE 2021 BEWAARD DOOR TSP

De Kerstman bracht ons bij dit jaareinde een nieuwe locomotief: de 2021. Gebouwd door la *Brugeoise et Nivelles* en ACEC, werd de 2021 op 2 november

1974 aan de NMBS geleverd in de stelplaats van Ronet. Ze kreeg haar eerste tussentijdse revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes,

van 2 augustus tot 27 september 1985. Bij deze gelegenheid verloor zij haar originele groene livrei aan de nieuwe blauwe kleurstelling.



**FOTO 125-03**

De 2021 kort na haar levering in het station van Namur. Datum onbekend. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



**FOTO 125-04** De 2021 rijdt op 19 februari 1981 voorbij de vertakking Keelbeek-Noord te Haren, gelegen tussen Vilvoorde en Watermaal, op de oostelijke ring rond Brussel. Pierre HERBIET.

Zij onderging haar eerste grote revisie te Salzinnes van 24 juni tot 4 december 1991.

Toen de werkplaats van Ronet sloot, muiterden alle locomotieven van de reeks 20 (uitgezonderd de 2020 die geschrapt werd tengevolge van een ongeval) op 27 september 1993 naar Stockem.

Midden 2000 kreeg zij een tweede tussentijdse revisie te Salzinnes. Zij verliet de werkplaats op 11 februari 2001.

Op 13 december 2009 muteerden de 2008 t/m 2019 en de 2021 t/m 2025 naar de werkplaats van Antwerpen-Noord.

Op 11 mei 2011 verliet de 2021 de Centrale Werkplaats van Salzinnes na haar tweede en laatste revisie.

Nauwelijks een jaar later werd ze op 27 juli 2012 in park gezet. Ze werd enkele

maanden later geschrapt volgens PV 12-007 van 12 november 2012.

De keuze van TSP viel precies op deze machine omwille van haar grote revisie in 2011.

Vooraleer haar in oktober onder te brengen in de verzameling van TSP werd zij in rijvaardige staat hersteld en getest in de werkplaats van Antwerpen-Noord.

We vermelden graag dat het niet TSP is die haar aankoop gefinancierd heeft, maar dat enkele TSP-leden, bekommerd om de bewaring van ons spoorpatrimonium, deze machine aangekocht hebben.

Onze verzameling elektrische locomotieven werd dus aangevuld met weer een nieuwe machine. Zij zal binnenkort de 1504, 1608, 1805, 2201, 2309, 2551, 2629, 2801 en de 2913 gaan vervoegen.

**FOTO 125-05** De machines van de reeks 20 kenden grote problemen wat hun betrouwbaarheid betrof. De overbrenging was erg kwetsbaar en moest op alle machines aangepast worden. Dit gebeurde in de Centrale Werkplaats van Luttre. In september 1982 wacht de 2021, in gezelschap van haar reeksgenoten, op de terugkeer van haar draaistellen. Pierre HERBIET.





## FOTO 125-06

*Bij haar eerste tussentijdse revisie kreeg de 2021 haar nieuwe blauwe livrei. Centrale Werkplaats van Salzinnes, 9 september 1985.*

*André WITMEUR, verzameling TSP.*



## ← FOTO 125-07

*De 2021 kreeg een eerste grote revisie van 24 juni 1991 tot 4 december 1991.*

*Enkele dagen nadien, op 8 januari 1992, ontmoet zij de BB 12114 in het station van Quévy.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## ↓ FOTO 125-08

*Parallelopstelling met de CC 40109 en de 2021 op 12 april 1991 te Brussel-Zuid.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





↑ **FOTO 125-09** De 2021 op 18 februari 1991 op volle vermogen op de helling naar Libramont, aan kop van de EC 95 "Iris" Brussel-Zuid - Chur. Foto genomen tussen Hatrival en Libramont. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 125-10** De 2021 sleept op 29 april 2010 de trein met brammen 39741 Gent-Zeehaven - Clabecq. Doorrit te Cambron-Casteau met het gemeentelijk kerkhof op de achtergrond. Serge MARTIN.





↑ FOTO 125-11 Op 25 juli 2007 sleept de 2021 de EC 96 "Iris" tussen Luxembourg en Brussel-Zuid. Halte in het station van Arlon. Serge MARTIN.

↓ De 2021 sleept op 30 september 2011 trein 39610 (Gent-Noord - Aisemont) tussen Gent-Zeehaven en Châtelet, hier gefotografeerd te Wetteren. Michaël POSTMA.





## IDENTITEITSKAART

Naam: 2021  
Geboortedatum: 02-11-1974  
Geboorteplaats: Nivelles  
Ouders: BN - ACEC  
Woonplaatsen: 02-11-1974 Ronet  
27-09-1993 Stockem  
13-12-2009 Antwerpen-Noord  
Buitendienststelling:  
in park: 27-07-2012  
schraping: 12-11-2012  
Bewaring: TSP, december 2014



**FOTO 125-12** Blaregnies, 12 april 1991.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**FOTO 125-13** De 2021 bij haar tussentijdse revisie op 20 oktober 2000 te Salzinnes. Christophe HOLLANDE.

**FOTO 125-14** De 2021 wordt op 24 oktober 2014 getest te Antwerpen-Noord. Pierre HERBIET.



### Locomotieven

#### Reeks 11

● De 1187 bevindt zich sinds enkele weken in de stelplaats van Brugge in het vooruitzicht van een eventuele bewaring door de NMBS.

#### Reeks 18

● De laatste twee locomotieven van deze reeks (1861 en 1877) zijn in de geschriften van de NMBS opgenomen op 24 september 2014. Ze blijven ter beschikking van Siemens zoals de 1901 en de 1902.

#### Reeks 21

● De NMBS overweegt het terug in dienst stellen van een gedeelte van de locomotieven reeks 21 die momenteel in park staan. Tegelijkertijd werden de 2101, 2110, 2111, 2127 en 2130 geschrapt en wachten ze op de verkoop aan de sloper. Deze vijf machines werden gebruikt als onderdelenbank voor de locomotieven reeks 27 die een revisie ondergaan in de CW Salzannes.

● De beurtrol in de reizigersdienst voor de reeks 21 bestaat sinds 14 december uit 21 dagen bijna uitsluitend voorbehouden aan P-treinen, waarvan hiernaast de opsomming. Al deze treinen rijden van maandag tot vrijdag :

3114: FBMZ 14.57 - FN 15.52  
3130: FN 09.09 - FBMZ 10.02  
7012: FGSP 06.50 - FSR 08.15



Op 20 november 2014 kwamen de eerste vijf 20'ers aan bij de schroothandelaar ERORE te Aubange. Quentin LAVALLE.

7015: FLS 06.54 - FBMZ 07/51  
7016: FLS 07.54 - FBMZ 08.51  
7094: FDR 07.23 - FBMZ 08.12  
7215: FHS 07.08 - FN 08.08  
7300: FLD 06.04 - FBMZ 06.57  
7301: FKG 05.33 - FBMZ 07.26  
7303: FKG 06.24 - FBMZ 08.26  
7513: FMC 06.09 - FSR 07.45  
7515: FMC 07.09 - FSR 08.46  
7574: FGRA 07.56 - FSR 09.02  
7722: FCL 06.35 - FBN 07.50  
7800: FQ 05.34 - FSR 07.09  
7801: LQV 06.19 - FSR 07.37  
7802: FQ 06.34 - FSR 08.10  
7803: FGH 07.20 - FSR 08.37  
7951: FDN 04.58 - FSR 06.25  
7952: LK 05.35 - FSR 07.25  
7953: FZT 06.55 - FSR 07.56  
7954: LK 06.35 - FSR 08.23  
7955: FZT 07.55 - FSR 08.56

8014: FSR 16.39 - FGSP 18.11  
8015: FBMZ 16.09 - FLS 17.06  
8016: FBMZ 17.06 - FLS 18-05  
8092: FBMZ 16.23 - FDR 17.10  
8214: FN 16.52 - FHS 17.52  
8301: FBMZ 15.48 - FHS 17.21  
8302: FBMZ 16.34 - FHS 18.03  
8303: FBMZ 17.34 - FHS 19.24  
8513: FSR 16.10 - FMC 17.47  
8515: FSR 17.10 - FMC 18.47  
8574: FSR 16.21 - FGRA 17.27  
8800: FSR 15.51 - FGH 17.12  
8801: FSR 16.19 - LQV 17.43  
8802: FSR 16.57 - LQV 18.26  
8803: FSR 17.21 - FQ 18.59  
8903: FSR 17.43 - LK 19.16  
8952: FSR 15.51 - FZT 16.568953:  
FSR 16.37 - LK 18.31  
8954: FSR 16.48 - FZT 17.55  
8955: FSR 17.37 - LK 19.31

IN DIENST	SCHRAPPINGEN	693 t/m 700:	IN PARK
1861 : 24-09-2014 NK	2101 : 14-12-2014 FKR	FSD > GCR 23-12-2014	692 : 05-11-2014 FSD
1877 : 24-09-2014 NK	2110 : 14-12-2014 FKR	752 : FSD > LK 23-12-2014	828 : 30-10-2014 FCR
2844 : 15-12-2014 FNND	2111 : 14-12-2014 FKR	753 : FSD > LK 23-12-2014	
08178 : 10-10-2014 FKR	2127 : 14-12-2014 FKR	755 : FSD > LK 23-12-2014	<b>UIT PARK</b>
08179 : 10-10-2014 FKR	2130 : 14-12-2014 FKR	756 : FSD > LK 23-12-2014	903 : 04-11-2014 FSR
08180 : 10-10-2014 FKR		757 : FSR > LK 23-12-2014	904 : 04-11-2014 FSR
08181 : 23-10-2014 FKR	<b>UIT REVISIE</b>	760 t/m 762 :	905 : 28-11-2014 FSR
08182 : 23-10-2014 FKR	399 : -10-2014 MOD	FSR > LK 23-12-2014	919 : 07-11-2014 FSR
08183 : 06-11-2014 FKR	524 : -11-2014 RI	764 t/m 777 :	
08184 : 06-11-2014 FKR	548 : -10-2014 RI	FSR > LK 23-12-2014	<b>VERKOCHT</b>
08185 : 13-11-2014 FKR	532 : -11-2014 RI	779 : FSR > LK 23-12-2014	2021 : PFT 12-2014
08186 : 13-11-2014 FKR	549 : -10-2014 RI	780 : FSR > LK 23-12-2014	
08187 : 21-11-2014 FKR	915 : -10-2014 MOD	781 : FSR > LK 23-12-2014	<b>AFKORTINGEN</b>
08188 : 21-11-2014 FKR	6228 : 28-10-2014 RI (blauw)	782 : FSR > LK 23-12-2014	FHS : Hasselt;
08189 : 05-12-2014 FKR		1801 t/m 1805 :	FKR : Merelbeke;
08190 : 05-12-2014 FKR	<b>MUTATIES</b>	NK > FSD 14-12-2014	FNND : Antwerpen-Noord;
08191 : 12-12-2014 FKR	672 : GCR > NK 23-12-2014	08051 t/m 08065 :	FSD : Oostende;
08192 : 12-12-2014 FKR	684 : GCR > NK 23-12-2014	GCR > FKR 23-12-2014	FSR : Schaarbeek;
08584 : 23-10-2014 GCR	685 : GCR > NK 23-12-2014	08166 t/m 08192 :	GCR : Charleroi-Sud;
08585 : 23-10-2014 GCR	686 : GCR > NK 23-12-2014	FKR > FSR 23-12-2014	GR : grote revisie;
08586 : 13-11-2014 GCR	687 : FSR > GCR 23-12-2014	08536 t/m 08545 :	MKM : Stockem;
08587 : 13-11-2014 GCR	688 : FSR > GCR 23-12-2014	MKM > GCR 23-12-2014	MOD : gemoderniseerd;
08588 : 12-12-2014 GCR	689 : FSR > GCR 23-12-2014	7792 : FNND > FKR 23-12-2014	NK : Kinkempois;
08589 : 12-12-2014 GCR	690 : FSR > GCR 23-12-2014	7800 : FNND > FKR 23-12-2014	RI : tussentijdse revisie.
	691 : FSD > GCR 23-12-2014	7802 : FNND > FKR 23-12-2014	

Afkortingen: FBMZ: Brussel-Zuid, FBN: Brussel-Noord, FCL: Châtelet, FDN: Oudenaarde, FDR: Dendermonde, FGH: St.-Ghislain, FGRA: Geraardsbergen, FGSP: Gent-St.-P., FHS: Hasselt, FKG: Genk, FLD: Landen, FLS: Aalst, FMC: Moeskroen, FN: Antwerpen-Centraal, FQ: Quiévrain, FSR: Schaarbeek, FZT: Zottegem, LK: Kortrijk, LQV: Quévy.

● De vijf machines van de reeks 21, gehuurd door NMBS-Logistics, rijden opnieuw diensten ter vervanging van de reeks 13. De betreffende treinen zijn de volgende:

52703 UM: ①③⑤ FNND 06.45 - FEQM 08.38  
 57203 UM: ①③⑤ FEQM 09.53 - FNND 11.45  
 52700 UM: ①-⑤ FNND 13.04 - FCLF 15.56  
 57200 UM: ①-⑤ FCLF 17.27 - FNND 20.16

Afkortingen: FCLF: Châtelet-Vorming, FEQM: Clabecq-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, UM: Treinschakeling.

### Reeks 28

● De verlenging van de Beneluxverbinding naar Amsterdam CS en het opdrijven van de frequentie sinds de nieuwe dienstregeling van 14 december maakte een aantal bijkomende locomotieven reeks 28 noodzakelijk om alle diensten te kunnen verzekeren. De 2831 en de 2842 kwamen de 2802, 2803, 2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2832 en de 2833 versterken terwijl de 186 240 ge-



**FOTO 125-99** Sedert 15 december 2014 huurt de NMBS bij de NS de TRAXX 186 142 voor de IC Benelux. Op 28 december rijdt zij Kontich voorbij met de 9220 (IC-35). Armand BEERLANDT.

huurd werd bij de leasingmaatschappij Macquarie Rail. Zij kreeg het nummer 2844 van de NMBS.

Deze locomotief werd in 2009 geleverd aan de leasingmaatschappij CB-Rail, die Macquarie Rail werd op 4 januari 2013. Na testritten in Slowakije, Slovenië en Servië, werd zij met succes verhuurd aan NS Hispeed (in de loop van 2011); Rail Transport in Tsjechië (mei 2011); METRANS in Tsjechië (18 juli 2011); Railpool (februari 2012); Rurtalbahn (28 februari 2012); SBB (mei 2012); Rurtalbahn (11 juli 2012); METRANS (10 december

2012); CAPTRAIN (1 juli 2013); Rurtalbahn (gedurende 2013); NMBS (15 december 2014).

Zij draagt het Europees Voertuigen Nummer (EVN) 91 80 6186 240-8 D-CBR. In tegenstelling met de andere 28'en draagt zij de grijze livrei van Railpool met een blauwe band.

Sinds 15 december 2014 hebben de NS de 186 142 ter beschikking gesteld van de NMBS. Zij is eveneens eigendom van Macquarie Rai. Zij werd tot in december 2014 ingezet voor de Fyra-diensten in Nederland.

↓ **FOTO 125-15** Op 21 november 2014 werd een wel zeer speciale testrit ingelegd tussen Merelbeke en Tournai via Kortrijk. De trein bestond uit de 1916 die vier Desiro-motorstellen aan de haak had: 08502 + 08001 + 08160 + 08010. De locomotief was gekoppeld aan de motorstellen door middel van de automatische GF-koppeling, die nog niet gebruikt mag worden bij commerciële ritten (homologatie van de software). Het doel van deze proeven was de plaatsing van een installatie voor het versneld lossen van de remmen van de Desiro's en de eventuele invloed na te gaan van Desiro's op de besturingstoestellen van de 1916 (men ondervindt sinds enige tijd problemen met de halfgeleiders van de gelijkrichters op de locomotieven reeks 18-19). Tijdens de terugrit werden verschillende mogelijkheden uitgetest: de locomotief gaf tractie terwijl de Desiro-stellen remden en omgekeerd. Hierbij een foto van de trein te Kortrijk-Goederen. Eric VANHOECK



## Motorstellen

### Desiro

● De instroom van de Desiro-motorstellen loopt op zijn einde. Wanneer dit artikel geschreven werd, bleven er nog slechts 24 stellen te leveren van de 305 die in 2008 besteld werden. De aankomst van dit nieuwe materieel en gelijklopend daarmee de toewijzing aan de stelplaatsen blijven het spoorweglandschap veranderen. Zo is de werkplaats van Schaarbeek sinds 14 december de vierde die het nieuwe materieel ontving.

De Desiro-motorstellen voor 3 kV werden

verdeeld onder de werkplaatsen van Charleroi-Sud (08001 t/m 08050), Merelbeke (08051 t/m 08165) en Schaarbeek (08166 t/m 08192). De stellen voor 25 kV werden verdeeld onder de werkplaatsen van Stockem (08501 t/m 08535) en Charleroi-Sud (08536 t/m 08589). De laatste exemplaren worden in de eerste helft van 2015 verwacht te Schaarbeek en te Charleroi-Sud.

### Motorstellen 601 t/m 782

● De wijziging in de dienstregeling van 14 december was de ideale gelegenheid voor een belangrijke herschikking in de toewijzing van de tweeledige motorstellen. De aankomst van de Desiro's te Schaarbeek liet de verhuis toe naar de onderhoudspost te Kortrijk van de stellen

757 t/m 782 (uitgezonderd de 758, 759, 763 en 766 die reeds in augustus en september 2014 in park werden gezet). Er hadden ook mutaties plaats naar de werkplaatsen van Kinkempois en Charleroi-Sud (zie tabel blz.10).

● Het stel 692 werd in park gezet na een aanrijding op een overweg te Tielt op 30 augustus 2014. Het zal overgebracht worden naar Stockem om er de verkoop aan de sloper af te wachten.

### Motorstellen 801 t/m 844

● Het stel 828 werd in park gezet in afwachting van de modernisering door de CW Mechelen. De NMBS kon tot op heden niet beginnen met de werkzaamheden aan de vierledige motorstellen.

### De 6244 in het blauw !

Ter herinnering (zie ODB 119 blz. 22 t/m 27), de 6244 reed op 19 augustus 2013 binnen in de CW Salzannes voor een tussentijdse revisie.

Op 14 mei 2014 verliet zij de werkplaats in een nieuwe blauwe Infrabel-livrei, terwijl zij de vereenvoudigde groene livrei achterliet.

#### FOTO 125-16 →

De 6244 voor de werkplaats te Schaarbeek op 5 december 1977.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### FOTO 125-17 ↓

Dezelfde locomotief op dezelfde plaats, 37 jaar later.  
Julien CASIER.



## Rijtuigen - Wagens

### Benelux-rijtuigen

FOTO 125-18 → FOTO 125-19 ↘

De Benelux-rijtuigen die omgebouwd werden voor het rijden als trek/duwstel en ingezet worden als IC-35 Brussel-Zuid ↔ Amsterdam CS, zijn herschilderd in de klassieke geel/blauwe livrei van de NS. Anderzijds kregen zij een B-logo naast dat van de NS. De stuurrijtuigen dragen nu een nummer met vijf cijfers in het midden van hun front.

Onze twee foto's tonen de IC-35 9235 Brussel-Zuid - Amsterdam CS te Brussel-Zuid op 18 december 2014.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Onze Fals in Tsjechië

FOTO 125-20 ↓ Jaren geleden verkocht B-Cargo, aan enkele Oost-Europese landen (Slowakije, Tsjechië en Polen), tientallen wagens van het type 1000F3, 4, 5 en 7, lettercode Fals.

Op 14 september 2014 rijdt een trein, volledig bestaande uit Fals van B-Cargo, op de grote as Kosice - Zilina, nabij Turany in Slowakije. De trein wordt gesleept door de 140 067 die toebehoort aan "Železničné Opravovne a Strojárne Zvolen a.s." (ŽOS Zvolen) maar wordt ingezet door PSZ - Prvá Slovenská Železničná (bedrijf opgericht in mei 2003 dat goederentreinen inlegt op de Slowaakse en Hongaarse netten). De locomotief, gebouwd door Škoda, werd geleverd aan de Tsjechoslowaakse spoorwegen (CSD) in 1957. Zij droeg het nummer E499.067, later 140 067. Na de splitsing van Tsjechoslowakije kwam zij in het park van de Slowaakse spoorwegen terecht.

Michel HANSSENS.



### 161

**Levering NMBS:** 31-08-1962

**Nummering:** 228.161: 31-08-1962  
161: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇒Schaarbeek: 31-08-1962  
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒Schaarbeek: 01-06-1968  
⇒ Oostende: 19-01-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980  
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990  
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 03-02-2013

**Uit exploitatie:** 29-07-2013

**FOTO 125-21**

**Brugge, 16 januari 2002.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 174

**Levering NMBS:** 04-08-1962

**Nummering:** 228.174: 04-08-1962  
174: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇒Schaarbeek: 04-08-1962  
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒Schaarbeek: 26-05-1968  
⇒ Oostende: 19-01-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980  
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990  
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 03-02-2013

**Uit exploitatie:** 30-09-2013

**FOTO 125-22**

**Beersel, 2 februari 1981.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 175

**Levering NMBS:** 17-08-1962

**Nummering:** 228.175: 17-08-1962  
175: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇒Schaarbeek: 17-08-1962  
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒Schaarbeek: 01-01-1968  
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980  
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990  
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 03-02-2013

**Uit exploitatie:** 17-03-2013

**FOTO 125-23**

**Schaarbeek WET, 20 maart 1993.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 176

**Levering NMBS:** 25-08-1962

**Nummering:** 228.176: 25-08-1962  
176: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇒Schaarbeek: 25-08-1962  
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒Schaarbeek: 01-01-1968  
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980  
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990  
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 03-02-2013

**Uit exploitatie:** 08-06-2013

**FOTO 125-24**

**Couillet, 8 september 2009.**  
Serge MARTIN.



# 179

<b>Levering NMBS:</b>		03-08-1962
<b>Nummering:</b>	228.179:	03-08-1962
	179:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒Schaarbeek:	03-08-1962
⇒ Oostende:	29-09-1963 ⇒Schaarbeek:	01-02-1964
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-01-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	03-06-1984 ⇒ Kortrijk:	25-05-1990
⇒ Stockem:	01-02-1996 ⇒ Oostende:	01-07-2002
<b>Uit exploitatie:</b>		28-07-2013

**FOTO 125-25** *Wetteren, 7 oktober 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 181

<b>Levering NMBS:</b>		19-09-1962
<b>Nummering:</b>	228.181:	19-09-1962
	181:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒Schaarbeek:	19-09-1962
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-01-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	03-06-1984 ⇒ Kortrijk:	25-05-1990
⇒ Stockem:	01-02-1996 ⇒ Oostende:	01-07-2002
<b>Uit exploitatie:</b>		27-07-2013

**FOTO 125-26** *Brugge, 5 augustus 2007.*  
Pierre HERBIET.



# 182

<b>Levering NMBS:</b>		09-10-1962
<b>Nummering:</b>	228.182:	09-10-1962
	182:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒Schaarbeek:	09-10-1962
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-01-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	03-06-1984 ⇒ Kortrijk:	25-05-1990
⇒ Stockem:	01-02-1996 ⇒ Oostende:	01-07-2002
<b>Uit exploitatie:</b>		26-06-2013

**FOTO 125-27** *Schaarbeek WET, 29 september 1984*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 187

<b>Levering NMBS:</b>		13-06-1962
<b>Nummering:</b>	228.187:	13-06-1962
	187:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒Schaarbeek:	13-06-1962
⇒ Oostende:	01-06-1964 ⇒Schaarbeek:	06-10-1967
⇒ Oostende:	01-06-1974 ⇒ Kinkempois:	14-03-1980
⇒ Hasselt:	24-05-1982 ⇒ Merelbeke:	03-06-1984
⇒ Kortrijk:	25-05-1990 ⇒ Merelbeke:	01-02-1996
⇒ Oostende:	07-01-2002 ⇒ Charleroi-Sud:	14-12-2003
⇒ Oostende:	03-07-2006	

**Uit exploitatie:** 02-08-2013  
**FOTO 125-28** *Opwijk, 8 maart 1985.* J-L VANDERHAEGEN.



## **De Schuman-Josaphattunnel bijna afgewerkt**

De nieuwe Schuman-Josaphattunnel zal een belangrijke schakel zijn in het Brussels GEN. Deze nieuwe tunnel is 1250 m lang en verbindt het station Brussel-Schuman op lijn 161 (Brussel - Namur) met de Jubelparktunnel op lijn 26 (oostelijk ringspoor), niet ver van de stopplaats Meiser.

