

# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 117 - OKTOBER 2013 - € 9,00**  
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium



# Voorwoord

De uitzonderlijke mooie en warme maand juli heeft "le Chemin de fer du Bocq" geen windeieren gelegd. Er was een grote toeloop van toeristen en liefhebbers, die zich aangesproken voelden door het aantrekkelijke programma. Elke zondag, in de maanden juli en augustus, wordt de lijn in twee gesplitst: het "hoog" gedeelte tussen Ciney en Spontin dat geëxploiteerd wordt met een motorwagen of een gesleepte trein en het "laag" gedeelte Spontin - Purnode, waarop met stoomtractie wordt gereden. Dit is een ideale combinatie om de charmante vallei te verkennen.

In dit nummer vindt u nog geen terugblik op de activiteiten die werden georganiseerd na 1 augustus - datum van het afsluiten van dit nummer - want ook de vrijwilligers hebben recht op vakantie...

Andere activiteiten gaan verder, maar eveneens op een lager tempo: onderhoud en restauratie van het rollend materieel, inrichten en herstellen van gebouwen en andere infrastructuur. Er staan nog enkele publicaties op het programma waarvan de opbrengst wordt geïnvesteerd om onze doelstellingen te realiseren.

Wist u dat vier van de vijf voorziene boeken voor dit jaar reeds beschikbaar zijn? Een goede investering om de lange winteravonden, die in aantocht zijn, zinvol door te brengen en nog wat bij te leren...

Veel leesgenot!



FOTO 117-01 Een mooie parallel voor de WDT Schaarbeek. Van links naar rechts: 211.006, 6077, 201.027 en 5183. TSP, 14 augustus 2013.

## Zoekertjes

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

## AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 6 oktober 2013, van 9 tot 13 uur, hun 65ste internationale ruilbeurs voor modeltreinen, oud speelgoed, ... in de zaal St.-Raphaël te Aywaille.

### Inlichtingen en reservaties:

+32 (0)471 40 45 50 van maandag t/m vrijdag tussen 18.30 en 21.00 uur.

## Rechtzettingen

### OP DE BAAN 116

- **pagina 9:** in de fiche van de 202.020 staat: oorsprong CFL 1603; moet zijn 1602.
- **pagina 13:** in de fiche van de 1504: bouwjaar: 1962.
- **pagina 13:** in de fiche van de 1608: bouwjaar 1966.
- **pagina 14:** in de fiche van de 027: verbeteren als volgt:
  - constructeur: **La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950;**
  - Oorsprong: NMBS **228.027 / 027.**Bovendien betekent de rode stip bij bepaalde fiches, zoals is vermeld op p. 7, dat het een uniek exemplaar is.
- **pagina 14:** de foto van de wagen voor transport van vloeibaar staal werd gemaakt te La Louvière-**Centre**. Hij werd gesleept door de **7829** en niet door de 7852.

## TSP-agenda

- **Zaterdag 5 oktober:** TSP-reis naar de Antwerpse haven op linkeroever.
- **6, 13, 20 en 27 oktober:** toeristische ritten op "le Chemin de fer du Bocq". Inlichtingen in het middenkatern en op [www.cfboq.be](http://www.cfboq.be);
- **12 en 13 oktober:** **EUROMODELBOUW te Genk. Aanwezigheid van de TSP-Boetiek.**
- **Zaterdag 30 november en zondag 1 december:** sinterklaastreinen op "le Chemin de fer du Bocq". Inschrijvingen via de website [www.cfboq.be](http://www.cfboq.be).
- **Zaterdag 7 december:** opening van de TSP-boetiek in ons museum te Saint-Ghislain van 10 tot 16 uur.



## 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 DESCHÉPPER, Roel DESAEGER, Alain JANMART, Anne-Marie MASSARD.

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

Armand BEERLANDT, David BEUMER, William BOECKX, Julien CASIER, Roger CRIKELAIRE, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DE SAEGHER, Paul DEWIT, Andy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Maurice HENNEQUIN, Luk GIBENS, Terrence LABAR, Gilbert LAURENT, Lucien LUYCKX, Bruno MALFAIT, Charles MALLI-SOIX, Claude MASSAR, de NMBS-Groep, Serge MATHEY, Charles OCSINBERG, Willy PEYSKENS, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Sébastien SERVAIS, Yves STEENE-BRUGGEN, Marc STRIFFELER, Michel THIRY, Nico VANDE-BUERIE, Christian VANHECK, Dennis VAN SUMMEREN, Eddy VERVOORT.