De toegangswissels en de sporen zijn op een betonnen ondergrond, zonder dwarsliggers, geplaatst.

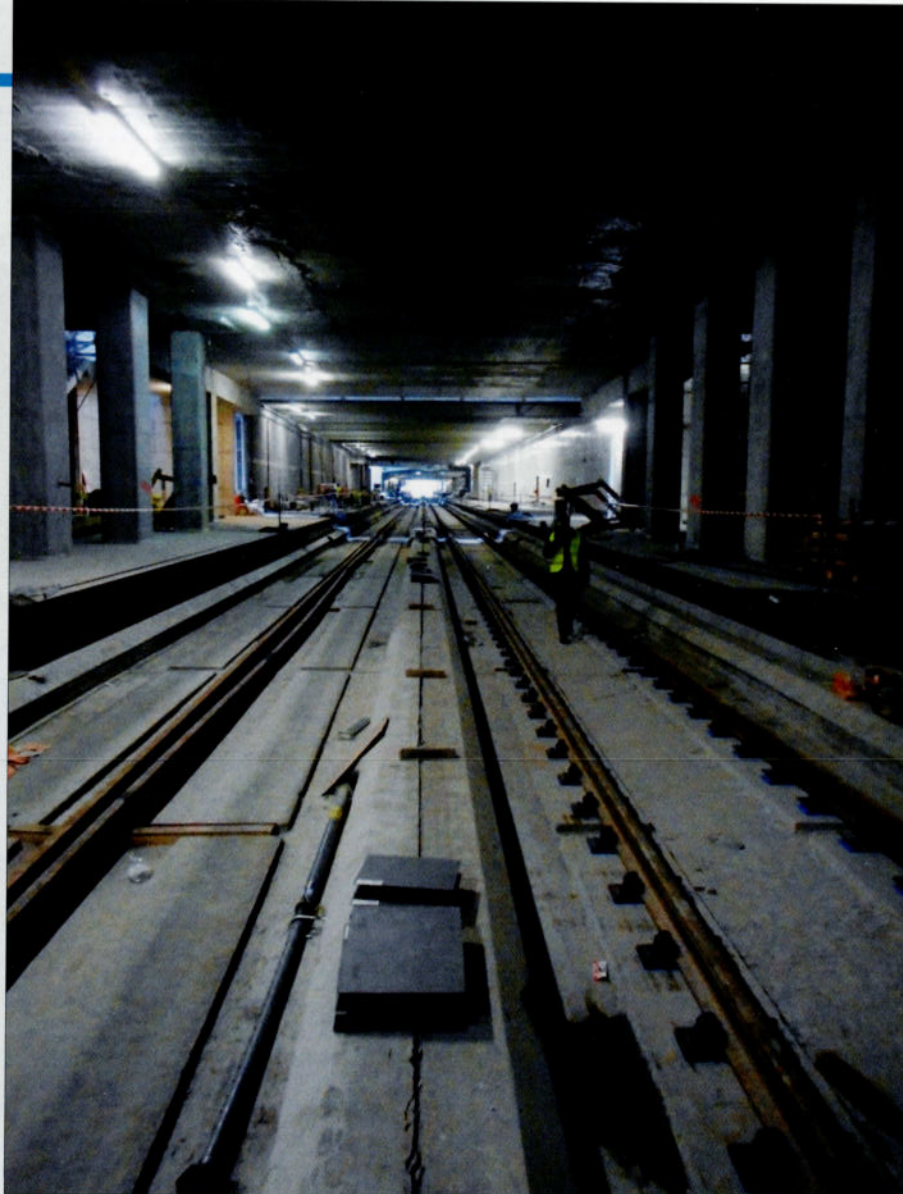
De nieuwe verbinding, volledig aangelegd als tunnel is een deel van de toekomstige nieuwe lijn 161A: Josaphat - Schuman - Ottignies - vert. Ottignies-Louvan-la-Neuve..

De opening is voorzien in december 2015.

Voor een gedetailleerde beschrijving verwijzen wij graag naar *ODB* 95 p. 28.

→ *Een zicht in het station Brussel-Schuman richting Brussel-Luxemburg. De perrons zullen op hetzelfde niveau met deze van lijn 161 verbonden worden.*  
Wim DE RIDDER, 26 november 2014.

↓ *Hier het andere uiteinde van de tunnel aan de vertakking met lijn 26 in de Jubelparktunnel, die links zichtbaar is.*  
Wim DE RIDDER, 26 november 2014.





*Deze beide foto's geven een goed beeld van de vooruitgang van de werkzaamheden. De technische uitrusting is grotendeels klaar, de signalisatie is reeds geplaatst. Enkel de bovenleiding ontbreekt nog. De lijn bestaat uit twee bloksecties en de refertesnelheid is 60 km/h. Wim DE RIDDER, 26 november 2014.*



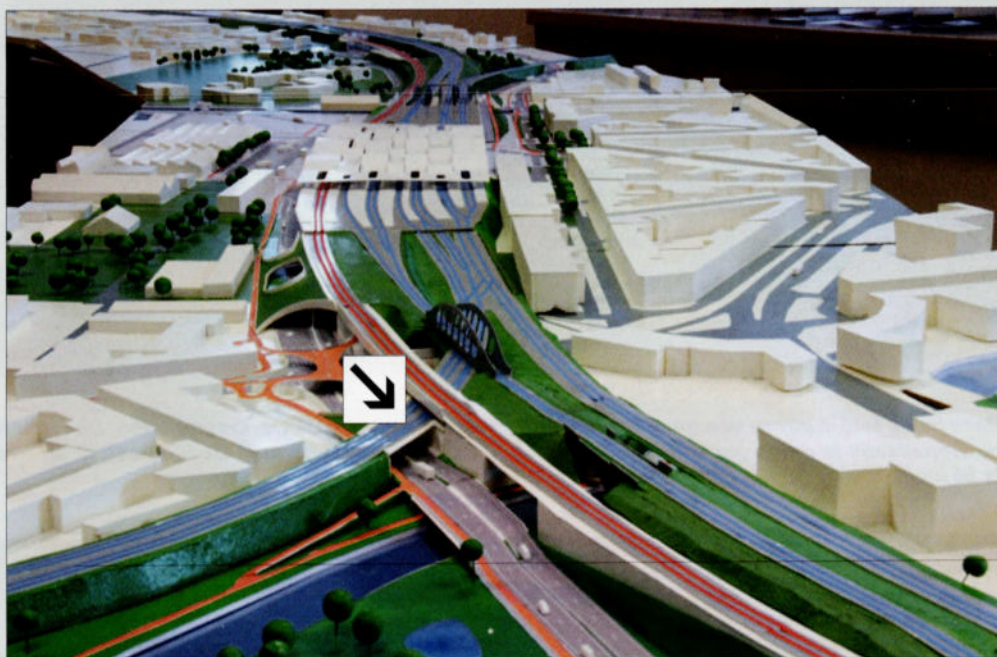
## Werken in Mechelen

Aan het station te Mechelen werd op 29 november 2014 een nieuwe brug op lijn 53 (Mechelen - Leuven) aangebracht. Onder dit nieuwe kunstwerk van 1900 ton zal de vierbaans "Tangent" lopen die het wegverkeer van Mechelen-Zuid naar Mechelen-Noord zal toelaten, zonder daarbij door het centrum van Mechelen te moeten rijden.

De plaatsing van dit gevaarte bracht mee dat de sporen dienden te worden opgebroken, wat een onderbreking van het verkeer op lijn 53 gedurende een weekend noodzakelijk maakte. De plaats van het gebeuren wordt door een pijl aangeduid op de foto van de maquette hier-naast.

Roel DE SAEGHER,  
29 november 2014.

Foto's en schets:  
Mechelen in Beweging.





**FOTO 125-29**

*De laatste weken werden enkele Röbeltreinen met langgelaste rails overgebracht naar Calais-Frehun door locomotieven van de reeks 29.*

*Op 17 november 2014 brengt de 2902 een lege trein naar Muizen, waar hij zal overgenomen worden door twee locomotieven van de reeks 77 tot in Roosendaal. Doorrit te Hombeek op lijn 53 Gent - Mechelen. Roel DE SAEGHER.*

## ■ Opheffing van de stopplaats van Florée

Sedert de wijziging van de dienstregeling op 14 december 2014, worden de L-treinen Namur - Ciney beperkt tot Assesse tengevolge van grote moderniseringswerken aan de lijn. Hierdoor worden de stopplaatsen van Florée en van Natoye tijdelijk niet bediend. De NMBS heeft ondertussen echter beslist om de stopplaats van Florée definitief te sluiten. De NMBS verwijst hiervoor naar het minieme gebruik: minder dan 15 reizigers per dag. We moeten hierbij vermelden dat deze stopplaats niet aantrekkelijk was. Gelegen tussen de velden, was ze toegankelijk via twee onverlichte grindwegen. Er was geen parking; de betonnen schuilhuisjes hadden geen ramen of banken en de te lage perrons waren bedekt met grind en waren gelegen in een bocht met een helling, wat het opstappen sterk bemoeilijkte. Reizigers worden nu verzocht zich naar Assesse of naar Natoye te begeven (wanneer de treinen er opnieuw zullen stoppen), op ongeveer 3 km daar vandaan.

**FOTO 125-98** *Op 13 december, de laatste dag dat L-treinen verder dan Assesse reden, rijdt trein L5760 Namur - Ciney voorbij Florée. Deze stopplaats werd niet bediend tijdens het weekend. Bovendien was het ook de laatste dag dat Desiro's gebruikt werden voor de -treinen vanuit Namur (naar Ciney). Sedert 15 december zijn het opnieuw de klassieke tweetjes die de dienst uitmaken. Yves STEENEBRUGGEN.*



# Nieuws over de reeksen 51 en 60 in Italië.



**FOTO 125-30** Op een belangrijke werf voor de heraanleg van een lange spoortunnel (tunnel én sporen) te Palmi, op de lijn Paolo - Reggio Calabria, zijn niet minder dan vijf locomotieven reeks 51 van Ventura nodig en één locomotor van Duitse afkomst. In het station van Palmi worden twee ballasttreinen geladen, met aan kop links de 5170 en rechts de 5167. Pierre HERBIET.

De toestand in het zuiden van Italië is de laatste tijd sterk veranderd, vooral door de strenge bezuinigingsmaatregelen, opgelegd door de Italiaanse regering, die ook de FS hard geraakt hebben. Denken we hierbij maar aan vermindering van het treinaanbod, sluiting van lijnen en uitstel van allerlei werken.

Gevolg hiervan is dat alle locomotieven van de reeks 60, toebehorend aan de firma Ventura in Paola (spoorwerken),

ofwel afgesteld staan (6047, 6067 en 6070) of gesloopt zijn (6048 en 6073). De 11 locomotieven van de reeks 51 daarentegen, worden zeer intensief ingezet. Het Italiaanse controleorganisme RFI heeft haar toelatingsnormen voor het roland materieel gevoelig verstrengd. Dit had tot gevolg dat de laatste twee machines, de 5167 en 5170, die reeds in april 2009 in Italië aankwamen, pas met een vertraging van vijf jaar in dienst konden worden genomen. Deze machines

hebben dan twee vrijgekomen immatriculatie-nummers gekregen.

De onderhoudsbasis, die zich te Paola bevond, werd 135 km naar het zuiden verplaatst, naar het havengebied te Gioia Tauro. Alleen de administratieve zetel bleef te Paola.

Deze verhuis bood de gelegenheid om een deftige opruiming te houden in het park van buiten dienst gestelde locomotieven. De 7502 en de 7503 werden ge-



## ← FOTO 125-31

De 5167 rangeert een wagen met een ventilator voor de beluchting van de tunnel te Palmi.

De buitenkant van de locomotieven ziet er niet erg bemoedigend uit, hun mechanische toestand is echter onberispelijk!

Palmi, 19 september 2014.

Pierre HERBIET.

## FOTO 125-32 →

Op 17 september 2014 verlaat de 5121 net de tunnel van Rosarno, aan kop van een ballasttrein en een onderstopper/nivelleermachine.

Pierre HERBIET.

**FOTO 125-33** → *De 5121 van Ventura staat afgesteld in het station van Lamezia Terme, een werkbasis. Rechts bemerkt men de oude locotractor 2060.054 afkomstig van de Oostenrijkse spoorwegen.*

*Pierre HERBIET, 16 september 2014.*

sloopt, evenals de laatste exemplaren van de reeks 80.

Bij Globalfer (voorheen Esposito) bleven, zelfs bij gebrek aan werk, de drie Noorse locomotieven type Di3 van NSB en de vijf machines van de reeks 51 (5107, 5111, 5132, 5175 en 5182) actief, evenals de vier van de reeks 60. Het lijkt of de 6039 haar vaste stek heeft gevonden als rangeerloco te Messina. De 6019, 6045 en 6089 worden gebruikt in gans Sicilië, en bijkomend ook in Zuid-Italië.

Over het algemeen worden de 51'en zeer gewaardeerd in Italië, zowel door Ventura als door Globalfer. Enkele zwakke punten zoals de injectoren van de dieselmotoren en de keerkruk voor de rijrichting werden met succes aangepast.

De soms erbarmelijke staat van bepaalde 60'en is nu verleden tijd en heeft plaats gemaakt voor zeer goed onderhouden locomotieven die draaien als een uurwerk.

**FOTO 125-34** →

*In het station van Palmi wachten drie 51'en aan kop van verschillende werktreinen om aan de slag te gaan in de tunnel.*

*Pierre HERBIET, 17 september 2014.*





← **FOTO 125-35**

De onderhoudsbasis van de firma Ventura werd verplaatst van Paola naar het havenstation Gioia Tauro. Op 17 september 2014 wacht de 5174 op haar volgende opdracht. Pierre HERBIET.



← **FOTO 125-36**

Ventura bezit nog slechts drie locomotieven van de reeks 60 (6047, 6067 en 6070), alle in park gesteld, twee in Paola en twee Gaia Tauro. Hier de 6047 in het station Paola op 19 september 2014. Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 125-37**

In het station van Alcantara op Sicilië staat een werktrein, met op de achtergrond de Etna verscholen in de mist. Aan kop staat een ex-Di3 631 van de Noorse spoorwegen die vandaag aan Globalfer (ex-Esposito) toebehoort. Links verlaat de motorwagen ALn 668-3016 van de FS het station. Pierre HERBIET.





**FOTO 125-38** Op de basis van Globalfer te Acireale op Sicilië wordt de 5182, volledig geel geschilderd, geflankeerd door de ex-Di3 626 van de Noorse spoorwegen. Pierre HERBIET, 18 september 2014.

**FOTO 125-39** De 5107 is één van de vijf 51'en die toebehoren aan Globalfer. Zij is ook volledig in het geel geschilderd, met een brede lichtgroene band op de flanken. We zien haar in het station van Alcantara, op 18 september 2014. Pierre HERBIET.





## Crossrail overgenomen door Rhenus

Op 22 december 2014 heeft het Duitse bedrijf Rhenus AG 50,1% van de aandelen van Crossrail overgenomen. Beide ondernemingen willen op die manier hun positie verstevigen en nieuwe markten veroveren.

Sinds enkele jaren kent Rhenus een sterke groei en het bedrijf koopt wereldwijd ondernemingen die actief zijn in de logistiek en het transport.

Met een jaarlijkse omzet van 4,1 miljard euro is de Rhenus-groep één van de belangrijkste spelers op de Europese markt. Het bedrijf is op verschillende domeinen actief: autosector, bouwmaterialen, che-

mie, petroleumproducten, E-commerce, elektronica, algemene logistiek en opslag, energie, industriële machines, land- en tuinbouw, gezondheidsproducten en textiel. In de transportsector is Rhenus actief in het wegvervoer, de scheepvaart, transport per spoor en de luchtvaart. De groep is actief op 350 sites in 41 landen en stelt 24.000 mensen tewerk.

Rhenus is sinds enige tijd ook actief in het lokale openbaar vervoer, zowel op het spoor als per bus. De overgenomen diensten vallen op door een betere dienstverlening en meer comfort voor de reizigers, terwijl de tarieven niet verhoogd werden.

Rhenus waarborgt Crossrail een stabiele toekomst op langere termijn. De groep, die gevestigd is te Holzwickede (nabij Dortmund) behoudt de hoofdzetel van Crossrail in Muttenz (nabij Basel), net zoals de huidige directie en de bedrijfsnaam.

Voor deze transactie hebben alle aandeelhouders van Crossrail een deel van hun aandelen verkocht aan Rhenus. De nieuwe verdeling is als volgt: LKW Walter

16,46% (was 27,78%), Le Jeune Capital & Partners 10% (was 27,22%) en Hupac 13,44% (was 25%).

Door de overname van Crossrail (dat gespecialiseerd is in het verkeer over de Alpen tussen Italië, Duitsland, België en Nederland) heeft Rhenus nu een belangrijke speler in het goederenvervoer per spoor in handen.

## Een TRAXX voor Crossrail

Crossrail huurt bij Macquarie Rail de TRAXX 186 150. Deze locomotief werd op 11 december 2014 overgebracht van Aachen West naar Antwerpen-Noord. De volgende dag begon reeds de opleiding voor de bestuurders. Ze wordt ingezet tussen Zeebrugge en Aachen West.

Deze locomotief werd in 2008 gekocht door de leasingmaatschappij CB Rail, dat sinds 4 januari 2013 Macquarie Rail heet. De machine werd achtereenvolgens gehuurd door ITL (5 februari 2008), Captrain (2010), Crossrail voor diensten in Duitsland (23 februari 2013), LOCON (in de loop van 2013) en tenslotte Crossrail (11 december 2014). Ze draagt het EVN-nummer 91 80 6186 150-9 D-XRAIL.

**FOTO 125-40** Op 21 november 2014 werd een tweede trein-tram voor de AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft) overgebracht van Antwerpen-Waaslandhaven naar Karlsruhe (zie OP DE BAAN 124, blz. 38). We zien het transport in de buurt van Begijnendijk, op de lijn 16 tussen Lier en Aarschot. Tot Aachen West werd hij gesleept door de DE 6312 van Crossrail. Simon DE RIDDER.



**FOTO 125-41 →**

Op 1 december 2014 lag de provincie Luik stil door een syndicale actie waardoor er geen treinen via Montzen konden rijden. Daarom werd de zinkertrein naar Stolberg omgeleid via Nederland (via Roosendaal en Venlo). De trein werd gefotografeerd te Zegge, tussen Roosendaal en Breda. Hij wordt gesleept door de PB 17 / V267 van Rurtalbahn / Trainsport.  
Dennis VANSUMMEREN.



**FOTO 125-42 →**

Van 18 tot 23 oktober 2014 konden er geen treinen via Tilburg rijden wegens grote infrastructuurwerken. Daarom werd trein 47606 Antwerpen - Geleen-Lutterade omgeleid via Hasselt, Visé en Maastricht. Op 22 oktober werd hij gefotografeerd in Schulen (lijn 35 tussen Diest en Hasselt), gesleept door de PB05 / 6609 van CAP-TRAIN. Johnny BRAUNS.



**FOTO 125-43 ↓**

Wegens werken op het Nederlandse net, werden de kalktreinen tussen Hermalle-sous-Huy en Beverwijk gedurende enkele weekends omgeleid via Essen en Roosendaal. Op 9 november werd trein 49663 Beverwijk - Hermalle-sous-Huy gefotografeerd te Hoeselt (lijn 34 tussen Hasselt en Tongeren). Johnny BRAUNS.



## Er beweegt wat bij Train World



Gedurende de herfst van 2014 werden de sporen aangelegd die treinen moeten toelaten om Train World te Schaarbeek binnen te brengen. Zo werd het mogelijk dat reeds meerdere machines eind november binnengereden werden in het museum.

Het eerste voertuig dat zo zijn intrede deed op 18 november was het rijtuig 7724 van het motorstel uit 1935.

Op 20 november was het de beurt aan de tweeassige Brossel-motorwagen 551.48 om zijn plaats in het museum in te nemen.

Op 24 november kwam het drieassige rijtuig, type GCl, zijn plaats in de hal opeisen.

Draisine 38 025 701 60 kwam aan op 25 november.

De laatste machine, de Atlantic 12.004, kwam aan in de nacht van 27 op 28 november. Tijdens de verplaatsing naar haar standplaats ontspoorde zij in een scherpe bocht in het museum, waardoor zij enkele dagen geïmmobiliseerd werd.



**FOTO 125-44** ↑ Hier zien we de achterzijde van Train World, waar de toegangssporen worden aangelegd. De opening van het museum, voorzien voor midden 2015, zal waarschijnlijk worden uitgesteld. *Julien CASIER.*

**FOTO 125-45** ↓ Tijdens de overbrenging van Haine-Saint-Pierre naar Schaarbeek, rijdt rijtuig 7724 van het motorstel uit 1935 langs het perron te Brussel-Zuid. *Pierre HERBIET.*





FOTO 125-46 ↑ - FOTO 125-47 ↓ Het rijtuig 7724 bij aankomst in het station van Schaarbeek. Gwenaël PIERART.





FOTO 125-48 ↑ - FOTO 125-49 ↓

Rijtuig 7724 wordt naar zijn nieuwe standplaats geduwd door de 6041.

Hieronder rijdt het langs het baanwachtershuisje. Van hieruit werd de overweg bediend van de Steenweg op Vilvoorde. Vandaag staat hier even verderop een brug over de sporen (de Albertbrug). Gwenaël PIERART.





**FOTO 125-50** ↑ De Brussel-motorwagen 551.48 komt op 20 november per vrachtwagen aan te Schaarbeek. Hij wacht hier in de Georges Rodenbachlaan om het museum binnen te rijden. Armand BEERLANDT.

**FOTO 125-51** ↓ De 12.004 werd op 27 november overgebracht van Haine-Saint-Pierre naar Schaarbeek, gesleept door de 6041. Na een laatste rangering zal zij het museum binnengeduwd worden. Pierre HERBIET.





**FOTO 125-52** ↑ - **FOTO 125-53** ↓ *Langzaam komt de 12.004 het museum binnen. Links zien we de draisine 38 028 701 60, die reeds haar plaats gevonden heeft. De 12.004 zal even verder, in het tweede deel van het gebouw, ontsporen (foto onderaan). Ze zal opgesteld worden tussen de Brossel-motorwagen 551.48 (links) en het motorstel uit 1935 (rechts). Dit rijtuig kwam via het zelfde spoor het museum binnengereden; werd vervolgens opgetild en op zijn plaats rechts neergezet op 24 november. Armand BEERLANDT.*





De E-1418 wacht op 3 mei 2013 op het vertrek in Casablanca Voyageurs met de trein 119 naar Fès. Links op de foto de ZMC 16 die de verbinding met de luchthaven Mohamed V zal bedienen. Thierry COCHIN.