### 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 2013

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 38 (buitenland € 48) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO OP DE BAAN 2013". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.

BIC-code: GEBABEBB.

Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.

Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.

- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

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

Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00

ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain):

Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93

Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56

### Drukkerij

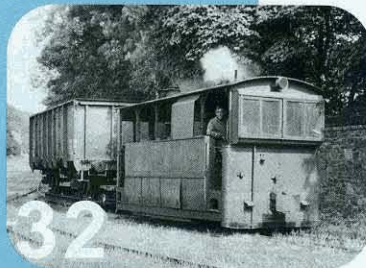
Geprint in België door Geers Offset nv, Oostakker

### Wettelijk depot bij verschijning

**FOTO 117-02** De 211.006 (6406 vanaf 1 januari 1971) van het Historisch Patrimonium van de NMBS-Holding, was de ster op ons groot diesalgala van 17 en 18 augustus. Dorinne-Durnal, 16 augustus 2013. TSP-CFB.

# OP DE BAAN 117 - oktober 2013

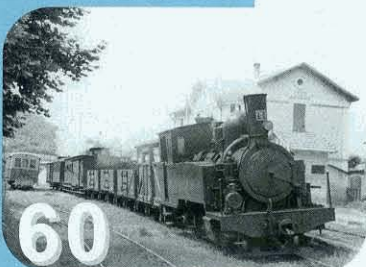
# inhoud



## Rolwagens en rolbokken in België



## Gisteren - vandaag Stelplaats Arlon



## De 1Ct 6-10 van "FC de Olot - Gerona"



## NMBS-rijtuigen type Z



## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

## 6 Belgische actualiteit

6 statistieken - locomotieven

10 motorstellen - HST

14 schrappingen

16 rijtuigen

17 varia

## 20 Privéoperatoren

## 24 Buitenlandse actualiteit

24 Duitsland

25 Nederland

26 Frankrijk

27 Polen

28 Rusland: een nieuwe livrei

## 32 Rolwagens en rolbokken

## 58 Gisteren - Vandaag

## 60 Dit is Belgisch

## 62 Er was eens...

## 64 Spoorse rariteiten

## 65 De mooiste plekjes

## 66 De rijtuigen type Z nrs. 2301-2310

### ACHTERPAGINA

← De kalktrein 49663 Beverwijk - Jemelle, met bestemming de groeve Lhoist, rijdt op 21 juli voorbij Esneux en wordt gesleept door de 6511. De Vlaamse Reus van DB Schenker sleept de trein over het hele traject. Michel DE ESCH.

← FOTO 117-03 De 1251 van EETC sleept tussen Amsterdam Watergraafsmeer en Den Bosch een lege autotrein naar zijn vertrekstation. Dordrecht-Zuid, 19 juli 2013. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## Activiteiten

### Saint-Ghislain Musée du Rail

Het was al uitgelekt via de pers: TSP zal in het "Musée du rail" enkele bewaarde stukken van het oude station van Mons tentoonstellen! TSP was kandidaat om de muurschildering van 60 op 8 meter opnieuw samen te stellen en onderdak te geven aan o.a. glas-in-loodramen, het uurwerk uit de gevel en het kunstwerk in bas-reliëf uit de linkermuur van het voormalige stationsgebouw.

Al deze voorwerpen, die begin juni toekwamen, zullen pas volledig tot hun recht komen wanneer de dakbedekking boven de sporen 3 en 4 vernieuwd zal zijn.

Inderdaad, het is dankzij uw financiële steun - vele mensen hebben de rekening bij de Koning Boudewijnstichting fors gespijsd na onze laatste oproep - dat de vernieuwingswerken, samen goed voor een kostenplaatje van 125.000 euro, deze winter zullen uitgevoerd worden. Zij bestaan uit het afbreken van het bestaande dak - totale oppervlakte van 1000 m<sup>2</sup>, waaronder 500 m<sup>2</sup> glas - en het vervangen door een isolerende bekleding, voorzien van de nodige transparante elementen voor voldoende lichtinval op de voornoemde sporen.

Deze werken moeten gebeuren tussen oktober en april, vandaar de noodzaak om in december dit jaar geen ruilbeurs te organiseren. Tijdens dezelfde periode zal de NMBS-Groep de toegang tot de site heraanleggen vanaf de brug naar beneden richting parking. U zal dus op de eerstvolgende ruilbeurs, die plaatsvindt op zaterdag, 10 mei 2014, een volledig nieuwe infrastructuur ontdekken.

Nochtans zal op zaterdag 7 december de TSP-boetiek geopend zijn van 10 tot 16

uur, dit om een meerderheid onder de liefhebbers tevreden te stellen die zo hun eindejaarsaankopen kunnen doen en tegelijk de vordering van de werken bekijken. Zij kunnen zich eveneens vergewissen dat het geld, gestort op de rekening bij de Koning Boudewijnstichting, goed besteed wordt.

Nogmaals dank aan allen die deze belangrijke stap bij de herinrichting van het "Musée du Rail" mee mogelijk gemaakt hebben.



Enkele vrijwilligers houden zich intussen bezig met de restauratie van een aantal kleinere stukken die een rol zullen spelen bij de toekomstige inrichting: bakens, een bagagekarretje en een elektrische tractor werden hersteld en geschilderd.

Tegelijk worden een administratief lokaal, evenals ruimten voor zowel een telefoon- als een alarmcentrale ingericht. Men maakt ook van de gelegenheid gebruik om de veiligheidsnormen, geëist door de brandweer, op punt te stellen.

### Saint-Ghislain Tractiewerkplaats

Het is zover! We kunnen verhuizen! De oude tractiewerkplaats op 500 m van het museum is klaar om de onderhouds- en restauratieploegen te ontvangen. Het was één van de objectieven om deze

werkzaamheden los te koppelen van de museumactiviteiten om de reeds afgewerkte stukken niet te bevuilen of te beschadigen door stof of verfnevel. Meer nog, de tractiewerkplaats was bij haar bouw in 1965 speciaal uitgerust om onderhoud en herstellingen uit te voeren aan diesellocomotieven!

Het sanitair, de keuken en de dienstlokalen voor de vrijwilligers zijn reeds in gebruik; het elektrische net is bruikbaar in het grootste deel van de lokalen.

Herinner U dat een grote partij kabels en een aantal metalen voorwerpen, die voor het grijpen lagen, meegenomen zijn door dieven en vandalen. De werkplaats is nu uitgerust volgens onze eigen behoeften. Het is vanzelfsprekend dat wij geen herstelspoor van 400 m nodig hebben om aan tien locomotieven tegelijk te werken.

Indien de werken op één van de sites te Saint-Ghislain u interesseren, aarzel dan niet om u als vrijwilliger op te geven zoals reeds zes kandidaten dit voor u deden in 2013. Contacteer Baudouin Dieu op nr. +32 (0)475 95 68 93.

## Materieel

In Schaarbeek richten wij onze inspanningen op vijf restauratiewerven:

- **de 5927**: die begin 2014 afgewerkt zal zijn. Er blijft nog het terug plaatsen en herinrichten van de stuurposten en een laatste afstelling van de dieselmotor.
- **het M1-rijtuig nr. 42.097**: deze werv zal gedurende de herfst afgewerkt worden. De assen bevinden zich in de CW Mechelen om er ultrasoontesten te ondergaan. Wanneer deze terug zijn, kunnen de draaistellen terug geplaatst worden en rest er alleen de eindschildering van de kast.
- **553.29 (4906)**: wij hopen zijn restauratie te beëindigen in 2014. Het binnenwerk is gedaan. De deuren werden terug geplaatst, maar zonder hun mechanisme. Het remcircuit moet nog afgewerkt worden. De buitenkant is klaar om geschilderd te worden.
- **de Mitropa-rijtuigen**: de werv is zo goed als beëindigd. Wanneer het nieuwe wijkspoor te Spontin er ligt, worden zij ter plaatse gebracht om operationeel te zijn in het seizoen 2014.