## De Marokkaanse spoorwegen vandaag

De Marokkaanse spoorwegen, geëxploiteerd door de ONCF, zijn sedert de door TSP georganiseerde reizen in 2000 en 2002 radicaal veranderd. De lijnen werden geëlektrificeerd (de lijn van Tanger in 2009, inbegrepen het nieuwe lijnsegment van 47 km waarmee Sidi Kacem en Fès-Oujda, worden vermeden waarvan het onder spanning brengen voorzien is in 2015) en een hogesnelheidslijn

van 200 km tussen Tanger en Kenitra (14 TGV Duplex zijn bij Alstom besteld) is in aanbouw.

De Franse overheersing op het Marokkaanse net is overtuigend: de ONCF was de enige klant voor de Prima II van Alstom. Twintig locomotieven (Bo'Bo') met een vermogen van 6400 kW, genummerd E-1401 - E-1420 werden in 2009 en

2010 geleverd. Ze kunnen rijden aan 160 km/h en worden vooral voor reizigers-treinen gebruikt. Ze verschijnen ook aan kop van de goederentreinen op de lijnen Casablanca - Tanger en Casablanca - Fès.

Meer verrassend: zeven andere Alstom-locomotieven zijn in dienst in Marokko: de BB 36001 t/m 36006 en de 36008 van de SNCF, gehuurd bij Akiem door de 'Office Chérifien du Phosphate'. Deze zeven locomotieven, eerder ingezet in Frankrijk en België, werden naar Marokko overgebracht in september 2012 en rijden fosfaatreinen van bijna 5000 ton tussen de mijnen van Khouribga en de haven van Jorf.



De 36006 eerder te zien in België, rijdt vandaag rond op de Marokkaanse lijnen aan kop van fosfaatreinen. Deze locomotieven hebben helaas niet meer hun netheid van 15 jaar geleden. Sidi al Aidi, 29 april 2013. Thierry COCHIN.



*Op 2 mei 2013 rijdt trein 204 Taourit - Fès langs het stuwmeer van Matmata aan de dam Idriss Premier. Aan kop staat de DF-118, ex-CC 72027 van de SNCF (geschraapt te Nevers op 18 juni 2007). Zij draagt nog steeds haar 'Fret'-livrei. Thierry COCHIN.*

Wat de tractie betreft, werden dertig nieuwe diesellocomotieven (Co'Co') type NGT26CW-3wNFORCE genaamd DH-400 geleverd tussen 2012 en 2014 door de Kroatische maatschappij TŽV Gredelj. Zij worden gebruikt voor goederentreinen, hebben een vermogen van 2460 kW en kunnen rijden aan 100 km/h. De DH-416 t/m DH-420 maken hierop een uitzondering en slepen reizigerstreinen aan 140 km/h.

Zes locomotieven van de reeks CC72000 werden in 2007 van de SNCF gekocht en ze vervoegden de 14 identieke machines reeks DF die in 1970 door Alsthom aan de ONCF werden geleverd. De 72009, 72018, 72085, 72027, 72020 en 72003 van de SNCF werden hernummerd als DF115 t/m 120. Sedert de elektrificatie van de lijn Tanger - Sidi Kacem is hun inzet verplaatst naar de lijn Fès-Oujda en de nieuwe lijn naar Nador zowel voor reizigers- als goederendiensten.

*Aankomst te Fès van trein 204 met bestemming Taourit, op 1 mei 2013 getrokken door de DF-120 (ex-CC 72003 van de SNCF, geschraapt te Nevers op 20 juni 2007). Hoewel deze machine nog steeds haar groene Fret-SNCF livrei draagt, is ze voorzien van het logo van de Marokkaanse spoorwegen en een plaat met daarop in reliëf het nieuwe nummer. Thierry COCHIN.*





*Op 3 mei 2013 doorrit te Bouskoura van een fosfaattrein gesleept door de 36001. Thierry COCHIN.*

*Op 30 april passeert de E-1420 in het station van Casa Oasis 1 met trein 613 Sidi Kacem - Marrakech. Thierry COCHIN.*





**Op 12 februari 2010 rijdt een gemoderniseerde ZM zonder nummer een pendeltrein tussen Casablanca en de luchthaven Mohamed V. Hij is gefotografeerd tussen Bouskoura en de luchthaven. David GUBLER.**

De 14 verouderde motorstellen 'break', reeks ZM, geleverd in 1984 (ZM1 t/m ZM8) en 1995-1996 (ZM11 t/m ZM16) door *la Brugeoise et Nivelles* en ACEC proberen hun leeftijd te verbergen door nieuwe kleuren. Ze worden nog steeds ingezet in Casablanca voor de bediening van de luchthaven naar El Jadida en Settat, maar worden vervangen door van oor-

sprong Italiaanse (TAF) dubbeldeks-motorstellen op de pendeldiensten TNR (Train National Rapide) Casablanca - Rabat - Kenitra. Oorspronkelijk voorzien van een knappe zandkleurig-rode schildering werden ze getooid met een twee tinten blauwe livrei vooraleer ze de standaard schildering van de ONCF met wit en oranjerood droegen. Een renovatie-

programma van de 14 stellingen werd in 2010 gestart met de medewerking van Bombardier. Samen met de oprissing van het interieur en de modernisering van de tractie-uitrusting werd een overwegend grijze schildering, met witte deuren en blauwe rand onderaan de kast, aangebracht. In 2013 werd een vijfde livrei voorzien, een combinatie van wit en groen.

**Op 29 april 2013 rijden de ZM13 en ZM11 een regionale trein. Vertrek in het station Ain Sebâa. Thierry COCHIN.**



# LOCO 2015

# TSP-Publicaties

Zoals elk jaar, geeft TSP ook dit jaar spoorwielkalender uit. Deze bestaat uit 12 foto's met een spoor onderwerp, zowel Belgisch als buitenlands. De kalender wordt uitgegeven op A3-formaat met geplastificeerde koft en spiraalbinding.

Onderwerpen voor 2015 zijn:

- diesellocomotief 5110 te Edingen in de sneeuw;
- motorwagen 4003 te Oudenaarde;
- locotractor 9157 te Ronet;
- diesellocomotieven 6253 + 6255 te Landskouter;
- elektrische locomotief 2005 te Sclaigneaux;
- stoomlocomotief 231E2 van de SNCF te Frameries
- diesellocomotief 211.006 te Purnode;
- prototypemotorstel 050 te Berchem;
- TRAXX van Akiem te Marches-les-Dames;
- diesellocomotief 6202 te Gent;
- diesellocomotieven 6006, 1604 CFL en 6215 te Troisvierges
- locomotief nr. 9 van de steenkoolmijn te Beringen;

€11

Formaat A3 - glanzend papier - spiraalbinding  
Verkoopprijs: € 11 + verzendkosten (kp2).  
Mededeling: LOCO 2015.



## UN SIECLE DE VAPEUR 6

€32



## STOOM 6

Het zesde deel uit de reeks "Een eeuw Stoom" is 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.



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

**N i e u w !**

# LES COMOMOTIVES TYPES 101-120-121

Dit boek, geschreven door Eric Van Hoeck bespreekt de eerste elektrische locomotieven van de NMBS. Het zal beschikbaar zijn tegen de jaarwisseling.

De locomotieven van de types 101, 120 (latere reeksen 29 en 28) en 121, de pioniers van de elektrische tractie, worden in detail besproken.

Men ontdekt de oorsprong van hun concept, de verschillende bouwfasen, de reden van de uiteindelijke keuze, hun gebruik en inzet, hun beurtrol in de verschillende stelplaatsen, de diensten die werden uitgevoerd, de heropstanding en het einde van hun loopbaan.

Dit is zonder twijfel een naslagwerk dat niet mag ontbreken in uw bibliotheek!

Het is enkel beschikbaar in het Frans.

€45

## LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique  
par locomotive à la SNCB

E. Van Hoeck



Formaat A4 - 250 pagina's - talrijke plannen en foto's - harde, gekartonneerde kaft - ingebonden met linnendraad - ééntalig Frans.

Prijs: € 45 + portkosten 1550 gram. Mededeling: "loco 120"

**N i e u w !**

# Het openbaar vervoer in België 1960-1970

Deel 2 van de geschiedenis van ons openbaar vervoer rolt weldra van de persen. Na een bespreking van de algemene situatie van het openbaar vervoer, wordt elke maatschappij diepgaand geanalyseerd, in verband met de middelen die ze hadden, het effect van de concurrentie van de auto en de maatregelen om hun ondergang tegen te gaan, enz...

Het geheel met 336 pagina's tekst wordt geïllustreerd met meer dan 500 foto's in zwart/wit en in kleur. Dit boek verschijnt, net zoals het eerste deel, in een Nederlandse- en Franstalige versie.

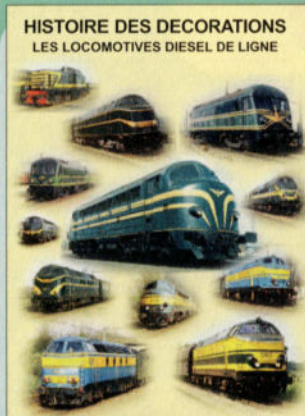
## Openbaar vervoer in België 1960 - 1970 De sombere jaren JACQUES PEETERS

€45

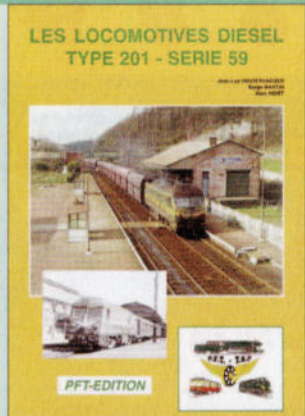


Formaat A4 - 336 pagina's - Stevige kartonnen kaft - Meer dan 500 foto's in zwart/wit en kleur - ingebonden met linnendraad - eveneens verkrijgbaar in Franstalige versie.

Verkoopprijs: € 45 + verzendkosten (1800 gram). Vermelding: Vervoer II



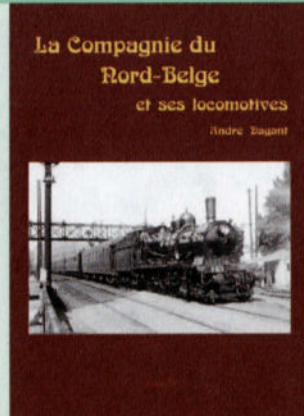
**LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB**  
TOME I  
**LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE**  
Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.  
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR.  
Gekartonnerde kaft - € 59,00 - 1600 g



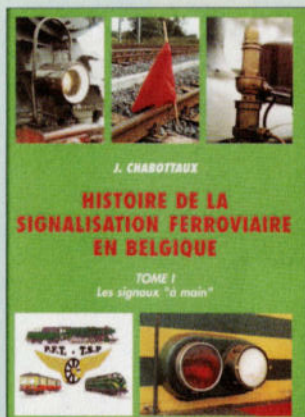
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.  
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.  
€ 49 - 1600 g



**LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES series 101 - 120 - 121**  
Les débuts de la traction électrique par locomotive à la SNCB.  
Geschiedenis van de eerste elektrische locomotieven bij de NMBS: type 101 (later 29), 120 (later 20 en 28) en 121. Een naslagwerk dat nergens mag ontbreken.  
Formaat A4 - 280 pagina's - harde gekartonnerde kaft - 425 foto's - 75 plans - FR  
€ 45,00 - 1600 g



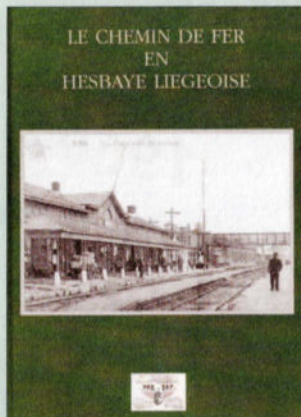
**La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives**  
André DAGANT  
**LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE**  
Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.  
Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartonnerde kaft - FR  
€ 59 - 1800 g



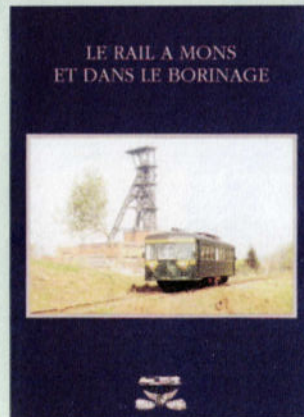
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION** tome I  
Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.  
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR  
€ 24,50 - 950 g



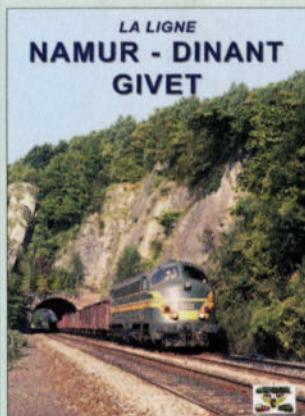
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION** tome II  
Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.  
A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR  
€ 35,00 - 1500 g



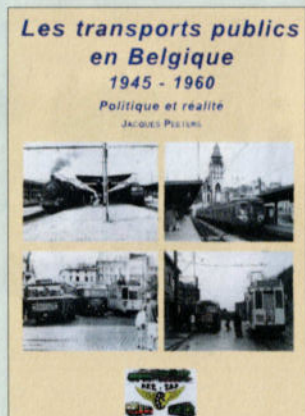
**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE**  
De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).  
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR  
€ 23,50 - 750 g



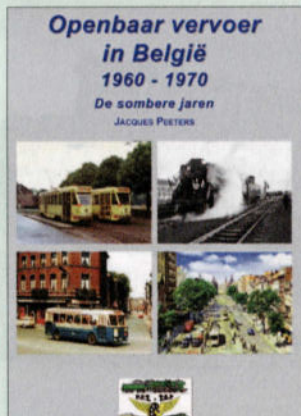
**LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE**  
Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.  
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR  
€ 23,50 - 750 g



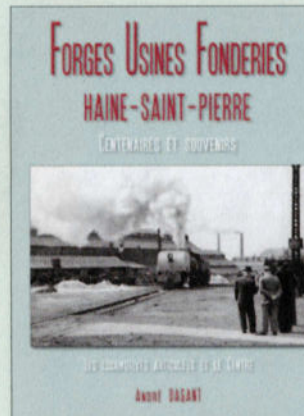
**LIJN 154**  
Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.  
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"  
€ 39,00 - 1500 g



**HET OPENBAAR VERVOER 1**  
Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.  
A4 - 287 pagina's - gekartonnerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig  
€ 45 - 1500 g



**HET OPENBAAR VERVOER 2**  
Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970.  
A4 - 369 pagina's - gekartonnerde kaft - ± 500 Z/W-foto's - NL- of FR-talig  
€ 45 - 1800 g



**F.U.F.**  
Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".  
A4 - 255 pagina's - Franstalig  
€ 38,00 - kp5



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



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



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



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



**EEN EEUW STOOM 6**  
**EEN EEUW STOOM 6**  
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.  
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



**ONZE SPOORWEGEN 1**  
**De meerspanningen**  
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.  
 A5 - 132 pagina's - harde 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

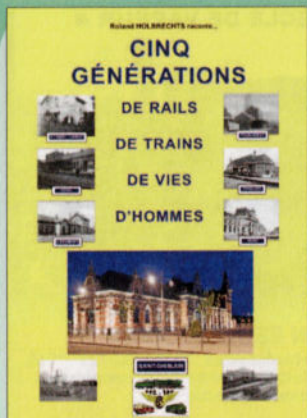


**ONZE TRAMS 1**  
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV, tweetalige teksten.  
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonnerde kaft - € 28,00 - 750 g



**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

**BOEK BIJNA UITVERKOCHT**



**CINQ GÉNÉRATIONS**  
 De familie Holbrechts telt vijf generaties spoormannen. Dit boek vertelt hun geschiedenis. Alle stations waarin zij werkten worden besproken: Chimay, Libramont, Leval en de lijnen 109 en 156. Het belangrijkste hoofdstuk bespreekt Saint-Ghislain

A4 - 368 pagina's - 867 foto's - Franstalig  
 € 40,00 - kp2



**SPOORWEGBOEKJE 1940**  
 Heruitgave van de reisgids van 1940 tijdens de Duitse bezetting.

A4 - 48 pagina's -  
 € 6,50 - 250 g



**LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98**  
 Geschiedenis van de belangrijkste lijn van de Borinage en haar zijlijnen. Men ontdekt eveneens de lijn 98 Mons - Warquignies, de oude lijn 96, de stations van Mons.

A4 - 174 pagina's - talrijke foto's en kaarten - Harde gekartonneerde kaft - Franstalig  
 € 30,00 - 1100 g



**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 - gekartonneerde kaft - NL/FR  
 € 35,00 - 1500 g



**RAILEXPO 2010**  
 Beschrijving van het NMBS-materiaal in de periode 1950 - 2010.

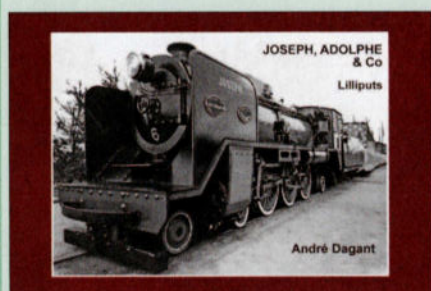
A4 - 52 pagina's - kleurenfoto's - NL-FR €10,00 - 250 g



**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 gekartonneerde kaft - NL/FR - € 38,00 - 1100 g

ZIE Blz. 2



**LILLIPUTS**  
 Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).

A4 - 143 pagina's - harde gekartonneerde kaft - gebonden met linnendraad - talrijke Z/W-foto's en plans - NL/FR - € 29,00 - 750 g



**DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING**  
 De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010). Nederlands- of Franstalig

168 pagina's - kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - A4 - € 30,00 - 750 g



**LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS**  
 Dit boek beschrijft in detail de oude lijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (FR).

29 x 22 cm - 70 zwart-wit- en kleurenfoto's harde kaft - FR - € 22,00 - 750 g

## Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 125-24) 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 125-29 ZW): dit zijn zwartwitfoto's.

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

**Uiterste besteldatum:** 30-03-2015

**Leveringsdatum:** ± 25-04-2015

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 Salzannes"	€ 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 :	Chinees 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

## Fotothema's (vervolg)

☐ Nr. 71 :	De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 73 :	De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 77 :	Homologatieritten (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 78 :	De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn123	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondekoppjen)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 82 :	Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvvy	€ 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-la-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(G2100)	€ 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 schilderingen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 111 :	Stoomspektakel op "le Chemin de fer du Bocq"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 112 :	De Benelux gesleept door de TRAXX'en reeks 28	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 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 :	Diesel locomotief 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. 122 :	Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 123 :	Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 124 :	BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€ 10,00	75 g

### FOTOTHEMA 125



Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse.

Mededeling : Fotothema 125.

# Bestellen - 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:

- "Rétrotrain" 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	4,00
tot 350 g	2,20	2,20	8,00
tot 1000 g	3,70	3,70	18,50
tot 2000 g	5,20	5,20	37,00
kilopost 2 kg (kp 2)	6,50	6,50	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	9,10	9,10	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,10	17,00	135,00

Tarieven in euro (kp = kilopost).

**Belangrijke opmerking:**

**Geen verzendkosten binnen Europa voor bestellingen van meer dan 60 euro!**

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

## OP DE BAAN

abonnement 2015  
(met ingang op 01-01-2015)

- |                              |             |       |
|------------------------------|-------------|-------|
| 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      | 210 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      | 350 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

## LOCO-kalenders

Nog beschikbaar: 2005, 2011, 2013, 2014  
per kalender: € 5,00 kp2

**LOCO 2015 € 11,00 kp2**



## DVD

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



**Parade Gros Nez**

**A toute vapeur sur le Bocq**

## Pin's

- Pin's diesel locomotief type 201 € 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



*Op 3 mei 2013 passeert de gemoderniseerde ZM8 als regionale trein Bouskoura. Thierry COCHIN.*

*Dezelfde dag op dezelfde plaats, doorrit van de gemoderniseerde ZM6 getooid met de nieuwe livrei. Het gaat om de vijfde kleurstelling waarmee de Marokkaanse breaks uitgerust zijn. Thierry COCHIN.*



# Frankrijk: de opmars van de 2N2



*De dubbeldeksstellen Euroduplex worden eveneens ingezet op de klassieke lijnen, vooral op de PLM-as tussen Dijon en Lyon. Hier zien we de 4723 op 21 augustus 2013 te Fleurville-Pont-de-Vaux. Gilbert LAURENT.*

De saga van de TGV gaat verder, er wordt volop verder uitgebreid en gediversifieerd (de verscheidene generaties: Sud-Est, Atlantique, Réseau, Eurostar, PBA, PBKA, POS, Duplex, enz...). De laatste in de reeks is de TGV 2N2 (dubbeldeks hogesnelheidstrein van de tweede generatie) en beter gekend als Euroduplex. Zoals uit een inventaris van einde 2014 blijkt, dat dit het begin is van een hele reeks veranderingen.

Deze driespannings TGV (25 kV, 15 kV en 1,5 kV DC) heeft een maximum snelheid van 320 km/h (300 km/h onder 15 kV). Het vermogen is 9280

kW onder 25 kV (6800 kW onder 15 kV en 3680 kW onder 1,5 kV). Ze kunnen gekoppeld worden met de andere generaties (Réseau, PBA, PBKA, POS en Duplex). De 55 betrokken TGV's vormen geen homogeen geheel en zijn als volgt verdeeld:

- 30 driespanningsstellen ("3UA"), genummerd 4701 t/m 4730 voor de internationale verbindingen naar Luxemburg, Duitsland en Zwitserland;
- 10 stellen ("3HU"), genummerd 801 t/m 810 specifiek voor het verkeer naar het oosten van Frankrijk. De 2N2 wordt hier de voornaamste reeks;

- 15 stellen ("3UF"), genummerd 811 t/m 825 voor binnenlandse diensten en deze naar Luxemburg. De meest veelzijdige zijn de "3UA"-stellen, ze zijn dan ook uitgerust met veel elektronische snuffjes. Ze beschikken over veel veiligheidsvoorzieningen: MEMOR 2 voor Luxemburg; LZB en PZB voor Duitsland; ZUB en SIGNUM voor Zwitserland. Verder zijn ze ook uitgerust met de Franse veiligheidssystemen TVM 430 en het Franse KVB alsook met het Europese ERTMS.

*De dubbeldeksstellen Euroduplex zijn alomvertegenwoordigd: stel 4721 rijdt de 9574 Strasbourg - Paris-Est op 18 april 2013 op de heuvelachtige LN6 (LGV Est-Europe). Gilbert LAURENT.*



De stuurposten voldoen aan de nieuwste TSI-normen. Van de eerste reeks van 55 stellen krijgen 30 eenheden ETCS-beveiligingsapparatuur alsook Indusi en magneetremmen en aanpassingen aan het omgrenzingsprofiel om in Duitsland, Luxemburg en Zwitserland te mogen rijden.

In de stuurpost zijn de Duitse (EBULA) en de Zwitserse (PSION) dienstregelingsfiches naast elkaar geplaatst.

Een ander gevolg van deze veelzijdigheid is de complexiteit van de stroomafname. Hiervoor werden twee stroomafnemers type "CX autopiloté" per treinstel geplaatst. Eén met een sleepstuk van 1450 mm in harde koolstof (alleen voor de 25 kV voeding van de SNCF en de CFL) en 15 kV (alleen SBB) en één met een sleepstuk van 1950 mm in gemetalliseerde koolstof voor de 1,5 kV van de SNCF en 15 kV enkel voor de DB.



Voor de Euroduplex was er de Dasye (Duplex-asynchrone-ERTMS). Stel 739 wringt zich door de bochten van Barisey-la-Côte op 6 september 2012 als 5456 Metz - Marseille. Gilbert LAURENT.