Voor haar tweede optreden dit seizoen vonden wij onze P8 op 5 en 6 juli terug op de lijn Dendermonde - Puurs die uitgebraat wordt door onze vrienden van de SDP. We zien haar in het station van Baasrode, in het gezelschap van de Cockerill-locomotief 2643 uit 1907 met vertikale ketel in dubbeltractie met de machine nr. 3 gebouwd in 1922 door Haine-Saint-Pierre. Roel DESAEGER.







↑ **Paul in de vuurhaard van de P8, waar hij een gebarsten rooster vervangt. Dit is een zeer zwaar werk gezien het gewicht en de lengte van het rooster. Wie wil hem komen helpen?**

- **Ty2-7173:** de loc werd volledig geschilderd. Er blijven nog enkele details af te werken, waaronder het aanbrengen van haar nummer. Daarna zal zij op haar voetstuk geplaatst worden te Oostmalle, waarschijnlijk bij het begin van de herfst. Naast deze werven besteden onze vrij-

→ **Op 16 juli werd het ligrijtuig 14.512 op een stukje spoor geplaatst dat parallel ligt met de loods te Spontin. Daartoe moest het rijtuig met een vrachtwagen verplaatst worden over een afstand van 300 meter tussen het station van Spontin en de loods, een karwei dat even delicaat als spectaculair was. Dit rijtuig biedt onderdak aan de vrijwilligers die willen overnachten. TSP-CFB.**

willigers nog een groot deel van hun tijd aan onderhoud en voorbereiding van het te gebruiken materieel. Onze P8 vraagt bijzonder veel aandacht, na elke rit moet haar vuurhaard gereinigd worden, de rookkast en de aslade moeten worden leeggemaakt, de loodnagel en de kranen voor het waterpeil moeten worden nagekeken, de kolenvoorraad aangevuld. Kleine defecten, die onderweg werden vastgesteld, moeten worden verholpen. Ook de rijtuigen worden gereinigd voor elk gebruik.



Aan werk ontbreekt het ons niet! Ook jij kunt onze vrijwilligersploeg komen versterken te Schaarbeek. Aarzel niet om ons een bezoek te brengen.

Neem daarom contact op met Geert PACKET op het nr: +32 (0)496 56 00.



↓ **FOTO 117-04** Op 17 en 18 augustus werd op "le Chemin de fer du Bocq" een derde gala georganiseerd. Dit jaar werden de Cockerill-diesels in de schijnwerpers geplaatst. In ons volgend nummer komen wij hier uitgebreid op terug. De dubbeltractie 211.006 en 5183 verlaat de tunnel van Dorinne. TSP-CFB.





## Locomotieven

### reeks 13

● De 1326 werd uiteindelijk geschrapt, een jaar nadat ze het slachtoffer werd van een brand op de Athus-Meuselijn. Deze machine werd in oktober 2012 overgebracht naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes maar de schade bleek te groot te zijn.

● Op 2 september werd de omloop in de reizigersdienst van de reeks 13 (grafiek B3) aangepast als gevolg van de installatie van TBL1+ in de 15 betrokken locomotieven. De NMBS heeft beslist om alle gesleepte treinen te beperken tot Arlon, waar een motorstel de aansluiting voor de reizigers naar Luxemburg verzekert. De EuroCity's Vauban en Iris worden nu door locomotieven van de reeks 20 gesleept. Deze situatie zal ten laatste op 15 december eindigen. De NMBS hoopt tegen dan van de Luxemburgse autoriteiten de toelating te hebben gekregen om met deze machines op het CFL-net te rijden.

Hier de nieuwe omloop:

### Maandag t/m vrijdag

#### B301

18106 Brussel-Zuid 06.33 - Arlon 09.17  
18133 Arlon 10.43 - Brussel-Zuid 13.27  
18114 Brussel-Zuid 14.33 - Arlon 17.17  
18141 Arlon 18.43 - Brussel-Zuid 21.27

#### B302

Reserve

#### B303

2127 Arlon 04.43 - Brussel-Zuid 07.27  
18108 Brussel-Zuid 08.33 - Arlon 11.17  
18135 Arlon 12.43 - Brussel-Zuid 15.27  
18117 Brussel-Zuid 17.33 - Arlon 20.20

#### B304

18128 Arlon 05.43 - Brussel-Zuid 08.27  
18116 Brussel-Zuid 16.33 - Arlon 19.20

#### B305

18129 Arlon 06.43 - Brussel-Zuid 09.27  
18115 Brussel-Zuid 15.33 - Arlon 18.20

#### B306

7602 Arlon 05.53 - Brussel-Zuid 08.51  
8600 Brussel-Zuid 15.41 - Arlon 18.45

#### B307

7600 Jemelle 05.56 - Brussel-Zuid 07.54  
8602 Brussel-Zuid 16.12 - Jemelle 18.18

#### B308

Reserve

### Zaterdag

### B301 en 302

Reserve

### B303

18129 Arlon 06.43 - Brussel-Zuid 09.27  
18110 Brussel-Zuid 10.33 - Arlon 13.17  
18137 Arlon 14.43 - Brussel-Zuid 17.27  
18118 Brussel-Zuid 18.33 - Arlon 21.17

### B304 t/m 308

Reserve

### Zondag

#### B301

18114 Brussel-Zuid 14.33 - Arlon 17.17  
18141 Arlon 18.41 - Brussel-Zuid 21.27

#### B302

Reserve

#### B303

18129 Arlon 06.43 - Brussel-Zuid 09.27  
18110 Brussel-Zuid 10.33 - Arlon 13.17  
18137 Arlon 14.43 - Brussel-Zuid 17.27  
18118 Brussel-Zuid 18.33 - Arlon 21.17

#### B304

18139 Arlon 16.43 - Brussel-Zuid 19.27  
18120 Brussel-Zuid 20.33 - Arlon 23.17

#### B305

18140 Arlon 17.43 - Brussel-Zuid 20.27  
2121 Brussel-Zuid 21.33 - Arlon 00.17

### B306 t/m 308

Reserve

### reeks 18

● De 1806 t/m 1812 muteerden van Kinkempois naar de werkplaats van Oostende, waardoor deze laatste nu over 45 machines beschikt.

### SCHRAPPINGEN

153: 15-07-2013 NK  
154: 30-07-2013 NK  
157: 16-07-2013 NK  
161: 29-07-2013 NK  
174: 21-06-2013 NK  
175: 17-07-2013 NK  
176: 21-06-2013 NK  
179: 28-07-2013 NK  
181: 23-07-2013 FSD  
182: 26-06-2013 FSD  
187: 02-08-2013 FSD  
202: 10-08-2013 FSD  
207: 22-07-2013 FSD  
213: 25-06-2013 FSD  
215: 01-07-2013 FSD  
220: 02-08-2013 FSD  
224: 07-08-2013 FSD  
226: 07-08-2013 FSD  
229: 11-08-2013 FSD  
230: 11-05-2013 FSD  
232: 08-08-2013 FSD  
247: 21-06-2013 NK  
253: 01-07-2013 NK  
259: 03-08-2013 NK  
599: 11-07-2013 NK  
1326: 08-06-2013 FNND

### IN DIENST

08086: 21-06-2013 GCR  
08087: 21-06-2013 GCR  
08088: 21-06-2013 GCR  
08089: 21-06-2013 GCR

08090: 28-06-2013 GCR  
08091: 28-06-2013 GCR  
08092: 28-06-2013 GCR  
08093: 28-06-2013 GCR  
08094: 28-06-2013 GCR  
08095: 12-07-2013 GCR  
08550: 21-06-2013 MKM  
08551: 21-06-2013 MKM

### MUTATIE

636: FKR > NK 10-06-2013  
637: FKR > NK 10-06-2013  
638: FKR > NK 10-06-2013  
639: FKR > NK 10-06-2013  
640: FKR > NK 10-06-2013  
642: FKR > NK 10-06-2013  
643: FKR > NK 10-06-2013  
644: FKR > NK 10-06-2013  
645: FKR > NK 10-06-2013  
646: FKR > NK 10-06-2013  
647: FKR > NK 10-06-2013  
648: FKR > NK 10-06-2013  
649: FKR > NK 10-06-2013  
650: FKR > NK 10-06-2013  
651: FKR > NK 10-06-2013  
701: NK > FSD 10-06-2013  
702: NK > FSD 10-06-2013  
703: NK > FSD 10-06-2013  
704: NK > FSD 10-06-2013  
705: NK > FSD 10-06-2013  
706: NK > FSD 10-06-2013  
709: NK > FSD 10-06-2013  
731: NK > FSD 10-06-2013