Tot slot vermelden we nog de aanwezigheid van een ander beveiligingssysteem noodzakelijk voor het verkeer op de klassieke Duitse lijnen zonder LZB om de remweg te respecteren tot 155 km/h. Het betreft elektromagnetische remmen geplaatst op de acht assen van vier draaistellen (buitenste draaistel van elke tractie-eenheid en het draaistel van het rijtuig vlak na de tractie-eenheid).

De treinstellen "hispanisés" (type "3UH") zijn aanzienlijk lichter en de uitrusting bevat ook de ASFA (snelheidscontrole bij de RENFE) en éénbenige stroomafnemers "Euro-archet" van 1600 mm die in de plaats komen van deze van 1450 mm.

Een andere merkwaardigheid is het feit dat deze treinen voorzien zijn van een "Spaanse" airconditioning (waarbij het debiet van de verse luchtstroom wordt vermindert bij een buitentemperatuur boven de 35 °C). De ruiten hebben ook een betere reflectiecoëfficiënt van het zonlicht. De "3UF" treinstellen die enkel voor het nationale verkeer voorbehouden zijn, worden toch uitgerust voor een 3 kV voeding. De nieuwe TGV-stellen zullen het net weldra veroveren...

De eerste inzet vond plaats in juni 2011 met de 4703 en ze zijn nu bijna allemaal geleverd (alleen ontbreekt de 4701, het pre-productietreinstel dat nog niet conform is).

De "3UA" worden geleidelijk ingezet op de verbindingen tussen Frankrijk en

Zwitserland in Lyria-kleurstelling naar Basel, Zürich, Bern en Genève. Ze worden ook belangrijker in het POS-verkeer ("Paris - Ost-Frankreich - Süd-Deutschland") en tussen Frankrijk en Duitsland via Forbach (Frankfurt), Kehl (Frankfurt, Stuttgart, München) en Neuenburg (Freiburg).

Terug op de LN6: de Euroduplex 4710 rijdt als 2358 Colmar - Strasbourg - Paris-Est op 31 oktober 2012. Gilbert LAURENT.





**Aan de uitlopers van de Jura en onder een verouderde bovenleiding nadert stel 747 met bestemming Paris-Gare de Lyon op 18 oktober 2013 Virieu-le-Grand. Gilbert LAURENT.**

Bovendien worden de vrijgekomen POS-stellen ingezet op de verbinding naar Zürich, Lausanne en Genève. De combinatie van deze beide nieuwe opdrachten zijn de reden dat negen "Lyria"-stellen van het type Sud-Est (110 t/m 118) tussen december 2012 en december 2013 uit dienst werden genomen. Talrijke gebreken beperkten hun snelheid tot 270 km/h. Deze stellen maakten deel uit van de eerste generatie die in de periode 1981-85 werd geleverd.

De "3UH" worden samen met de "3UA" geleverd en verschijnen sinds december 2012 op het net. Hierdoor is de subreeks "Espagne" volledig sinds de 810 in november 2013 als laatste werd geleverd. In het begin werden zij ingezet op de verbindingen "Sud-Est" (vanuit Paris naar Genève, Montpellier en Nice) en vanaf einde juli 2014 verschenen zij op de as Paris - Barcelona, tijdelijk nog samen met de 13 stellen "Dasye" (nrs. 732 t/m 744) die geschikt zijn voor het RENFE-net maar zullen worden vervangen door de reeks "Espagne".

De "3UF", waarvan de eerste twee stellen in dienst kwamen in mei 2014, worden nog volop gebouwd. Tweemaal acht rijkundigen voor de toekomstige stellen 813 en 814 werden vanuit de fabriek Alstom-Aytré (nabij La Rochelle) overgebracht naar Alstom-Belfort waar zij zullen gekoppeld worden aan hun motoreenheden in oktober 2014. De "3UF" krijgen een

nieuwe karmijnrode livree. De indienstname van de "3UF" zal leiden tot een schrapping van eenzelfde aantal stellen "Sud-Est", waarvan een 30-tal eenheden (of ongeveer 30% van het initiële park), reeds uit commerciële dienst zijn verdwenen. Het einde nadert dus voor de eerste Franse TGV-stellen en zal vermoedelijk als volgt verlopen: een project voorziet hun hergebruik op de klassieke lijnen waar zij de gesleepte treinen "TEOZ" zullen vervangen. Deze vernieuwingsoperatie kreeg de naam "Renov 2" en startte in oktober 2014 met stel 21.

De levensverwachting voor deze stellen bedraagt nog 12 jaar.

Het is nog niet gedaan. De vernieuwing van het park gaat verder, samen met de verdere ontwikkeling van het hogesnelheidsnet: een optie op de aankoop van 40 bijkomende stellen, een optie die gelicht werd in juli 2013. Het aantal "Euroduplex" bereikt dan 95 eenheden. Een eerste opdracht is te voldoen aan de noden die zullen voortvloeien bij de opening van de LGV SEA (Sud-Europe-Atlantique), ofwel de verbinding Tours -



**Het stel 739 in dienst als 5459 Marseille - Metz op het zware lijngedeelte in de regio's Lorraine en Bourgogne op 6 september 2012. Gilbert LAURENT.**



**Een nieuwe generatie, een nieuwe livrei: acht rijkstijgen, die het stel 813 zullen vormen, worden overgebracht van La Rochelle naar Belfort. De 813 is het derde stel uit zijn reeks. Reuilly (Aisne), 30 augustus 2014. Gilbert LAURENT.**

Bordeaux, een verlenging van de verbinding Paris - Tours.

Dit zal zijn weerslag hebben op de schrapping van een aantal stellingen "Atlantique" (de oudste stellingen, deze van Sud-Est niet meegerekend) die in dat geval van het net zullen verdwijnen in de jaren

2018-2019.

Wanneer het effectief van de hogesnelheidsstellen de kaap van de 500 eenheden zal bereiken, waarvan 40 % dubbeldeks, laten deze perspectieven vermoeden dat een groot en belangrijk gedeelte van het park, dat een gemid-

delde leeftijd heeft van 18 jaar, zal worden vernieuwd.

Zo vervolgt het epos van de hoge snelheid in een land dat aan de basis ligt van het hogesnelheidsnet.

**Gilbert LAURENT.**

**De levering van de stellingen 800 gaat verder en de eerste vijf "3UF" worden bij de nieuwe dienstregeling 2015 in dienst genomen. Op 11 oktober 2014 wordt de toekomstige 814 naar Belfort gesleept door de 26174 als trein 443453. Gilbert LAURENT.**



## Rusland

### De vernieuwing gaat verder

De Russische spoorwegen hebben een belangrijk vernieuwingsprogramma gelanceerd. Tot in 2020 worden elk jaar 700 nieuwe locomotieven geleverd. In 2013 werden 804 nieuwe locomotieven in gebruik genomen. In 2014 zouden 629 nieuwe locomotieven aangekocht worden (waarvan 352 elektrische en 277 diesellocomotieven). Tijdens het eerste semester werden 339 locomotieven (211 elektrische en 128 diesel) geleverd:

#### Voor de goederendiensten:

- 22 dubbele locomotieven type 2ES10 geschikt voor 3000 V die als bijnaam "Granit"-Ural-locomotieven meekregen. Ze zijn gebouwd door Siemens en Sinara (221 locomotieven besteld in mei 2010, 120 km/h, 8400 kW asynchrone tractie);
- 54 dubbele locomotieven type 2ES5K geschikt voor 25 kV voor NEVZ Novotcherkassk (250 locomotieven besteld in 2006, 110 km/h, 6560 kW);
- 44 dubbele locomotieven type 2ES6 geschikt voor 3 kV bijgenaamd "Sinara"-

- Ural-locomotieven (in productie sinds 2007, 427 locomotieven in oktober 2014 al in gebruik, 120 km/h, 6440 kW);
- 91 driedelige locomotieven 25 kV type 3ES5K bijgenaamd "Yermak" voor de NEVZ van Novotcherkassk (in productie sinds 2007, 629 locomotieven in oktober 2014 al in gebruik, 10.000 kW);
- 38 dubbele diesellocomotieven type 2TE116U (in productie sinds 2007, 325 locomotieven in dienst, 100 km/h, 5300 kW);
- zeven dubbele diesellocomotieven type 2TE25A "Vityaz" voor Bryansk (in productie sinds 2006, 38 locomotieven in oktober 2014 al in dienst, 120 km/h, 5000 kW);
- een dubbele diesellocomotief type 2TE25AM (variant van de 2TE25A met MTU motoren 20V4000R43, 10 locomotieven besteld, 120 km/h, 5000 kW);
- acht driedelige diesellocomotieven type 3TE116U voor Lugansk (in totaal 14 locomotieven geleverd, 100 km/h, 7950 kW);
- 15 driedelige diesellocomotieven type 3TE116UD (variant van de 3TE116U met General Electric-motor).

#### Voor de reizigersdienst:

- zes tweespanningslocomotieven type EP20, Bo'Bo'Bo' 3 kV/25 kV voor de NEVZ Novotcherkassk in samenwerking met Alstom Transport (200 locomotieven

- besteld in mei 2010, 200 km/h, 7200 kW);
- 28 locomotieven Co'Co' 3 kV EP2K voor Kolomna (266 locomotieven in oktober 2014 al in gebruik, 160 km/h, 4800 kW);
- de laatste vijf locomotieven Bo'Bo'Bo' 25 kV type EP1M voor NEVZ Novotcherkassk (sinds 2007 zijn al 403 exemplaren geleverd, 140 km/h, 4400 kW);
- 14 diesellocomotieven Co'Co' type TEP70BS voor Kolomna (215 locomotieven geleverd tussen 2002 en september 2014, 160 km/h, 2942 kW).

#### Voor de rangeerdiensten:

- 27 locomotieven type TEM18D voor Bryansk (in productie sinds 2004, 830 locomotieven in gebruik vanaf september 2014, 100 km/h, 880 kW);
- zes locomotieven type TEM18V met Finse Wärtsilä-motoren (in productie sinds 2011, 34 locomotieven gebruikt in september 2014);
- twaalf 8-assige locomotieven (Bo'Bo') (Bo'Bo') type TEM7A voor Ljudinovo (sinds 2008 in productie, meer dan 400 locomotieven geleverd in diverse landen en aan industriële netwerken, 100 km/h, 1470 kW).

Verder werden negen motorstellen type ED4M (11 rijtuigen) geleverd door Demikhovskii en zes dubbele motorstellen type RA-2 door Metrovagonmash.

**FOTO 125-54** De EP2K zijn de eerste elektrische locomotieven geleverd door Kolomna, nabij Moskou, dat vroeger gespecialiseerd was in dieseltractie. Ze worden geleidelijk de locomotieven van Tsjechoslowaakse oorsprong van de reeksen ChS2, ChS2K en ChS2T vervangen voor het slepen van reizigerstreinen op het 3 kV-net. De EP2K-213 (Kolomna 3408/2013) wordt sinds oktober 2013 gebruikt en is toegewezen aan de stelplaats Sint-Petersburg-Moskovski. In september 2014 zijn er 266 EP2K in dienst te Barabinsk en Sint Petersburg. Moskou, Iaroslav Station, 12 oktober 2014. Philippe DE GIETER.





**FOTO 125-55** Om de kwaliteit van de dienstverlening tussen Moskou en Sotsji, ter gelegenheid van de Olympische Winterspelen 2014 te verbeteren, heeft de RZD in 2010 een reeks van tweespanningslocomotieven 3 kV / 25 kV met asynchrone tractie besteld bij NEVZ Novotcherkassk en Alstom Transport. Twee prototypes werden geleverd in april 2011 en in februari 2012, vooraleer met de serieproductie werd gestart in december 2012. In oktober 2014 waren al 46 locomotieven gebouwd en ze worden toegewezen aan de stelplaats Moskou-Sortirovotchnaja-Rjazanskaja. De laatste locomotieven moeten geleverd worden in 2020. Gelijktijdig heeft de RZD hun eerste dubbeldeksrijtuigen besteld in de wagenfabriek Tver: 38 rijtuigen met compartimenten, 4 slaaprijtuigen, 4 dienst- en 4 restauratierijtuigen. Ze zullen drie treinstellen van 15 rijtuigen vormen. De nieuwe treinen kwamen in dienst op 1 november 2013 op de verbindingen 104/103 tussen Moskou en Adler.

Op 11 oktober 2014 sleept de EP20-029, in bedrijf sinds 9 november 2013, een trein met dubbeldeksrijtuigen als trein 104 Moskou-Adler en passeert in het station van Kratovo, tussen Moskou en Ramenskoe. Philippe DE GIETER.

### ■ Oostenrijk: de Desiro's zijn aangekomen

De eerste Desiro ML besteld door de Oostenrijkse spoorwegen is op 10 november 2014 door Siemens geleverd. Er zijn 100 exemplaren besteld voor een bedrag van 550 miljoen euro. Ze zijn vergelijkbaar met de NMBS-Desiro maar tweespanning, 15 kV en 25 kV. De binneninrichting is aangepast aan de te leveren diensten. 30 stellingen zullen worden ingezet op het S-Bahn-net van Wien. Deze hebben zes toegangsdeuren per rijtuig en 259 zitplaatsen.

De volgende 70 treinstellen zijn bestemd voor de regionale treinen in de deelstaten:

- Niederösterreich (35)
- Steiermark (18)
- Oberösterreich (17).

Ze hebben vier toegangsdeuren en 244 zitplaatsen.

**De eerste Desiro tijdens de persvoorstelling.**  
Foto Siemens.



### ■ Duitsland: de toekomstige ICx

In mei 2011 heeft de DB besloten om een nieuwe generatie ICE, bedoeld voor het langeafstandsverkeer te bestellen. Ze zullen de gesleepte treinen vervangen en in een latere fase de ICE1 en ICE2.

Een eerste reeks van 130 treinstellen werd effectief besteld. Ze worden geleverd vanaf 2017.



**Virtuele voorstelling van de toekomstige ICx-stellen van de DB.**

## Polen

### PKP: het einde van de SP45 en SU45

Bij het einde van de stoomtractie in Polen werd al snel duidelijk dat, ondanks de hoge mate van elektrificatie, er nog veel diesellocomotieven zouden nodig zijn. De enige Poolse locomotievenfabrikant, *Fablok* te Chrzanów, kon slechts locomotieven leveren van klein en middelgroot vermogen en niet aangepast voor de baandienst. De ontwikkeling van een nieuw type locomotief, bruikbaar in zowel goederen- als reizigersdienst, was dus noodzakelijk. Deze taak werd toevertrouwd aan *Cegielski* te Poznań. De dieselmotor is ontwikkeld op basis van de 8C22, een achtcilinder motor van 800 pk die in de SM42 gebruikt wordt, maar met 12 cilinders en voorzien van een turbo-lader. De bedoeling was om een 12C22W motor met 1700 pk bij 1100 t/min te bekommen, maar uiteindelijk werd slechts 1520 pk bij 1020 t/min gehaald. Om de belasting per as te verminderen werd voor een asindeling met 6 assen (Co'Co') gekozen.

De problemen die zich tijdens de ontwikkeling manifesteerden, resulteerden in een aanzienlijke vertraging en het prototype kon pas vanaf augustus 1967 getest worden. De locomotieven voor de goede-



**FOTO 125-94** Op 15 april 1993 komt een trein die rijdt tussen Wolsztyn en Poznań, aan in het pittoreske stationnetje van Ruchochice. Aan kop de SU45-247. J-L VANDERHAEGEN.

rentreinen reeks ST43 (*Electroputere*) en ST44 (*Lugansk*) zouden door dit type worden vervangen. De prototypelocomotief kreeg het nummer SU45-001 (type 301D). Zij behoorde nooit tot het effectief van de PKP en werd afgebroken midden 1970. Ondanks het geringer vermogen werden de prestaties toereikend geacht, maar de 12C22W motor was onbetrouwbaar en de verdere ontwikkeling werd stopgezet. Enkel het bekomen van een buitenlandse licentie kon het project nog redden. Er werd gekozen voor de Fiat motor 2112SSF van 1700 pk bij 1500 t/min.

Een tweede prototype (type 301Da), genummerd SP45-002, werd in juni 1968 gebouwd. Na uitgebreide testen werd ze

in 1971 opgenomen in de geschriften van de PKP en vernummerd naar SP45-500. Een reeks van 265 SP45 locomotieven voor passagierstreinen, uitgerust met stoomverwarming werd vervolgens besteld, na een aantal aanpassingen, vooral aan de elektrische apparatuur (type 301Db). De SP45-001 (HCP 003/1971) verliet de fabriek in juli 1971 en de laatste in september 1976. Drie gelijkaardige locomotieven met een koelsysteem aangepast aan de lokale omstandigheden (type 301Dc) werden aan de Libanese spoorwegen geleverd in 1977 (1201 t/m 1203). De SP45 werd al snel de basislocomotief voor de reizigersdienst bij de PKP, ter vervanging van de ST43, de ST44, de SN61 motorwagens en de stoomtractie.

**FOTO 125-95** Op 9 mei 2008 sleept de SU45-179 de lokale trein R7729 Tczew - Chojnice en komt aan in het eindstation. — J-L VDH.





**FOTO 125-96** Op 15 april 1993 vertrekt een trein uit Wolsztyn naar Lezno. Hij wordt gesleept door de SP45-078, uitgerust met stoomverwarming. Philippe DE GIETER.

**FOTO 125-97** Aankomst in het station van Człuchow van de lokale trein R58341 Chojnice - Szczecinek. De trein bestaat uit slechts één rijtuig met stoomverwarming en wordt gesleept door de SU45-064. Yves STEENEBRUGGEN.



In het midden van de jaren '80 werd beslist om de elektrische verwarming van reizigerstreinen algemeen in te voeren. Een eerste locomotief, de SP45-074, werd hiervoor omgebouwd in januari 1988, gevolgd door nog 190 andere tot in september 1997. Vanaf 1992 werden deze locomotieven geplaatst in de PKP-reeks SU45. De laatste vier SP45 werden in 1999 buiten dienst gesteld. De SP45-139 wordt bewaard in het museum van Kościerzyna.

In 2004 waren er nog 161 locomotieven in het effectief. In het najaar van 2009, na de reorganisatie van de PKP, werden 120 locomotieven verdeeld tussen PKP-Cargo (50 stuks), PKP-Przewozy Regionalne (regionaal personenvervoer, 51 stuks) en PKP-Intercity (19 stuks). Van de 120 locomotieven werden er slechts 36 gebruikt (14 door PKP-Cargo, 17 door PKP-PR en 5 door PKP-IC). De komst van veel moderne treinstellen had als gevolg een snelle daling van het gebruik en in april 2012 werd het totale effectief teruggebracht tot 12 locomotieven.

In de late jaren 1990 werd de hermotorisatie van 60 locomotieven overwogen, maar het project werd pas gestart in 2009 met de omvorming door PESA Bydgoszcz van de SU45-112 en ST45-01 voor PKP-Cargo. Ze werden uitgerust met een MTU-motor 12V4000R43 van 1770 pk. De stuurpost werd volledig herbouwd en verwarmingsapparatuur weggenomen. Twin-

**FOTO 125-91** Tussen Rzeszow en Lublin vervangen locomotieven van PKP Cargo de reeks SU45. Op 6 augustus 2014 komt de SU46-031 (1977) aan te Krasnic met trein TLK 35104 'Solina' Przemysl-Bydgoszcz, die zij hier sleept op het niet-geëlektrificeerde gedeelte Rzeszów-Lublin. Philippe DE GIETER.



**FOTO 125-92** Om de sneller de SU45 uit dienst te kunnen nemen, huurt PKP Intercity vier Tsjechische locomotieven. Op 23 augustus 2014 sleept de 754 025-5 (CKD 10456/1978) trein TLK 10012 Hańcza' Suwalki-Warszawa en nadert Nowa Kamienna, tussen Suwalki en Białystok. Philippe DE GIETER.

tig ST45 werden geleverd en ze zijn toegewezen aan stelplaatsen van Katowice, Lublin en Gdynia.

In 2012 werden de SU45-141 en 165 verkocht aan UNIKOL Kostrzyn voor nazicht en wederverkoop. De SU45-141, vernummerd als 301Db-141 werd vervolgens overgenomen door WAM gelegen te Kamieniec Żąbkowicki. PKP-PR gebruikte zijn laatste PKP SU45 tijdens de voorbije zomer voor de jaarlijkse verkeerspielen op de lijn Gdansk - Hel ter gelegenheid van het Woodstock Festival. PKP-Intercity heeft ze in juli 2014 vervan-

gen door locomotieven van de reeks 754, gehuurd bij de Tsjechische spoorwegen CD (025, 026, 037 en 046) op de verbindingen Białystok - Suwalki, Elk - Korsze en Gdynia - Hel.

De SU46 verhuurd aan PKP-Cargo worden gebruikt tussen Rzeszow en Lublin. De 754'en van de CD en de SU46'en zijn slechts een tijdelijke vervanging. Op 4 september 2014 heeft PKP-IC bij PESA een bestelling geplaatst van tien diesellocomotieven type GAMA voor het rijden van deze diensten.

Philippe DE GIETER.



# Gisteren



## AARSCHOT

Het NMVB-station van Aarschot was nabij het NMBS-station gelegen.

Op de foto boven zien we een gemengde tram reizigers/goederen die halt houdt aan het station. Het oude NMBS-station van Aarschot is te zien links achter de trein. Rechts de huizen tegenover de twee stations langs de Boudewijnlaan. Het station en de omliggende gebouwen hadden veel te lijden onder de bombardementen van de geallieerden in mei 1944.

Auteur en datum onbekend, verzameling H.-G. HESSELINK / TSP.

Op de foto in het midden werd de stoomtractie verdrongen door de dieseltractie. Twee motorwagens wachten op hun volgende vertrek: links de AR.200 naar Tienen; rechts de AR.211 naar Leuven. De NMBS bouwde na WO II een nieuw station. Jacques BAZIN, 1 mei 1953.

**FOTO 125-93** Vandaag is het NMBS-station niet veel veranderd; daarentegen zijn de buurtspoorweginstallaties volledig verdwenen en vervangen door een busstation van De Lijn. Simon DE RIDDER, 21 juli 2014.

# Gisteren



# Vandaag





tengordel een strategische spoorlijn aan te leggen van Boom tot Stabroek, dwars door de velden en weiden. De opmetingen en de aanleg gaan onmiddellijk van start.

Op **5 september** is ook de eerste lichte gepantserde trein klaar voor de inzet. De trein wordt onder het bevel geplaatst van luitenant Michel van de Genie. De trein rijdt naar Boom en heeft zijn vuurdoop op **6 september**: met de steun van een au-

tomitrailleur worden de Duitsers aangevalen in de streek tussen Breendonk en Londerzeel. De trein maakt enkele ritten van Boom naar Willebroek en Tisselt en terug (lijn Willebroek - Londerzeel).

Op **7 september** valt de vesting Maubeuge (F), waardoor Duitse zware artilleriestukken beschikbaar komen om elders ingezet te worden. Generaal von Beseler krijgt de opdracht de vesting Antwerpen in te nemen. Het

vervoer van de zware artillerie per trein en met wegtractoren naar hun eerste schietsstellingen zal nog enige tijd in beslag nemen...

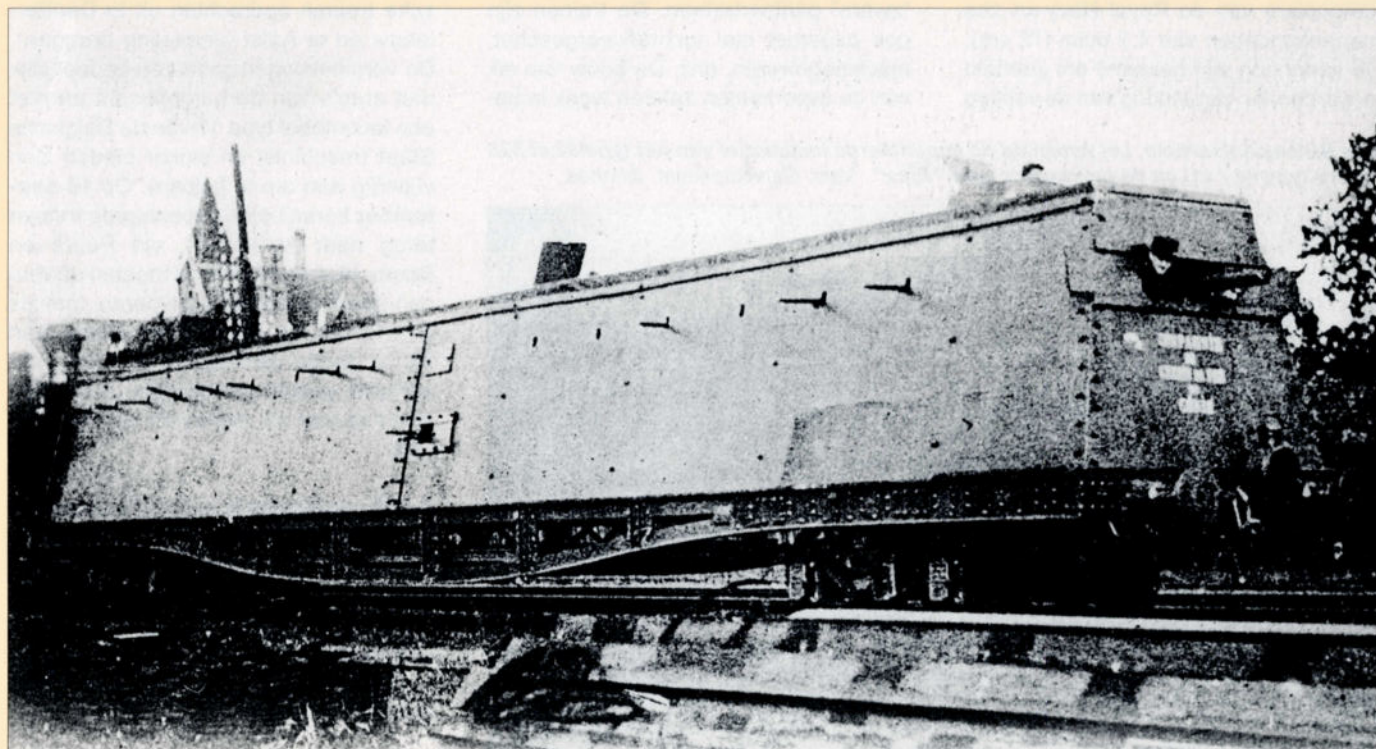
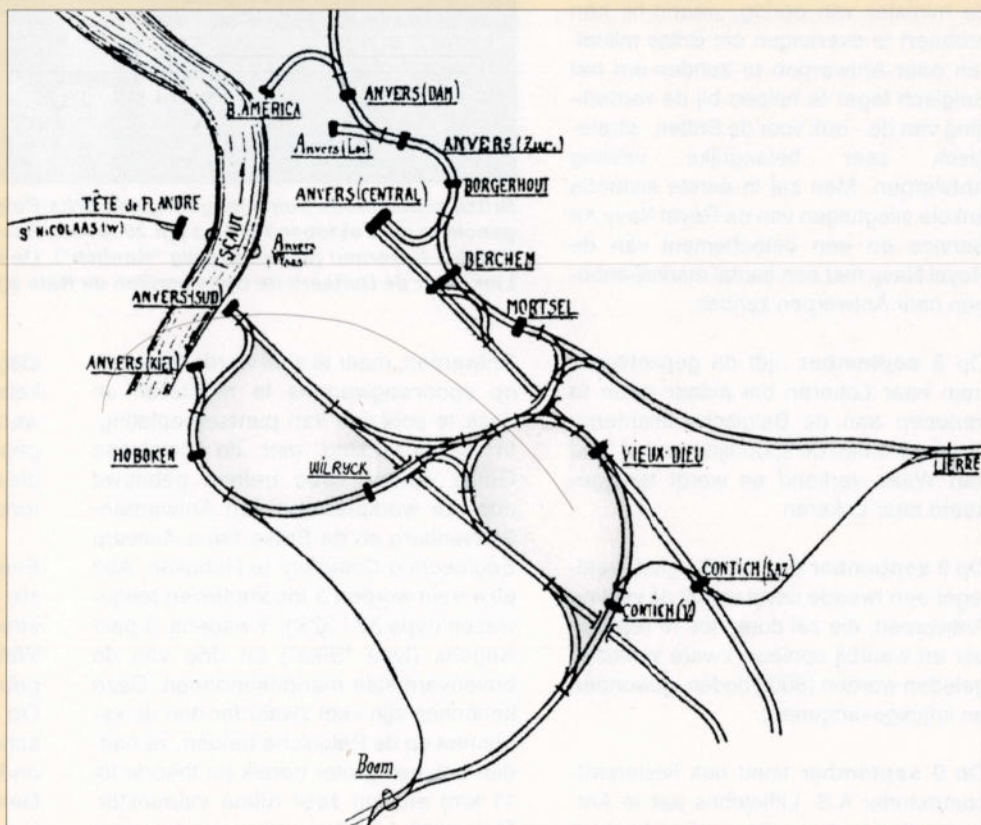
Op **7 september** voert pantsertrein 1 opdrachten uit op de lijn Boom - Puurs - Dendermonde: ophalen van 45 ton bloem te Sint-Amands (!) en een verkenningsrit naar Baasrode. 's Avonds wordt via Temse naar Sint-Niklaas en Beveren-Waas gereden.

*Het spoorwegnet binnen de versterkte vesting Antwerpen in 1914, met de knooppunten Mortsel / Oude God, Wilrijk en Kontich. Alle spoorlijnen zijn dubbelsporig, behalve het baanvak Hoboken - Boom, de verbindingsbocht tussen de stations Dorp en Kazernen te Kontich en de lijn Kontich (Kaz.) - Lier. Enkel via Boom kan de linkeroever van de Schelde bereikt worden. Tijdens de weken vóór de val van Antwerpen wordt dit kleine maar zeer dichte net intens bereiden door troepentreinen, bevoorradings treinen voor de legerdivisies, munitietreinen, treinen met gekwetsten, evacuatie treinen, gepantserde treinen en diverse andere militaire transporten.*

*Bron: Lignes de la Belgique - Carnet de marche-types, 1915 (bewerkt).*

*Belgische lichte gepantserde trein. Op de voorgrond ziet men de wagen met draaistellen en het 57 mm-kanon; vooraan is het opschrift "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GENIE" aangebracht.*

*Verz. Geniemuseum, Jambes.*



Op **7 september** geeft de koning het bevel om de bewaking en de verdediging van de spoorverbinding Oostende - Brugge - Eeklo - Zelzate - Moerbeke - St.-Gillis-Waas - Sint-Niklaas te organiseren, om in geval van nood over een ontsnapingsroute per spoor te kunnen beschikken tussen Antwerpen en de Belgische kust.

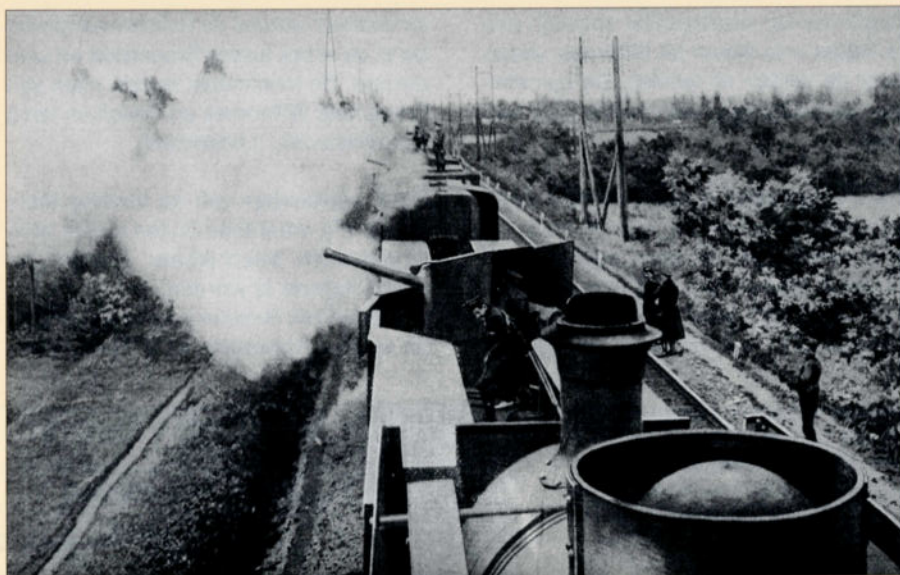
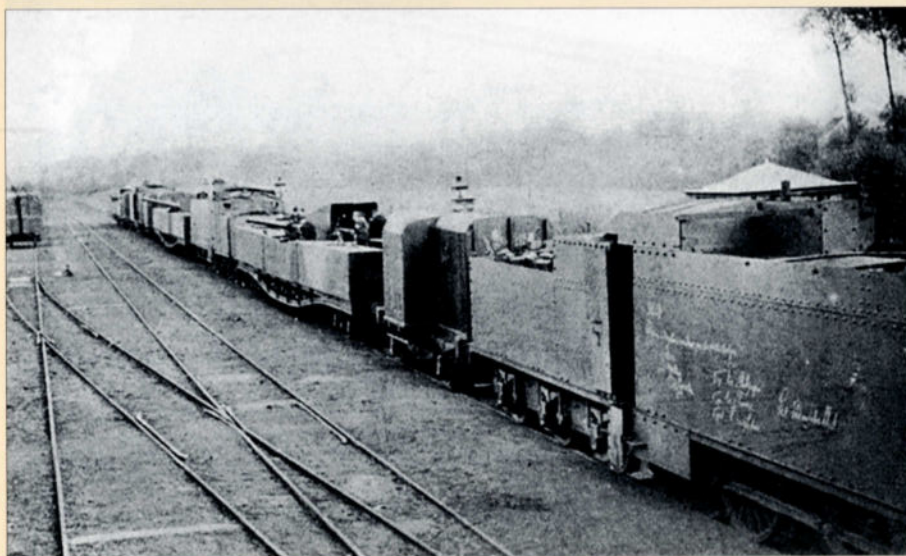
Op dezelfde dag zendt Winston Churchill (First Lord of the Admiralty) een memorandum naar de Britse eerste minister en de minister van oorlog, waarin hij hen probeert te overtuigen om Britse militairen naar Antwerpen te zenden om het Belgisch leger te helpen bij de verdediging van de - ook voor de Britten - strategisch zeer belangrijke vesting Antwerpen. Men zal in eerste instantie enkele vliegtuigen van de Royal Navy Air Service en een detachement van de Royal Navy met een aantal marinekanonnen naar Antwerpen zenden.

Op **8 september** rijdt de gepantserde trein naar Lokeren om aldaar steun te verlenen aan de Belgische infanterie; daarna worden de spoorlijnen in het land van Waas verkend en wordt teruggekeerd naar Lokeren.

Op **9 september** start het Belgisch veldleger een tweede uitval vanuit de vesting Antwerpen, die zal duren tot 13 september en waarbij opnieuw zware verliezen geleden worden (8000 doden, gewonden en krijgsgevangenen).

Op **9 september** komt ook luitenant-commander A.S. Littlejohns aan te Antwerpen met een detachement kanonniers van de Royal Navy en zes marinekanonnen van 4.7 duim (12 cm). De kanonnen zijn bestemd om gebruikt te worden ter versterking van de vesting

*Een Britse pantser trein. Let vooral op de gepantserde locomotief van het type 32 of 32S (latere type 44 / 41) en de pakwagens type "Bika". Verz. Geniemuseum, Jambes.*



*Britse gepantserde trein met gemengde Brits-Belgische bemanning. Foto vermoedelijk genomen op 6 oktober 1914 op lijn 25 tussen Hove en Kontich, niet ver van het station Kontich-Kazernen (tegenwoordig "Kontich"). De kanonnen schieten in de richting van Lier, waar de Duitsers de dag voordien de Nete zijn overgestoken. Verz. TSP.*

Antwerpen, maar al snel wordt beslist ze op spoorwegwagens te monteren en deze te voorzien van pantserbeplating. In samenwerking met de Belgische Genie worden twee treinen gebouwd door de werkplaatsen van Antwerpen-Stuivenberg en de Britse firma *Antwerp Engineering Company* te Hoboken. Aan elke trein worden 3 locomotieven toegevoegd (type 32 / 32S), 3 wagens, 3 pakwagens (type "Bika") en drie van de bovenvermelde marinekanonnen. Deze kanonnen zijn veel zwaarder dan de kanonnen op de Belgische treinen, ze hadden ook een groter bereik (in theorie tot 11 km) en een zeer ruime vuursector. Met recht kan men hier spreken van "zware" pantser treinen. De treinen zijn ook uitgerust met luchtafweergeschut, machinegeweren, enz. De bouw van elk van de twee treinen zal één week in be-

slag nemen. De Britten zenden ook enkele 6 duims (15 cm) kanonnen naar Antwerpen, waarmee later nog een derde gepantserde trein zal uitgerust worden die echter niet meer tijdig klaar kwam om rond Antwerpen ingezet te worden.

Eveneens op **9 september** voert de eerste Belgische trein opdrachten uit in de streek van Zele, Dendermonde, Gent, Wetteren..., waarbij een losse locomotief gebruikt wordt voor verkenningsritten. Op **10 september** is de tweede Belgische gepantserde trein klaar; hij wordt onder het bevel geplaatst van luitenant Deleval. Tussen **11 en 14 september** voert het personeel van de twee Belgische treinen opdrachten uit te Denderleeuw en te Aalst (vernietiging bruggen). De verplaatsingen gebeuren gedeeltelijk met auto's van de burgerwacht en met een locomotief type 17 van de Belgische Staat (machinist en stoker bieden zich vrijwillig aan om te helpen). Op **14 september** keren beide gepantserde treinen terug naar Antwerpen, via Puurs en Boom. Michel en Deleval moeten daarna een speciale opdracht uitvoeren, met als gevolg dat de treinen gedurende een tiental dagen niet ingezet worden... De soldaten maken wandelingen in de stad en bezoeken de dierentuin van Antwerpen!

Op **16 september** is de eerste Britse gepantserde trein klaar; de bevelvoerder is de bovenvermelde luitenant-commander A.S. Littlejohns. De trein wordt bemand door Britten en Belgen en vormt een mooi voorbeeld van samenwerking tussen militairen van twee geallieerde staten.

Ondertussen had men in de werkplaatsen van de Belgische Staatsspoorwegen te Antwerpen-Stuivenberg een zware Belgische pantser trein gebouwd. Deze trein was uitgerust met een zware mortier van 21 cm, afkomstig van de batterij Blauwgaren aan de Schelde. De trein was samengesteld uit verschillende wagens en 2 locomotieven. De trein is vermoedelijk vanaf 22 september ingezet op de lijn Antwerpen-Zuid - Mechelen en mogelijk ook op de strategische lijn Boom - Lier ter verdediging van de Netstelling. De datum van de terugtrekking van deze trein over de Schelde is niet gekend. De trein stond onder het bevel van onderluitenant Valentin.

Op **23 september** is de tweede Britse gepantserde trein klaar, met de Belgische kapitein Servais als bevelvoerder.

Op **25 en 26 september** zijn de eerste twee lichte Belgische treinen actief te Gent, Geraardsbergen en Lessines. Verschillende "wilde treinen" (3) worden gelanceerd in de richting van Edingen, en veroorzaken vernielingen te Braine-le-Comte en te Halle. Op **27 september** worden wilde treinen gelanceerd van Muizen naar Leuven en van Berlaar naar Aarschot, in de richting van de Duitsers die langsheen deze twee spoorlijnen hun zware artilleriestukken aan het opstellen zijn.

Op **27 september** start de Duitse aanval op de Antwerpse buitenforten. Von Bessler kan beschikken over bijkomende troepen en een artillerie die bestaat uit 173 vuurmonden, waarvan 13 stukken van een uitzonderlijk zwaar kaliber: 9 Škoda mortieren 30,5 cm en 4 Krupp mortieren 42 cm (Kurze Marinekanonen of "Dikke Bertha's"). Vanaf **28 september** in de namiddag worden deze zware stukken ingezet; zij zullen de vesting Antwerpen doen vallen...

Ze staan opgesteld te Heist-op-den-Berg, Doornlaar, Boortmeerbeek en Hofstade op een afstand van 7,5 tot 11,7 km van de buitenforten in de Belgische "3de sector", ver buiten het bereik van de 15 cm kanonnen van de Belgen, die een maximum bereik hebben van minder dan 8,5 km. De Duitsers beschikken bovendien over uitstekende observatiemiddelen: kerktorens (waaronder de Mechelse Sint-Romboutskathedraal!), observatieballons en vliegtuigen.

Op **29 september** wordt de beslissing genomen om de vesting Antwerpen te evacueren. Men beschikt maar over één spoorwegverbinding naar de linkeroever van de Schelde, via Boom (brug over de Rupel), Puurs, Temse (brug over de Schelde) en Sint-Niklaas. De treinen kunnen hun weg vervolgen naar West-Vlaan-

deren en de Belgische kust via Sint-Gillis-Waas, Moerbeke, Zelzate en Eeklo, ofwel via Lokeren, Oostakker en Gent. Op de dubbelsporige baanvakken Boom - Puurs en Sint-Niklaas - Lokeren na gaat het om enkelsporige lijnen. Opmerkelijk is wel dat het baanvak Puurs - Sint-Niklaas - Sint-Gillis deel uitmaakt van het net van de privémaatschappij Mechelen-Terneuzen.

Tussen **1 en 7 oktober** rijden er (vooral 's nachts) evacuatietreinen met gewonden, gevangen genomen Duitse soldaten, voedselvoorraden, hospitaalmaterieel, munitie en ander oorlogsmateriaal, brandstof, militaire bakkerijen en slagerijen, vee, voeder voor paarden, enz..., een enorme logistieke operatie die veel organisatie- en improvisatietalent vergt (inzet van locomotieven, rijtuigen en goederenwagens, machinisten, stokers en remmers, waterbevoorrading voor de locomotieven, maar ook de terugkeer van locomotieven en leeg materieel). Een gedeelte van de spoorverbinding bevindt zich praktisch onder de neus van de Duitsers die blijkbaar niets merken en nooit een initiatief nemen om de spoorlijn te onderbreken. In totaal rijden er 175 treinen. Het succes van de evacuatie is zonder twijfel te danken aan het plichtsbewustzijn en de buitengewone inzet van alle bij de operatie betrokken spoormannen.

Op **30 september** trekken de eerste Belgische eenheden zich terug achter de Nete en wordt de spoorwegbrug over deze rivier op de lijn Antwerpen-Zuid - Mechelen te Walem vernield door de Belgische Genie. De koning vraagt dringende hulp aan Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk om de Duitse aanval tegen te houden. Gepantserde trein nr. 2 is actief in de buurt van Aalst.

Van **1 tot 8 oktober** vallen de forten en

de tussenliggende schansen één voor één: Sint-Katelijne-Waver, Koningshooikt, Tallaert, Bosbeek, Dorpveld, Walem, Lier, Duffel, Kessel, Broechem, Breendonk. Op **1 oktober** wordt de strategische spoorlijn (zie hiervoor) over haar volledige lengte op enkel spoor in gebruik gesteld. Vermoedelijk werden enkele reeds vroeger afgewerkte secties eerder bereiden door militaire (en gepantserde?) treinen. Op **1 oktober** blaast de Genie de spoorbrug over de Kleine Nete op te Lier.

Op **2 oktober** wordt het bevel gegeven voor de terugtrekking van het Belgisch veldleger achter de Nete. Die dag verlaat de 1ste Belgische gepantserde trein bescherming en steun aan de Genie, met het oog op de vernieling van de spoorwegbrug te Duffel op de lijn Antwerpen-Centraal - Mechelen.

Diezelfde dag komt luitenant Robinson van de Britse Royal Navy aan te Antwerpen met een contingent manschappen. Hij neemt op **3 oktober** in het station Antwerpen-Dam het bevel over de 1ste Britse pantser trein over van luitenant-commander Littlejohns (die blijkbaar wel "in overall command" blijft van de twee treinen; beide treinen behouden hun gemengde Brits-Belgische bemanning).

Op **3 oktober** komt ook Winston Churchill aan te Antwerpen; hij belooft Britse troepen om de Belgen te helpen bij de verdediging van de vesting Antwerpen. Enkele duizenden marinesoldaten komen inderdaad vanaf 's anderendaags (per trein, maar ook met opgevoerde Londense dubbeldeksbussen) te Antwerpen aan en worden onmiddellijk ingezet in de buurt van Lier.

Eveneens op **3 oktober** verlaten de diplomaten en de Belgische regeringsleden Antwerpen richting Oostende.

**De spoorbrug over de Nete te Duffel (lijn 25), vernield door de Belgische Genie op 2 oktober.** Bron: "L'Armée belge dans la guerre mondiale", Ed. H. Bertels.



De Belgische pantsertrein nr. 2 is actief in Oost-Vlaanderen (en daarna ook in West-Vlaanderen) en blijft daar ook de volgende dagen.

Op **4 en 5 oktober** worden de Britse pantsertreinen ingezet op de spoorlijnen Antwerpen-Zuid - Mechelen en Antwerpen-Centraal - Mechelen. Ze beschieten Duitse stellingen tussen Duffel en Lier; Winston Churchill brengt een bezoek aan een van de treinen te Waarloos en is onder de indruk ("*We cannot have too many of these trains*"). Ongetwijfeld betekent de inzet van de treinen een belangrijke morele steun voor de Belgische en Britse verdedigers van de Netstelling, maar men kan zich de vraag stellen of de treinen wel echt efficiënt ingezet werden, bij gebrek aan observatiemogelijkheden om de stukken goed te kunnen richten. De Duitsers beschikken wél over goede waarnemingsmiddelen, zodat ze de locatie van de treinen vrij snel konden bepalen en terugschieten (meestal zonder veel erg, want de pantsertreinen hadden zich ondertussen natuurlijk enkele honderden meter teruggetrokken, maar dat werd niet op prijs gesteld door de infanteristen die zich nabij de spoorlijnen hadden ingegraven).

Op **5 oktober** duikt ook een zware Franse pantsertrein op te Antwerpen. Hij komt uit Le Havre en is uitgerust met twee 20 cm-kanonnen. Hij wordt eerst ingezet om Walem te beschieten, daarna Lint en Lier (Lachenen). De trein blijkt echter minder snel en flexibel inzetbaar dan de Engelse treinen. Hij verlaat Antwerpen via Boom en Temse op **6 oktober** 's avonds. Een derde Belgische lichte gepantserde trein zal nog voor de val van Antwerpen afgewerkt worden, echter zonder dat de volledige bewapening nog kan aangebracht worden. De trein komt onder het bevel te staan van kapitein Verschuere en wordt zonder personeel overgebracht naar Oostende.

Op **5 oktober** steken de Duitsers de Nete over in de buurt van Lier en vestigen er een bruggenhoofd. 's Anderendaags trekken de Belgen en de Britten zich terug. De Britten worden nog ontplooid op de verdedigingslijn van de binnenforten.