1806: NK > FSD 06-06-2013  
1807: NK > FSD 06-06-2013  
1808: NK > FSD 10-06-2013  
1809: NK > FSD 10-06-2013  
1810: NK > FSD 10-06-2013  
1811: NK > FSD 10-06-2013  
1812: NK > FSD 10-06-2013  
08041: GCR > FKR 10-06-2013  
08042: GCR > FKR 24-07-2013  
08043: GCR > FKR 25-07-2013  
08044: GCR > FKR 10-06-2013  
08045: GCR > FKR 11-06-2013  
08046: GCR > FKR 25-06-2013  
08048: GCR > FKR 10-06-2013  
08049: GCR > FKR 10-06-2013  
08050: GCR > FKR 10-06-2013  
08051: GCR > FKR 10-06-2013  
08052: GCR > FKR 10-06-2013  
08053: GCR > FKR 10-06-2013  
08057: GCR > FKR 19-07-2013  
08059: GCR > FKR 05-07-2013  
08060: GCR > FKR 10-06-2013  
08061: GCR > FKR 25-06-2013  
08062: GCR > FKR 10-06-2013  
08065: GCR > FKR 10-06-2013  
08066: GCR > FKR 10-06-2013  
08070: GCR > FKR 08-07-2013  
08071: GCR > FKR 11-06-2013  
08072: GCR > FKR 02-07-2013  
08073: GCR > FKR 26-06-2013  
08074: GCR > FKR 18-07-2013  
08075: GCR > FKR 28-06-2013  
08076: GCR > FKR 11-07-2013

08078: GCR > FKR 08-08-2013  
08091: GCR > FKR 11-07-2013  
08092: GCR > FKR 17-07-2013  
08093: GCR > FKR 17-07-2013  
08094: GCR > FKR 26-07-2013

### UIT REVISIE

323: 24-06-2013 MOD  
334: 04-06-2013 MOD  
461: 29-05-2013 RI  
480: 10-06-2013 RI  
486: 25-06-2013 RI  
510: 03-07-2013 RI  
832: 03-05-2013 RI  
916: 31-05-2013 MOD

### IN PARK

153: 26-06-2013 NK  
157: 19-07-2013 NK  
179: 19-07-2013 FSD  
181: 19-07-2013 FSD  
186: 01-08-2013 FSD  
207: 19-07-2013 FSD  
2024: 07-08-2013 MKM

### AFKORTINGEN

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



## reeks 20

● Het aantal rijvaardige locomotieven van de reeks 20 neemt verder af, ondanks hun onverhoopte terugkeer in de reizigersdienst.

Van de zes nog officieel in dienst zijnde machines zijn in werkelijkheid enkel de 2001, 2003, 2004 en 2005 beschikbaar. De 2007 staat sinds april met een defect aan de kant terwijl de 2024 in park werd geplaatst en nu dienst doet als onderdeelleverancier.

Desondanks slepen ze opnieuw de Euro-City's "Iris" en "Vauban", een gevolg van de installatie van TBL1+ in de 13'en van NMBS-Mobility.

Deze inzet zal tot 15 december 2013 duren. De reeks 13 zal deze diensten dan opnieuw overnemen.

De toekomst van deze reeks is na 15 december zeer onzeker.

De omloop B0 werd aangepast en deze bestaat nu uit twee plandagen die exclusief bestaan uit het slepen van de Euro-City's. Het beperkte aantal rijvaardige locomotieven en hun nog steeds twijfelachtige betrouwbaarheid laten geen ruimte voor bijkomende diensten.



↑ **FOTO 117-05** Twee per twee keren de 18'en terug naar de Siemens-fabriek te München om er enkele aanpassingen te ondergaan. Op 21 juli worden de 1828 en de 1827 terug overgebracht naar Kinkempois. Doortocht te Jupille. Michel DE ESCH.

### B001

91 Brussel-Zuid 07.33 - Luxemburg 10.36  
90 Luxemburg 17.00 - Brussel-Zuid 19.51

### B002

97 Brussel-Zuid 13.09 - Luxemburg 16.00  
96 