Een Britse pantsertrein schiet op **6 oktober** vanop de grens van de gemeenten Hove en Kontich (lijn 25 Antwerpen-Centraal - Mechelen) in de richting van Lier en rijdt daarna naar Boechout en Donk (lijn 14 Antw.-Centraal - Lier) om van daaruit te vuren in de richting van de stad Lier, de Nete en Duffel. Op **6 oktober** wordt ook een testrit uitgevoerd met de (onafgewerkte) derde Britse gepantserde trein en worden proefschoten met een van de 6 duim-stukken afgevuurd in de



**Overvolle evacuatietrein met troepen, klaar om te vertrekken naar de Belgische Kust. Foto vermoedelijk genomen te Antwerpen Vlaams Hoofd of in een ander station aan de linkeroever van de Schelde.**

Bron: Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis.

richting van de Nete te Lier, waarna de trein terugkeert naar Hoboken. 's Avonds krijgen alle Britse treinen de opdracht om Antwerpen te verlaten via Boom, Puurs en Temse. De eerste twee treinen worden samengevoegd en rijden 's nachts naar Hoboken, om daar de derde (onafgewerkte) trein met de 6 duims kanonnen op te halen. Dit lukt aanvankelijk niet, omdat de spoorlijn Oude-God - Hoboken achter Wilrijk geblokkeerd is met achtergelaten wagens. In moeilijke omstandigheden slaagt men echter in om de drie treinen toch te evacueren; de laatste Britse trein passeert de brug over de Rupel te Boom kort voor dat deze door de Belgische Genie wordt opgeblazen. De treinen zullen nadien verder rijden naar Oostende. Later zullen de Britten de drie treinen namen geven, zoals schepen: HMAT (His Majesty's Armoured Train) "Deguise", HMAT "Churchill" en "HMAT

Jellicoe".

In dezelfde nacht, van **6 op 7 oktober**, verlaat het grootste deel van het Belgisch veldleger Antwerpen; de Schelde wordt overgestoken via de vlotbruggen over de Schelde. In de nacht van **8 op 9 oktober** volgen de Britse marinedivisie en de meeste nog resterende Belgische troepen. Ondertussen zijn de Duitsers gestart met de beschieting van de stad, waardoor veel gebouwen vernield worden en verschillende branden ontstaan. De bevolking slaat op de vlucht; koning Albert verlaat op **7 oktober** in de namiddag de stad.

Op **8 oktober** wordt de Belgische pantsertrein nr. 1, die niet meer kan ontsnappen omdat de brug van Boom vernield is, door de bemanning onbruikbaar gemaakt. De Belgische pantsertrein nr. 2 is teruggekeerd uit Oost-Vlaanderen en be-

**De laatste hevige gevechten nabij Antwerpen. Verzameling TSP.**



vindt zich in veiligheid te Antwerpen Vlaams Hoofd (Linkeroever). Het personeel van de Spoorwegcompagnie van de Genie van beide treinen zal in de nacht van **7 op 8 oktober** nog meewerken aan het lanceren van wilde treinen in de richting van Duffel (zie ook hieronder), resp. in de richting van Lier. Daarna zal pantsertrein nr. 2 met het personeel van beide treinen aan boord naar Oostende rijden, waar hij op **9 oktober** 's avonds aankomt. Het personeel van trein nr. 1 zal worden toegewezen aan trein nr. 3 die zich te Oostende bevindt.

Op **8 oktober** 's morgens komen twee met springstof geladen wilde treinen met hoge snelheid aan te Hoboken, uit de richting van Wilrijk. De treinen ontsporen; één trein ontploft waardoor een enorme ravage wordt aangericht. Het is nog steeds niet duidelijk wie de treinen gelanceerd heeft: de Duitsers of de Belgen? Waarom zouden de Duitsers nog kostbaar materieel, waaronder drie locomotieven, opofferen in een actie van weinig belang, en dit vlak voor de val van Antwerpen? Mogelijk gaat het om de treinen die de Belgische Genie vanuit Mortsel in de richting van Duffel wilde zenden, maar zijn deze ongewild (?) in de richting van Wilrijk en Hoboken gereden? Er heerste op dat ogenblik trouwens een toestand van algemene verwarring op het spoorwegnet, aangezien het spoorwegperso-



**Ontspoorde wilde trein te Lier gelanceerd door de Belgische Genie op 8 oktober 's morgens.** Verz. Hugo DE BOT.

neel zijn posten verlaten had. Er bestaan overigens (door de Duitsers genomen) foto's van wilde treinen die op **8 oktober** ontspoord zijn te Lier, maar van wilde treinen die eventueel te Duffel zouden aangekomen zijn, is niets bekend...

Inmiddels heeft Deguise (hoofd van de vesting Antwerpen) de opdracht gegeven om de petroleumtanks te Antwerpen-Zuid te vernielen; er ontstaat een reusachtige brand en miljoenen liters petroleumproducten lopen de Schelde in. Ondertussen gaat het bombardement op Antwerpen onverminderd voort. Deguise verlaat Ant-

werpen en richt een nieuw hoofdkwartier op in het fort Sint-Marie op de linkeroever van de Schelde, blijkbaar zonder de burgerlijke overheden te verwittigen.

Op **9 oktober** biedt zich een burgerlijke delegatie van de stad Antwerpen, waaronder burgemeester De Vos, aan bij generaal von Beseler te Tildonk om over de capitulatie van de stad te onderhandelen. De generaal begrijpt niet dat er geen hoge officier deel uitmaakt van de delegatie: "*Eine solche Festung und kein General?*"

**Ontsporing van een "wilde trein", gesleept door het type 28 nr. 1473, te Hoboken. De woningen in de onmiddellijke omgeving werden zwaar beschadigd bij de ontploffing van deze trein.** Verzameling Paul PASTIELS.

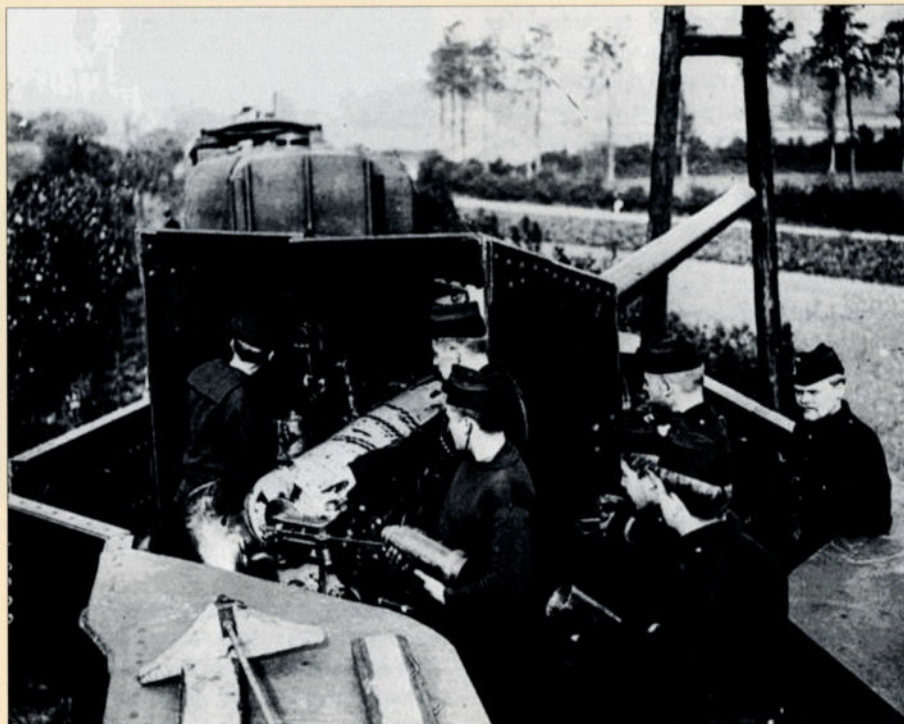


In de namiddag wordt te Kontich de overgave getekend (*de "Conventie van Kontich"*). Het document wordt 's anderendaags eveneens ondertekend door generaal Werbrouck, vertegenwoordiger van generaal Deguise. Deguise voelt zich vernederd: de overgave van de stad werd door burgers geregeld, niet door hem... De Duitsers betreden Antwerpen als overwinnaars, op **10 oktober** houden zij in de stad een groot zegedefilé. Een dramatische episode uit WO1 wordt hiermee afgesloten.

Reeds op **13 oktober** hebben de Duitsers de spoorbrug over de Kleine Nete te Lier voorlopig hersteld en is Antwerpen opnieuw bereikbaar per trein, via Aarschot en Lier. Een noodbrug ter vervanging van de grondig vernielde spoorbrug van lijn 25 te Duffel zal maar eerst op 4 december terug in dienst komen.

In het hierboven geschetste chronologisch overzicht komen enkel de meest spectaculaire gebeurtenissen aan bod: het inzetten van gepantserde treinen, het lanceren van wilde treinen, de evacuatie treinen naar de linkeroever van de Schelde... Men mag echter niet uit het oog verliezen dat er tijdens de beschouwde periode nog veel meer andere militaire treinen gereden hebben die een zeer belangrijke rol gespeeld hebben bij de verdediging van de

**Op 27 september 1914 worden vier wilde treinen gelanceerd vanuit Muizen in de richting van Leuven. Ze ontspoorde te Boortmeerbeek. Rechts ziet men een locomotief type 32 en links een type 30. De Duitsers hebben al een spoor aangelegd naast de treinwrakken.** Verzameling TSP.



**Een gemengde Brits-Belgische bemanning op een van de Britse gepantserde treinen.** Verzameling Bibliothèque Nationale de France.

versterkte vesting Antwerpen.

Meer bepaald ging het hier om treinen die diene voor de bevoorrading van de verschillende legerdivisies, evacuatie treinen voor gekwetsten, munitie treinen, speciale

treinen... De meeste van deze treinen hadden een vaste samenstelling en beschikten over 2 locomotieven: een loc vooraan en een achteraan. Bovendien reden ook heel wat treinen om tactische redenen, d.w.z. voor het verplaatsen van



Kr. 140 b  
Verlag von  
GUSTAV LIEBSCHE & CO  
BERLIN S.W.

A. Grohs. phot

troepen, paarden en ander legermaterieel. Tijdens de periode midden augustus tot midden oktober ging het in totaal om bijna 1200 treinen (bron = onderzoek verricht door Paul Van Heesvelde)!

De bevoorradingstreinen dienden voor het vervoer van de door elke legerdivisie gevraagde voorraden levensmiddelen (brood, legerkoeken, vlees, enz.), haver, brandstof en olie, kleine colli, enz. De geladen wagens werden samengebracht te Antwerpen-Zuid, van waaruit de treinen (tot aan de terugtrekking van het veldleger naar de linker Schelde-oever) dagelijks vertrokken naar de verschillende divisiespoorwegstations. In elk divisiestation werden de goederen uitgeladen en door het transportkorps van de betrokken legerdivisie opgehaald met vrachtwagens en door paarden getrokken voertuigen.

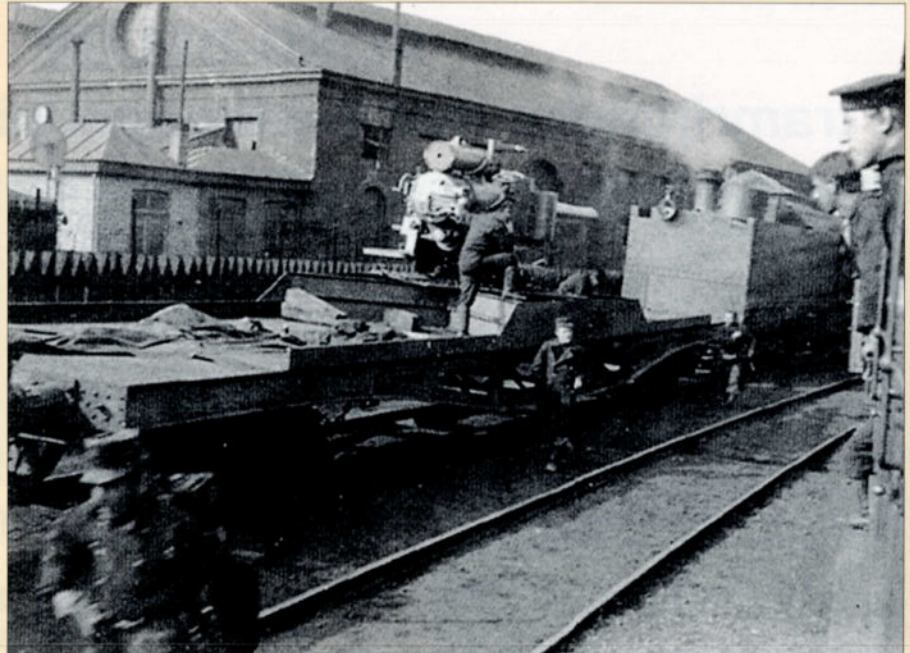
Tussen **26 en 29 september** gaat het b.v. om de volgende stations (in volgorde: Cavaleriedivisie + Legerdivisies 1 t/m 6): Gent-Zuid, Hemiksem, Oude-God, Kontich-Dorp, Sint-Niklaas, Bornem en Niel. De divisie-bevoorradingstations wijzigen natuurlijk geregeld, naarmate het Belgisch leger zich terugtrekt en/of legereenheden zich verplaatsen. Op **6 oktober** situeren alle stations zich op de linkeroever van de Schelde: Beervelede, Beveren-Waas, Sint-Gillis-Waas, Nieuwkerken-Waas, Zele, Zwijndrecht en Sint-Niklaas.

Tenslotte moet opgemerkt worden dat het civiel verkeer op vele spoorlijnen (met onderbrekingen en storingen) voortgezet wordt tot kort voor de bezetting door de Duitsers. Zo beschrijft een onderofficier van de Genie een bombardement van het station Kontich-Kazernen door de Duitsers op 5 oktober, waarbij een reizigers-trein beschadigd wordt die klaarstaat om naar Antwerpen te vertrekken. Men moet dan maar te voet vertrekken in de richting van Hove en Mortsel. Diezelfde dag slagen de Duitsers erin om de Nete over te steken in de buurt van Lier, op minder dan 5 km afstand van Kontich-Kazernen...

*Jef VAN OLMEN,*  
met dank aan Vincent Scarniet, Paul Van Heesvelde en Wim De Ridder.

Voetnoten:

- (1) Na de val van het laatste fort te Namur op 25 augustus wordt de 4de Divisie overgebracht naar Le Havre (F) en vervolgens per schip vervoerd naar Oostende en Zeebrugge om zo opnieuw ingezet te worden aan het front in België
- (2) Niet te verwarren met het huidige Antwerpen-Noord.
- (3) "Wilde treinen" of "Spooktreinen" ("trains



**Een onafgewerkte wagon van de derde Britse gepantserde trein, met een 6-duims kanon te Oostende na de vlucht uit Antwerpen.** Verz. Geniemuseum, Jambes.

fantômes", "trains sauvages", "trains fous", "trains brûlots", "Gespensterzüge") zijn onbemande treinen met wagens die geladen zijn met zand, erts of andere zware goederen, en eventueel ook springstoffen; het personeel verlaat de locomotief nadat het vuur maximaal opgestookt is om een zo hoog mogelijke keteldruk te bereiken - eventueel worden de veiligheidskleppen vastgezet zodat bij overdruk geen stoom kan ontsnappen.

Bronnen:

- "L'Armée Belge dans la Guerre Mondiale", M. Tasnier, R. Van Overstraeten, H. Bertels Ed., 1923
- "Der Weltkrieg 1914-1918 - Das deutsche Feldeisenbahnwesen", E.S. Mittler & Sohn, 1927

- "S.M. Le Roi Albert - Commandant en Chef devant l'Invasion Allemande", Gen. Galet, Librairie Plon, 1931
- "Naval guns in Flanders", L. Robinson (Reprint), The Naval & Military Press, 2004
- "Antwerpen, 1914", T. Maes, Houtekiet, 2013
- "Antwerpse Forten 1914", R. Gils, Lannoo, 2014
- "Hoboken en de Grote Oorlog", Heemkundige Kring Hoboechen, 2014
- "Lier in de Grote Oorlog", H. De Bot, G. Verploet, Liers Genootschap voor Geschiedenis, 2014
- "Bestemming Front", P. Van Heesvelde, M. Van Meerten, P. Pastiels, B. Van der Hertten, Lannoo, 2014
- "D'Anvers à l'Yser - La Compagnie de Chemin de Fer du Génie et les Trains Blindés", V. Scarniet, Geniemuseum te Jambes, 2014 (kan besteld worden via [www.geniemus.be](http://www.geniemus.be))

**Het wrak van een van de wilde treinen te Hoboken.** Verz. Jef VAN OLMEN.



# NORD-BELGE

## tramrijtuigen met lichtkoepel uit 1902 en 1912

In 1902 bestelde de Nord-Belge een reeks van 43 tweeassige rijtuigen voor de tram-treindiensten. Ze hadden een lichtkoepel op het dak en een centrale gang. Ze werden in vier subreeksen geleverd in 1903, 1904 en 1908. Ze stonden bekend als het "model 1902".

In 1912 bestelde de Nord-Belge 15 bijkomende rijtuigen die sterk op de eerste reeks leken. Ook nu werden ze in vier subreeksen geleverd in 1912 en 1913. Ze werden respectievelijk aangeduid als "model 1912" en "model 1913".

Alle rijtuigen beschikten over stoomverwarming, intercirculatie met behulp van een beweegbare loopbrug, elektrische verlichting, een handrem en een Westinghouse-rem die acht remblokken (twee per wiel) aanstuurde.

De reizigers betraden de rijtuigen via twee open platformen, één aan elk uiteinde van de rijtuigen. Enkel het platform dat bij de rijtuigen CE 1 t/m CE 11 toegang gaf tot de pakwagenafdeling was gesloten. De toegangsdeuren waren 600 mm breed.

### Rijtuigen AB 1 - AB 15 (gemengd 1e + 2e klasse)

Het "model 1902" werd in twee loten gebouwd:

- AB 1 t/m 9: Nicaise & Delcuve, 1903;
- AB 10 en 11: werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge, 1904.

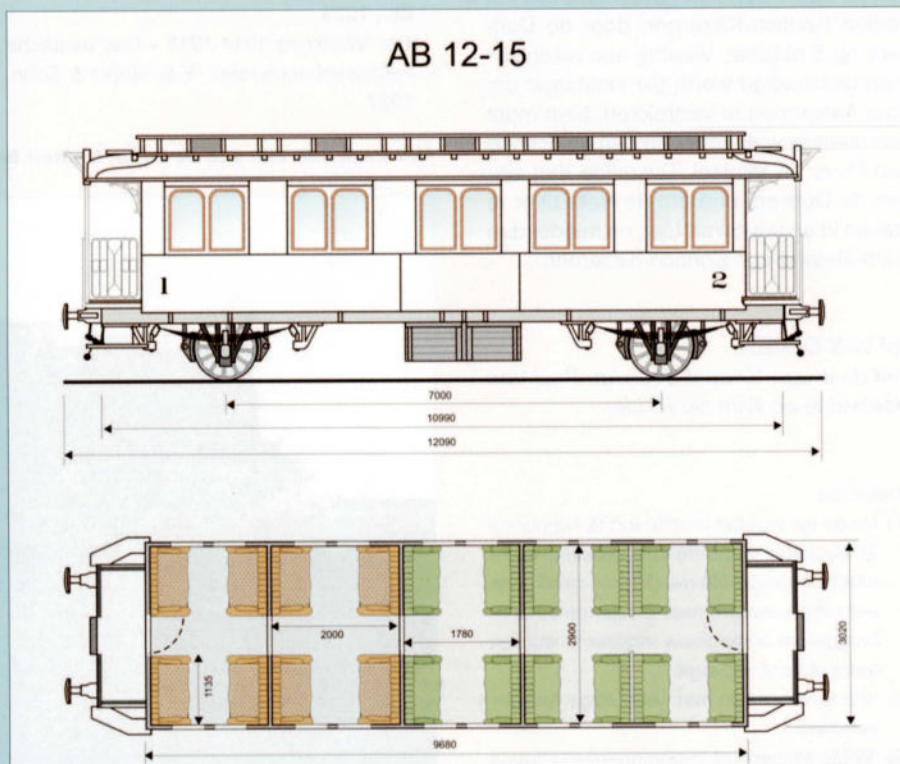
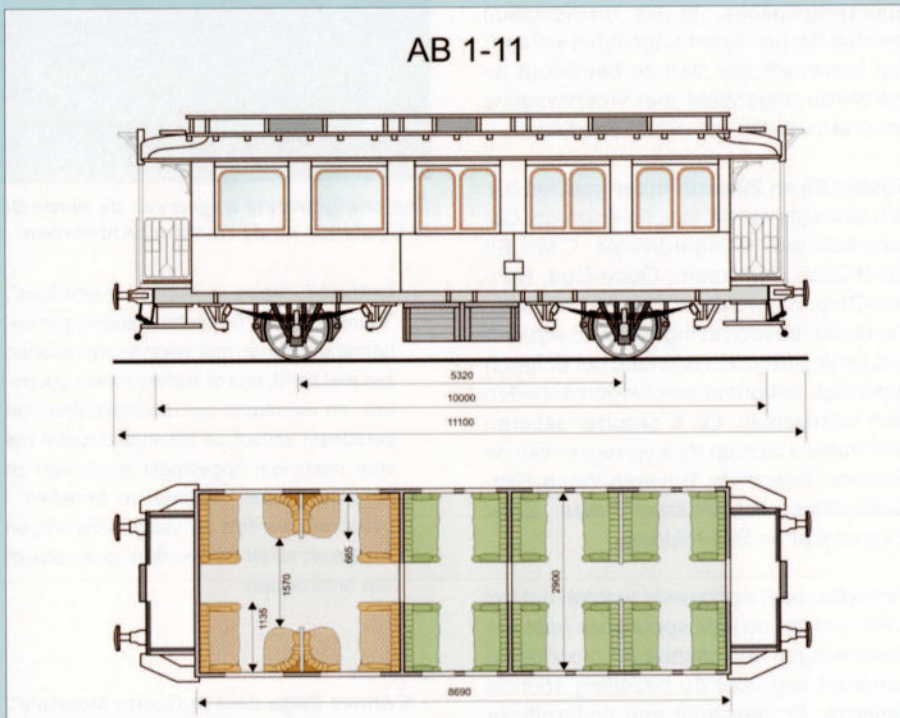
Van het "model 1912" werden vier rijtuigen gebouwd:

- AB 12 t/m 15: Germain, 1913.

De rijtuigen AB 1 t/m AB 11 hadden een compartiment eerste klasse met 12 zitplaatsen en twee compartimenten tweede klasse met in totaal 24 zitplaatsen

(12 A + 8 B + 16 B).

De rijtuigen AB 12 t/m AB 15 hadden twee compartimenten eerste klasse (die elk acht zitplaatsen boden) en twee compartimenten tweede klasse met in totaal 24 zitplaatsen (8 A + 8 A + 8 B + 16 B).



### Rijtuigen AB 1 t/m AB 15 voornaamste kenmerken

	AB 1-11	AB 12-15
Totale lengte:	11,100 m	12,900 m
Lengte chassis:	10,000 m	10,940 m
Totale hoogte:	3,916 m	3,946 m
Breedte van de kast:	3,020 m	3,020 m
Radstand:	5,320 m	7,000 m
Binnenlengte:	8,590 m	9,580 m
Binnenbreedte:	2,900 m	2,900 m
Binnenhoogte:	2,250 m	2,600 m
Hoogte van de vloer:	1,255 m	1,290 m
Leeggewicht:		
AB 1 - AB 9:	13,80 t	
AB 10 - AB 11:	14,85 t	
AB 12 - AB 15:	? t	

## Rijtuigen C 1 t/m C 19 (3e klasse)

Het "model 1902" werd in drie loten gebouwd:

- C1 t/m 4: Nicaise & Delcuve, 1903;
- C5 en 6: werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge, 1904;
- C7 t/m 17: werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge, 1908.

Van het "model 1912" werden slechts twee exemplaren gebouwd:

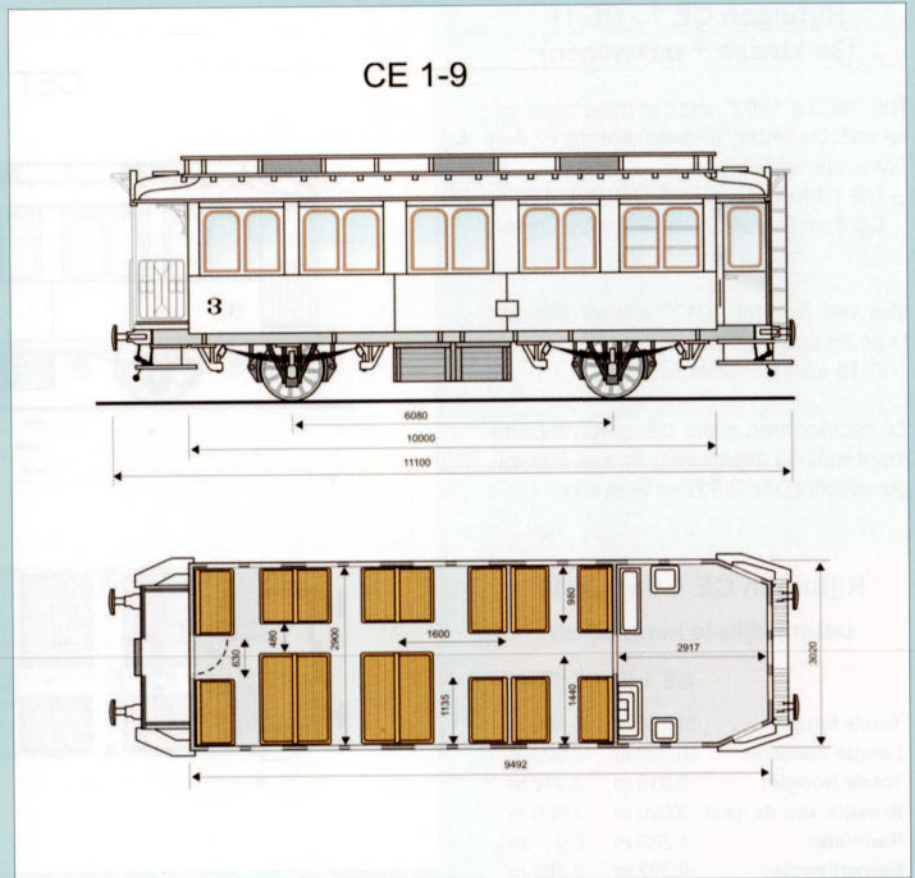
- C18 en 19: Germain, 1912.

Ze bestonden uit twee compartimenten die met een deur van elkaar gescheiden werden. Het totale aantal zitplaatsen bedroeg 50 (20 + 30).

### Rijtuigen C 1 t/m C 19

#### belangrijkste kenmerken

	C 1-17	C 18-19
Totale lengte:	10,780 m	11,100 m
Lengte chassis:	9,680 m	10,000 m
Totale hoogte:	3,916 m	3,946 m
Breedte van de kast:	3,020 m	3,020 m
Radstand:	5,000 m	6,010 m
Binnenlengte:	8,080 m	8,080 m
Binnenbreedte:	2,900 m	2,900 m
Binnenhoogte:	2,250 m	2,600 m
Hoogte van de vloer:	1,255 m	1,290 m
Leeggewicht:	C1-C4: 12,90 t C5-C17: 13,92 t C18-C19: 16,89 t	



Deze foto werd reeds gepubliceerd in OP DE BAAN 120, maar foto's van deze rijtuigen zijn zeer zeldzaam waardoor we genoodzaakt zijn om hem opnieuw te gebruiken. Op 10 augustus 1936 wacht de omnibus 1291 Givet - Namur op het vertrek in het station van Dinant. Onmiddellijk na de pakwagens zien we twee tram-treinrijtuigen met lichtkoepel van de reeks C1 t/m 19. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.



## Rijtuigen CE 1 - CE 11 (3e klasse + pakwagen)

Het "model 1902" werd in twee loten geleverd. De letter "E" betekent dat er een pakwagenafdeling is:

- CE 1 t/m 7: Nicaise & Delcuve, 1903;
- CE 8 en 9: werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge, 1904.

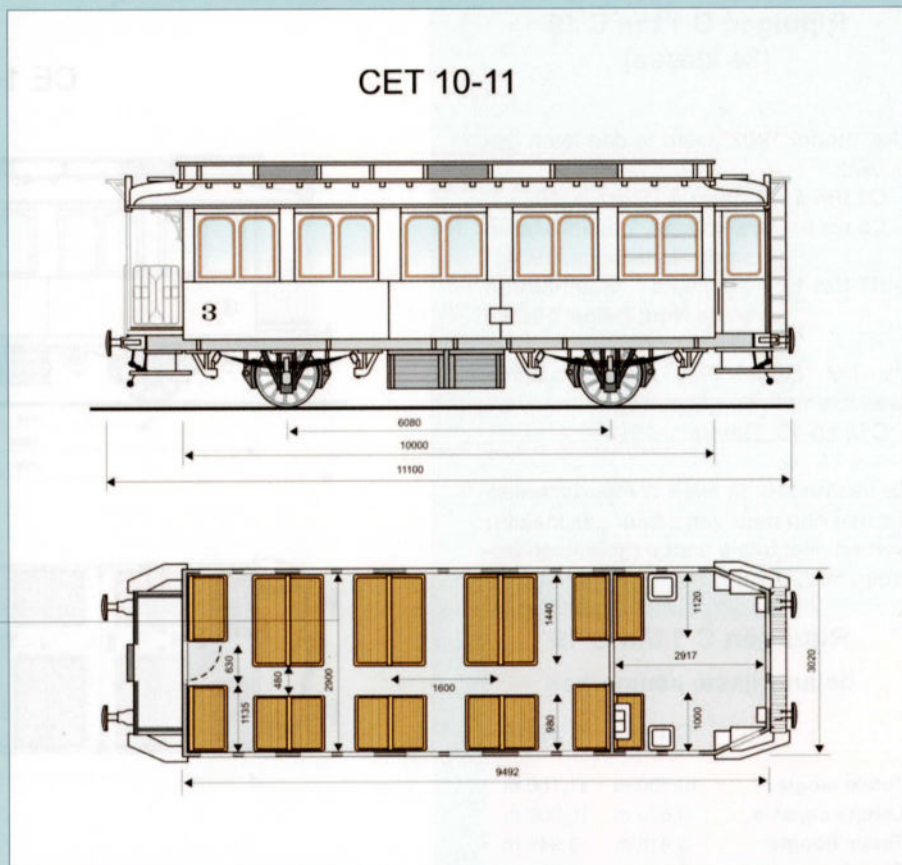
Van het "model 1912" werden slechts twee rijtuigen geleverd:

- C 10 en 11: Germain, 1912.

Ze hadden een groot reizigerscompartiment met 40 zitplaatsen en een pakwagenafdeling die 2,917 m lang was.

### Rijtuigen CE 1 t/m CE 11 belangrijkste kenmerken

	CE 1-9	CE 10-11
Totale lengte:	11,100 m	11,100 m
Lengte chassis:	10,000 m	10,000 m
Totale hoogte:	3,916 m	3,946 m
Breedte van de kast:	3,020 m	3,020 m
Radstand:	5,320 m	6,010 m
Binnenlengte:	9,392 m	9,392 m
Binnenbreedte:	2,900 m	2,900 m
Binnenhoogte:	2,600 m	2,600 m
Hoogte van de vloer:	1,255 m	1,290 m
Leeggewicht:	CE1-CE7: 13,20 t	
	CE8-CE9: 13,84 t	
	CE10-CE11: ? t	



In 1913 stopt een tram-trein in het station van Flémalle-Haute. Hij bestaat uit vier rijtuigen met een lichtkoepel, waaronder een CE (gemengd derde klasse + pakwagen) die zich onmiddellijk achter de locomotief 9 van de Nord-Belge bevindt. Deze machine werd door Cockerill gebouwd in 1857 en ze was oorspronkelijk de "Mammoth" nr. 72 "Quévy". In 1887 werd ze omgebouwd tot tenderlocomotief nr. 9, eerst met de asindeling Ct maar later veranderd in 1Bt door het verwijderen van het voorste deel van de drijfstangen. Ze werd geschrapt in 1923. Verzameling André DAGANT / TSP.



## Rijtuigen BC 1 - BC 13 (gemengd 2e + 3e klasse)

Ook hier werd het "model 1902" in twee loten gebouwd:

- **BC 1 t/m 4:** Nicaise & Delcuve, 1903;
- **BC 5 en 6:** werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge, 1904.

Van het "model 1912" werden vier exemplaren geleverd:

- **BC 7 t/m 10:** Germain, 1912.

Het "model 1913" omvatte drie stuks:

- **BC 11 t/m 13:** Nicaise & Delcuve, 1913.

De BC 1 t/m BC 10 hadden een compartiment tweede klasse met 16 zitplaatsen en een compartiment derde klasse met 28 zitplaatsen. De BC 11 t/m BC 13 hadden twee compartimenten tweede klasse en een compartiment derde klasse. Het totale aantal zitplaatsen bedroeg 42 (16 B + 8 B + 18 C).

### Rijtuigen BC 1 t/m 10 belangrijkste kenmerken

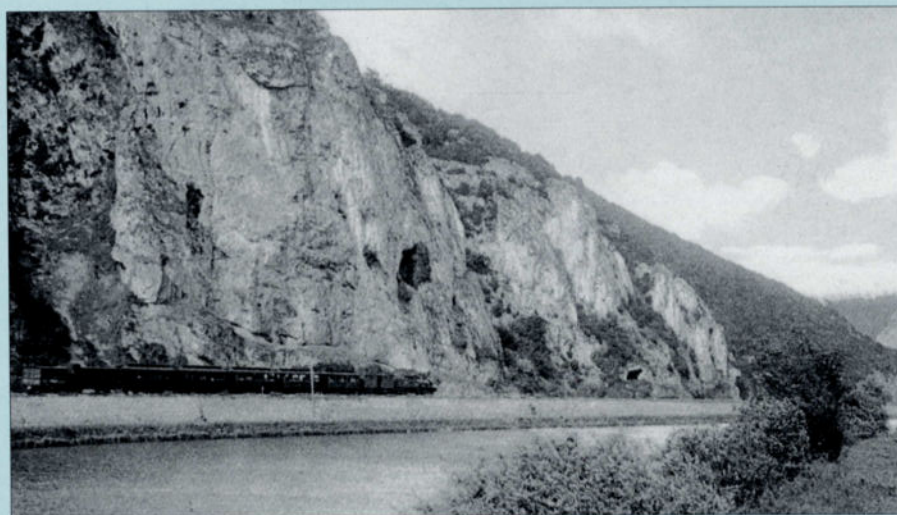
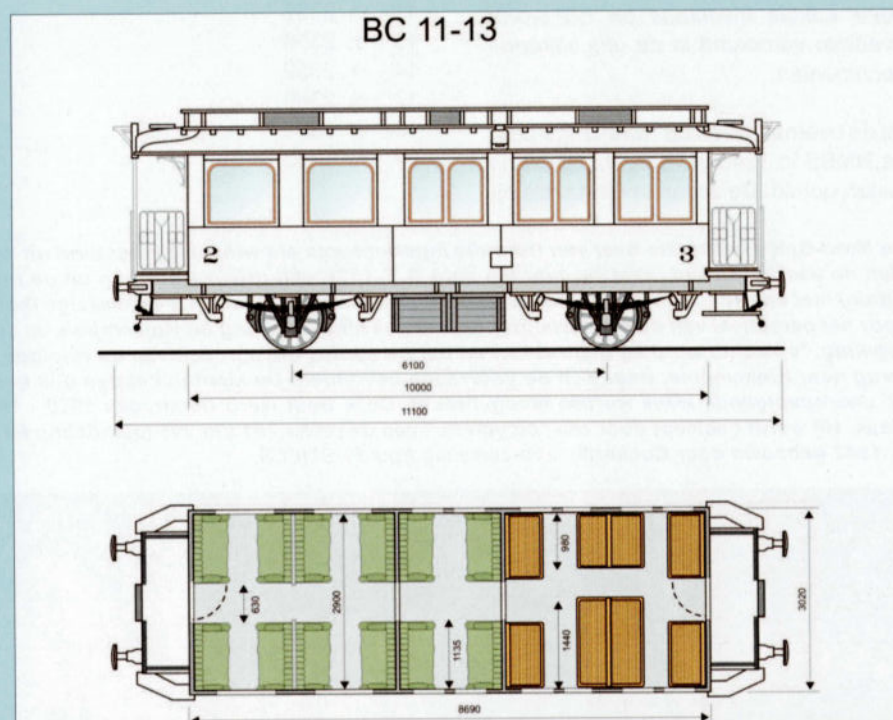
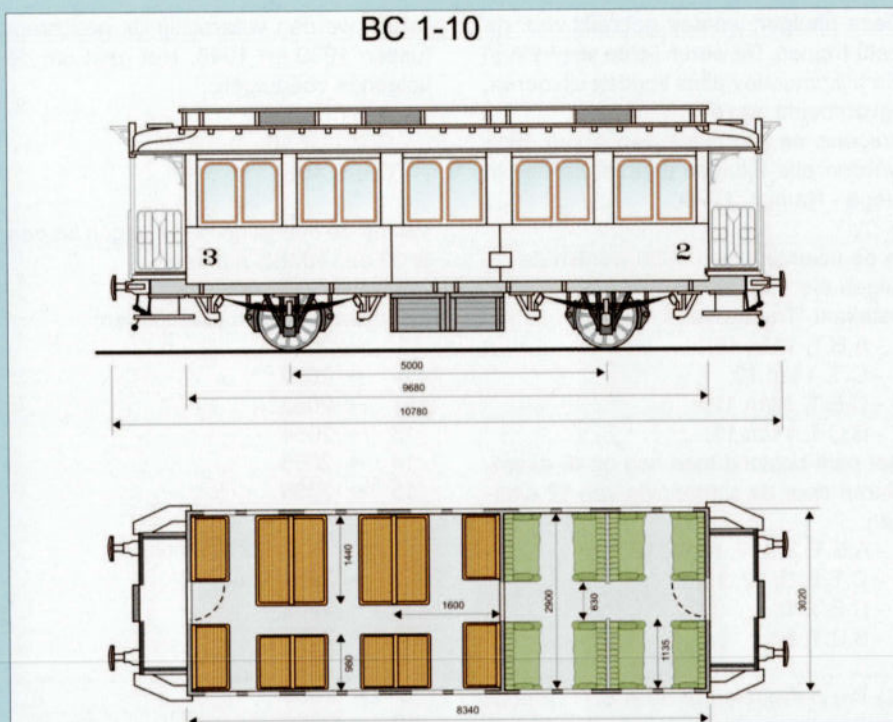
	BC 1-6	BC 7-10
Totale lengte:	10,780 m	10,980 m
Lengte chassis:	9,680 m	9,880 m
Totale hoogte:	3,916 m	3,946 m
Lengte van de kast:	3,020 m	3,020 m
Radstand:	5,630 m	5,890 m
Binnenlengte:	8,240 m	8,440 m
Binnenbreedte:	2,900 m	2,900 m
Binnenhoogte:	2,250 m	2,600 m
Hoogte van de vloer:	1,255 m	1,255 m
Leeggewicht:	BC1-BC4: 13,20 t	BC5-BC6: 14,20 t
	BC7-BC10: 17,45 t	

### Rijtuigen BC 11 t/m 13 belangrijkste kenmerken

#### BC 11-13

Totale lengte:	11,100 m
Lengte chassis:	10,000 m
Totale hoogte:	3,020 m
Lengte van de kast:	3,020 m
Radstand:	6,010 m
Binnenlengte:	8,590 m
Binnenbreedte:	2,900 m
Binnenhoogte:	2,600 m
Hoogte van de vloer:	1,255 m
Leeggewicht:	13,80 t

Een tram-trein bestaande uit rijtuigen met een lichtkoepel, gefotografeerd aan de rotsen van Waulsort. Achter de "bicyclette" die de trein sleept, zien we een pakwagen, vijf rijtuigen met lichtkoepel, een pakwagen en een gesloten wagen. Verzameling Paul PASTIELS.



Deze rijtuigen werden gebruikt voor de tram-treinen. Dit waren lichte stoptreinen die bijkomende haltes konden uitvoeren, bijvoorbeeld aan overwegen.

Volgens de inventaris van 1 juni 1911 werden alle rijtuigen ingezet op de lijn Liège - Namur - Givet.

In de inventaris van 1930 werden de rijtuigen als volgt aangeduid (de letter "T" betekent "Tramways"):

- A.B.T. 1 t/m 15;
- C.T. 1 t/m 19;
- C.E.T. 1 t/m 11;
- B.C.T. 1 t/m 13.

Het park bestond toen nog uit 46 exemplaren door de schrapping van 12 rijtuigen:

- A.B.T. 2, 4, 7, 8, 10, 12 (1);
- C.T. 5, 9, 12, 15;
- C.E.T. 4;
- B.C.T. 8.

(1) *We betwijfelen of de A.B.T. 12 echt heeft bestaan. Dit voertuig bevindt zich in geen enkele inventaris en het wordt evenmin vernoemd in de ons bekende documenten.*

Bij de overname van de Nord-Belge door de NMBS in 1940 werden er nog 39 rijtuigen geteld. De zeven ontbrekende rij-

tuigen werden waarschijnlijk geschrapt tussen 1930 en 1940. Het gaat om de volgende voertuigen:

- A.B.T. 1, 5, 9;
- C.T. 1, 2, 16;
- C.E.T. 10.

Van de 39 overgenomen rijtuigen kregen er 33 een NMBS-nummer:

- rijtuigen A.B.T. - 6 exemplaren:

- 3 → 2051
- 6 → 2052
- 11 → 2053
- 13 → 2054
- 14 → 2055
- 15 → 2056

- rijtuigen C.T. - 12 exemplaren:

- 3 → 2351
- 4 → 2352
- 6 → 2353
- 7 → 2354
- 8 → 2355
- 10 → 2356
- 11 → 2357
- 13 → 2358
- 14 → 2359
- 17 → 2360
- 18 → 2361
- 19 → 2362

- rijtuigen C.E.T. - 8 exemplaren:

- 1 → 2701
- 2 → 2702
- 3 → 2703
- 5 → 2704
- 6 → 2705
- 7 → 2706
- 8 → 2707
- 9 → 2708

- rijtuigen B.C.T. - 7 exemplaren:

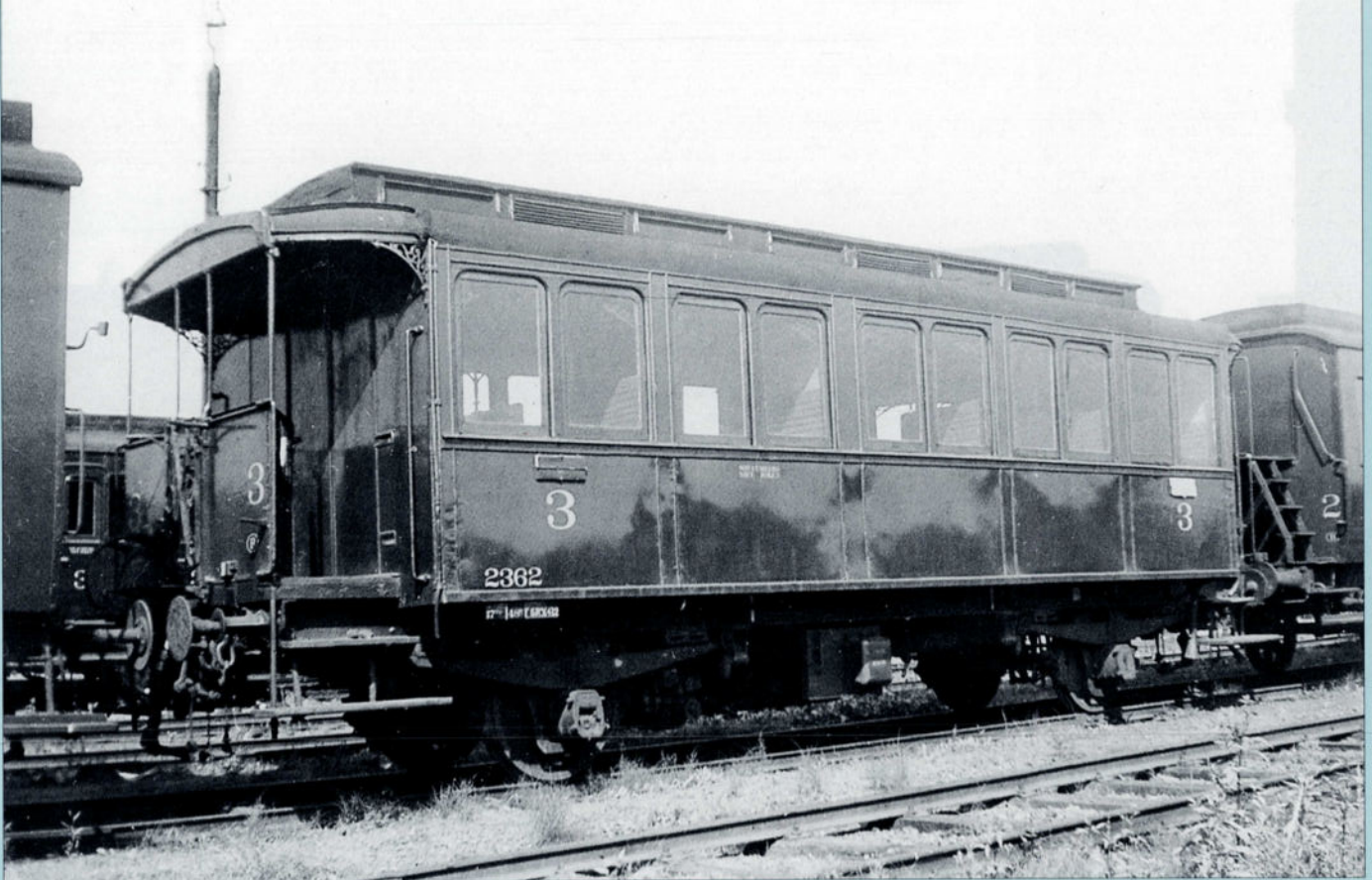
- 1 → 2551
- 3 → 2552
- 4 → 2553
- 5 → 2554
- 7 → 2555
- 11 → 2556
- 13 → 2557

Bij de zes niet hernummerde voertuigen ging het om de volgende rijtuigen: C.E.T. 11, B.C.T. 2, 6, 9, 10 en 12. Ze werden geschrapt met het PV nr. 56 van 9 juni 1942, met de vermelding "In zeer slechte staat - te slopen in Kinkempois".

Tussen 1941 en 1949 werd het AB-rijtuig 2055 omgebouwd tot een rijtuig derde klasse (C) en vernummerd tot 2379. Het behield echter de technische kenmerken (afmetingen) van de oorspronkelijke A.B.T-rijtuigen.

*De Nord-Belge beschikte over een trein die ingericht was als winkel. Hij bestond uit een ons onbekend rijtuig met lichtkap waarin zich de winkel bevond (gaat het hier om de A.B.T. 12?), een drieassig rijtuig uit de reeks 1 t/m 16 (een voormalig Pruisisch post-rijtuig) met een kassa en slaappleatsen voor het personeel en een witte tweeassige (koel?)wagen. Deze trein was enkel toegankelijk voor het personeel van de maatschappij. Hij vertrok elke maandag uit Kinkempois en stopte in elk station volgens een vaste dienstregeling. 's Nachts werd hij uitgeweken en het personeel sliep in één van de rijtuigen. Aan het einde van de week keerde de trein terug naar Kinkempois, waar zich de voorraden bevonden. De klanten konden ook bestellingen plaatsen die dan met de trein van de daaropvolgende week werden meegebracht. Deze trein werd omstreeks 1920 - 1923 gefotografeerd voor de rotsen langs de Maas. Hij wordt gesleept door een "bicyclette" van de reeks 201 t/m 215 (asindeling B1) van de Nord-Belge. Deze machines werden in 1882 gebouwd door Cockerill. Verzameling Paul PASTIELS.*





**Het rijtuig 2362, ex-Nord-Belge C.T.19, in zijn thuisbasis in augustus 1955. Dit rijtuig zal worden herbruikt als voertuig voor de dienst ES met nummer 190.902 (zie volgende pagina). Georges NEVE, verz. Charles OCSINBERG.**

Deze rijtuigen werden weinig gebruikt door de NMBS. De meeste werden geschrapt tijdens de oorlog, zowel wegens oorlogsschade als vanwege hun slechte toestand.

De laatste exemplaren verdwenen in 1949 uit de commerciële dienst. Ze werden geschrapt met het PV nr. 130 van 30 juni 1949. Desondanks bleven de rijtuigen 2362 (C), 2551 (BC) en 2702 (CE) tot mei 1953 in gebruik. Een gedetail-

leerde lijst met de reden voor de schrapping vindt u op bladzijde 61.

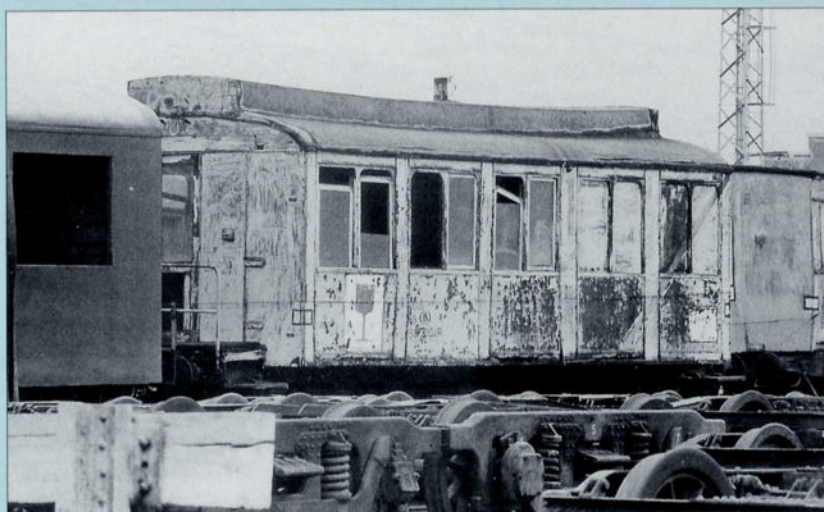
Enkele rijtuigen werden nadien nog gebruikt als dienstvoertuig, zoals de 2056 (ex-Nord-Belge A.B.T. 15) dat als dienstwagen het nummer 190.934 kreeg, later nog het UIC-nummer 30 88 947 2963-8. Het werd nog tot begin 2013 als historisch voertuig bewaard in de museum-bewaarplaats van Leuven.

Tot slot valt op te merken dat de Nord-Belge reeds in 1874 en 1896 tweeeassige rijtuigen met een lichtkoepel in dienst had genomen. Dit is echter een ander verhaal waarop we in een later nummer zullen terugkomen.

*Met dank aan Michel THIRY voor het lange en moeilijke opzoekwerk dat nodig was om de geschiedenis van deze rijtuigen te kunnen reconstrueren.*

**FOTO 125-56 ZW** Na zijn schrapping met het PV nr. 140 van 28 augustus 1948, werd het rijtuig 2056 (ex-Nord-Belge A.B.T. 15) gebruikt als dienstvoertuig van de directie ES (Elektriciteit en Seinrichting). Het kreeg het nummer 190.934, later het UIC-nummer 30 88 947 2963-8 als type 9472L4. Op 12 augustus 1962 bevond het zich in de Centrale Werkplaats van de ES te Etterbeek. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





↑ FOTO 125-57

Een andere foto van het rijtuig 190.934, uitgerangeerd voor de museumbewaarplaats te Leuven op 18 april 1978. De slechte manier waarop het rijtuig buiten stond afgesteld was de directe oorzaak van zijn afbraak in 2013. Louis AERTS, verzameling TSP.

← Het dienstrijuig 30 88 9437 2 954-7, type 9472L3, is een ex-rijtuig uit de reeks 2551 t/m 2554, ex-Nord-Belge reeks B.C.T. 1 t/m 6, in een betreurenswaardige toestand afgesteld in de CW Mechelen in de jaren '70. Roger CRİKELAIRE

↓ FOTO 125-58 ZW Een ander rijtuig werd eveneens door de directie ES gebruikt, met het nummer 190.902. Op 16 juni 1962 bevond het zich in het station van Tubize. Volgens sommige bronnen gaat het om het rijtuig 2362, ex-C.T. 19 van de Nord-Belge. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



**Nr. N-B Nr. NMBS**

**Schrappingen en opmerkingen**

A.B.T. 1	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
A.B.T. 2	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
A.B.T. 3	2051	PV nr. 130 van 30-06-1919 (1)
A.B.T. 4	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
A.B.T. 5	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
A.B.T. 6	2052	PV nr. 58 van 19-06-1942 - te slopen rijtuig wegens oorlogsschade
A.B.T. 7	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
A.B.T. 8	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
A.B.T. 9	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
A.B.T. 10	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
A.B.T. 11	2053	PV nr. 226 van 29-12-1947 - volledig vernield, te slopen rijtuig wegens oorlogsschade
A.B.T. 12	-	het is onbekend of dit rijtuig echt heeft bestaan - het wordt in geen enkel document vermeld
A.B.T. 13	2054	PV nr. 226 van 29-12-1947 - dienstvoertuig
A.B.T. 14	2055	tussen 1941 en 1949 omgebouwd tot C-rijtuig 2379 - geschrapt met PV 130 van 30-06-1949
A.B.T. 15	2056	PV nr. 140 van 28-08-1948 dienstvoertuig nr. 190.934 (zie tekst)
C.T. 1	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
C.T. 2	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
C.T. 3	2351	PV nr. 140 van 28-08-1948 - dienstvoertuig
C.T. 4	2352	PV nr. 140 van 28-08-1948 - dienstvoertuig - te slopen
C.T. 5	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
C.T. 6	2353	PV nr. 170 van 04-07-1950 - uit Duitsland teruggekeerd in zeer slechte staat - te slopen
C.T. 7	2354	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
C.T. 8	2355	PV nr. 45 van 25-04-1945 - rijtuig in zeer slechte staat - te slopen
C.T. 9	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
C.T. 10	2356	PV nr. 168 van 30-06-1945 - ongeval te Laon (Frankrijk) op 20 maart 1945
C.T. 11	2357	verloren gegaan tijdens de Tweede Wereldoorlog
C.T. 12	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
C.T. 13	2358	PV nr. 131 van 22-11-1942 - rijtuig in zeer slechte staat - te slopen
C.T. 14	2359	PV nr. 226 van 29-12-1947 - dienstvoertuig - te slopen
C.T. 15	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
C.T. 16	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
C.T. 17	2360	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
C.T. 18	2361	verloren gegaan tijdens de Tweede Wereldoorlog
C.T. 19	2362	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1) - rijtuig bleef in dienst tot mei 1953
C.E.T. 1	2701	PV nr. 140 van 28-08-1948 - dienstvoertuig - te slopen
C.E.T. 2	2702	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1) - rijtuig bleef in dienst tot mei 1950
C.E.T. 3	2703	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
C.E.T. 4	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
C.E.T. 5	2704	PV nr. 159 van 08-08-1946 - totaal vernield teruggekeerd uit Nederland - te slopen
C.E.T. 6	2705	PV nr. 140 van 28-08-1948 - dienstvoertuig
C.E.T. 7	2706	verloren gegaan tijdens de Tweede Wereldoorlog
C.E.T. 8	2707	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
C.E.T. 9	2708	PV nr. 90 van 30-04-1947 - dienstvoertuig
C.E.T. 10	-	niet overgenomen door de NMBS, waarschijnlijk geschrapt tussen 1931 en 1940
C.E.T. 11	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 1	2551	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1) - rijtuig bleef in dienst tot mei 1950
B.C.T. 2	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 3	2552	PV nr. 299 van 15-10-1945 - volledig vernield door een V1
B.C.T. 4	2553	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
B.C.T. 5	2554	PV nr. 45 van 25-04-1945 - rijtuig in slechte staat - te slopen
B.C.T. 6	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 7	2555	PV nr. 130 van 30-06-1949 (1)
B.C.T. 8	-	geschrapt door de Nord-Belge voor 1930
B.C.T. 9	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 10	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 11	2556	PV nr. 57 van 17-10-1944 - vernield door het bombardement op de CW Mechelen op 19 april 1944
B.C.T. 12	-	PV nr. 56 van 09-06-1942 - niet vernummerd wegens te zwaar beschadigd - gesloopt te Kinkempois
B.C.T. 13	2557	PV nr. 140 van 28-08-1948 - dienstvoertuig

(1) Het PV nr. 130 van 30-06-1949 betrof enkel de tweeassige rijtuigen van de Nord-Belge. Onder meer door het ontbreken van toiletten werden ze als verouderd beschouwd. Enkele rijtuigen werden nadien nog als dienstvoertuig gebruikt.

## Frankrijk: Mallet La Meuse CCt nr. 101 t/m 106 Compagnie des Mines d'Anzin

De *Compagnie des Mines d'Anzin* baatte een lijn uit tussen Anzin en Somain met een lastig profiel, hellingen van 13 ‰ en bochten met een straal van 300 m.

Om zware steenkooltreinen te kunnen slepen, bestelde de maatschappij in 1929 bij *La Meuse* drie enorme tenderlocomotieven van het type Mallet met enkelvoudige expansie.

Deze machines, ontworpen door *La Meuse*, hadden twee wielgroepen, elk met drie gekoppelde assen.

Ze werkten met verzadigde stoom onder druk van 13 kg. De vuurhaard had een rooster waarvan het verwarmingsoppervlak 3,9 m<sup>2</sup> bedroeg.

De vier cilinders (twee per wielgroep), hadden een diameter van 480 mm en een slag van 600 mm. De stoomverdeling was van het type Walschaerts, met platte schuiven.

Het leeggewicht bedroeg 80 t. Beladen wogen zij gemiddeld 88,2 t. Zij voerden 2 ton steenkool mee en 9 m<sup>3</sup> water. Deze mastodonten konden 1012 ton slepen aan 22 km/h op een helling van 13 ‰.

*La Meuse* gaf hen de constructienummers 3377, 3378 en 3379, en bij de *Mines d'Anzin* kregen zij de nummers 101 t/m 103. De 101 werd aan *Anzin*



geleverd op 15 januari 1930; de 102 op 15 februari 1930 en de 103 op 19 maart 1930.

Erg tevreden, bestelde *les Mines d'Anzin* in 1938 drie bijkomende locomotieven, identiek aan de eerste drie. Geleverd in 1940, werden zij genummerd als 104 t/m 106 (*La Meuse* nr. 4036, 4037 en 4038). Hun gewicht was

wel hoger: 112 t bedrijfsklaar.

Na de oorlog, in 1945, werd *les Mines d'Anzin* opgeslorpt in de *groupe de Valenciennes des Houillères du Bassin du Nord-Pas-de-Calais* (HBNPC), en vernummerd naar B1 t/m B6.

De zes machines werden buiten dienst gesteld in januari 1956.

Op 29 mei 1954 rangeert de 101 bij Denain Mines. E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



## Italië:

**Ferrovie Nord-Milano: locomotieven 2Bt Couillet**

Om de snelheid van reizigerstreinen in commerciële dienst te verhogen, bestelde de *Ferrovie Nord-Milano* (FNM) in 1894 een reeks van zes 2Bt-tenderlocomotieven bij Couillet.

Geleverd in 1895 en 1896, droegen zij de nummers FNM 251 tot 256:

251:	Couillet 1135 / 1895
252:	Couillet 1136 / 1895
253:	Couillet 1137 / 1895
254:	Couillet 1148 / 1896
255:	Couillet 1149 / 1896
256:	Couillet 1150 / 1896

In 1903 werden drie bijkomende locomotieven door *Costruzioni Meccaniche di Saronno* gebouwd onder licentie van *Couillet*, en genummerd 257 t/m 259.

In 1906 nam FNM een laatste reeks van drie locomotieven in dienst, genummerd van 260 tot 262, gebouwd door *Henschel*, onder licentie van

Couillet.

Deze machines met 550 pk konden 70 km/h halen. Hun karakteristieken vinden we in de tabel hiernaast.

De reeks werd buiten dienst gesteld tussen 1931 en 1937.

De 251 en de 252 werden in 1931 verkocht aan de maatschappij *Celestri*. De 255, 256, 257, 258, 259, 260 en de 262 werden verschroot.

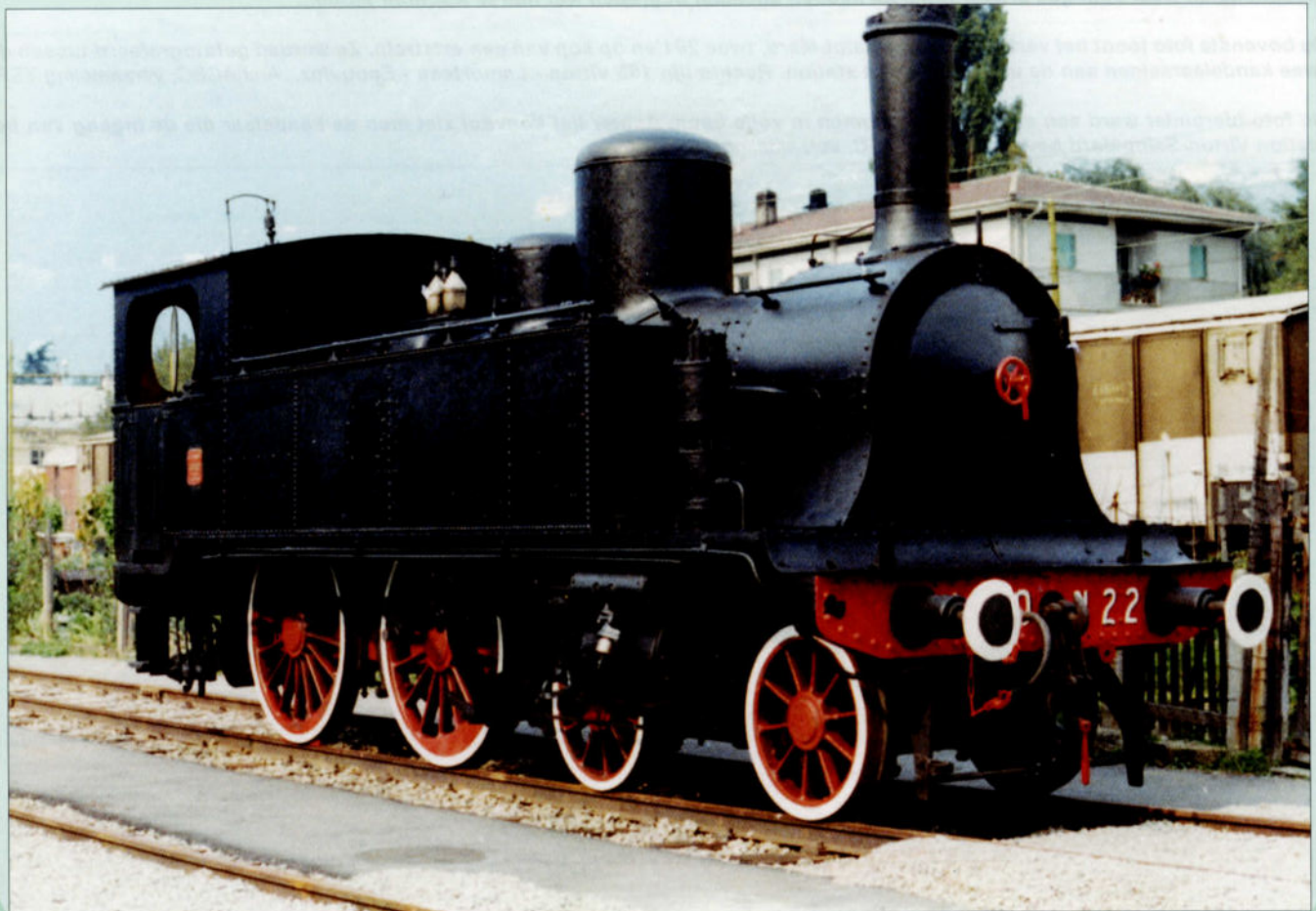
De 253, 254 en de 261 werden verkocht aan *Monza-Molteni-Oggiono* (MMO) waar zij de nummers 21 tot 23 kregen. In 1954 werd de MMO opgeslorpt door de FS en de drie locomotieven kregen de nummers 850.021 tot 023.

Slechts één locomotief bestaat heden nog: de MMO 22 (ex-FNM 254 - Couillet 1149). Zij wordt tentoongesteld in het nationaal spoorwegmuseum van *Pietrarsa* te *Napoli*.

**Locomotief MMO 22 (ex-FNM 254 - Couillet 1149 / 1896), afgesteld te Merano op 19 september 1974. Zij wordt nu tentoongesteld in het nationaal spoorwegmuseum van Pietrarsa te Napoli. MORIN, verzameling A. DAGANT / TSP.**

**Karakteristieken**

Spoorbreedte:	1435 mm
Asindeling:	2Bt
Wieldiameter:	1,600 m
Leeggewicht:	36,30 t
Adhesiegewicht:	28,40 t
Totaal gewicht:	46,50 t
Totale lengte:	9,750 m
Keteldruk:	12 kg/cm <sup>2</sup>
Oppervlakte van het rooster:	1,7 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlak:	97,5 m <sup>2</sup>
Aantal cilinders:	2
Zuigerdiameter:	400 mm
Zuigerslag:	500 mm
Stoomverdeling:	Stephenson
Watervoorraad:	5 m <sup>3</sup>
Kolenvoorraad:	1,5 t



# 60 jaar geleden...



Op 22 december 1954 leverde Cockerill de eerste locomotief van het type 201, de 201.001, de latere 5901. Begin 1955 startte men met een reeks testen om na te gaan of de prestaties overeenkwamen met het lastenboek. Voor deze proeven moest in dubbele tractie gereden worden, zonder opdruklocomotief, met een ertstrein van 1767 ton. In 24 minuten moest de afstand tussen Virton en Meix overbrugd worden, wat overeenkomt met een gemiddelde snelheid van 18,5 km/h. Op het 6,8 km lange baanvak tussen Virton en Meix is de hellingsgraad 17 ‰. Deze proeven vonden plaats in februari 1955 met de 201.001 en de 201.003. De machinisten van Latour waren zeer sceptisch over de prestaties van de nieuwe tractievorm. Ze waren er allemaal van overtuigd dat de twee locomotieven nooit Saint-Vincent-Bellefontaine zouden halen. Het personeel dat die dag vrij was, had zich dan ook naar het testtraject begeven om het spektakel van de twee "stervende" diesels mee te maken. Ze waren al snel gedesillusioneerd toen zij van ver de trein zagen aankomen met een eerder ongebruikelijk hoge snelheid en voor op schema! De reistijd tussen Virton en Meix was 18 minuten in plaats van de gebruikelijke 22 minuten, een gemiddelde snelheid van 22,6 km/h. Geschokt en teleurgesteld dropen de stoomfanaten weer stilletjes af naar huis. Ze hadden allemaal begrepen wat hen te wachten stond...

De bovenste foto toont het vertrek te Virton-Saint-Mard, twee 201'ers op kop van een ertstrein. Ze werden gefotografeerd tussen de twee kandelaarseinen aan de uitgang van het station. Rechts lijn 155 Virton - Lamorteau - Ecouviez. ArchACEC, verzameling TSP.

De foto hieronder werd een eind verder genomen in volle baan. Achter het konvooi ziet men de kandelaar die de ingang van het station Virton-Saint-Mard beveiligt. ArchACEC, verzameling TSP.



**60 jaar geleden...**



*In 1955 begon men met de bouw van grote rangeerlocomotieven type 272 (latere reeks 72). Ze werden gebouwd bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Deze 15 machines werden geleverd tussen januari en juni 1956. AMN, verzameling TSP.*

*Bij de DB werd de laatste stoomlocomotief 10 jaar later dan bij de NMBS gedooft. In 1975 reden er nog steeds stoomlocomotieven van de DB naar België, tot Raeren en Montzen. Het waren locomotieven van de reeks 050-053 van de stelplaats Stolberg nabij Aachen. Op 1 januari 1975 beschikte deze stelplaats nog over 18 locomotieven van dit type. De stoomtractie werd beëindigd op 4 juni 1976. Op de foto de 051 338 die wacht op het vertrek in Raeren. Het waren haar laatste dagen en ze werd op 25 juli 1975 in Stolberg stilgezet. Deze locomotief werd gebouwd door BMAG (Nr. 11632/1942) en kreeg het nummer 50 1338. In 1968 vernummerde de DB haar naar 051 338. Henri CHAUVEHEID, verzameling Georgy LEJEUNE.*

**40 jaar geleden...**





**FOTO 125-59 ZW** Tussen 1934 en 1938 nam de Brusselse trammaatschappij "Les Tramways Bruxellois" (TB) 685 "standard"-motorwagens in dienst die in de eigen werkhuizen werden gebouwd. Oorspronkelijk hadden zij geen deuren. Dit typische materieel verdween tussen 1958 en 1973 van de sporen. Deze foto dateert van mei 1952 en toont de 1424, met bijwagen 984, in dienst op lijn 10. De tram bevindt zich op het IJzerplein. Op de achtergrond is het station Brussel-Groendreef zichtbaar. Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

**FOTO 125-60 ZW** Op dezelfde dag passeren de motorwagen 9319 en bijwagen 11709 van de NMVB voor de lens van de fotograaf. De 9319 doet dienst op de lijn W (Nord-Noord - Wemmel), hij rijdt op de Antwerpsesteenweg en komt van de terminus aan de Bolwerklaan nabij het Rogierplein. De 9319 werd gebouwd tussen 1908 en 1910 in de "Ateliers de Manage" en behoorde tot de reeks 9287 t/m 9335. In de jaren 1939-1940 werd de wagenkast gemoderniseerd. Vanaf 1948 werden, voor de diensten op lijn W, een motor- en een bijwagen uit de reeks 11703-11712 (voorzien van een trolley-stang) vast aan elkaar gekoppeld. Zo verkreef men een "trek/duwstel". Bruno DEDONCKER, verz. TSP.





Deze foto dateert van 20 oktober 1960 en werd genomen tussen Quévy en Aulnoye. Het is de periode van de bietenoogst en een zware trein met bietenpulp wordt gesleept door de ART.109. Achteraan, op de laatste wagen, staat een remmer om de handrem te bedienen. De AR.109 kwam op 15 september 1935 in dienst op de lijn Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen. In 1949 werd hij omgebouwd tot ART (autorail tracteur) en toegewezen aan de lijn Mons - Quévy - Aulnoye. Vanaf 1960 werd de ART.109 ingezet voor het bieten-transport naar Quévy-le-Grand. Het voertuig werd in september 1963 uit dienst genomen. H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.

De locomotief 212 van de NMVB werd in 1897 gebouwd door "Boussu". Zij vervolgde haar loopbaan op de lijnen Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher en later op Maaseik - Lanaken - Maastricht - Glons. Deze foto werd gemaakt tussen Glons en Maastricht en dateert van rond de eeuwwisseling. Auteur onbekend, verzameling H.-G. HESSELINK / TSP.



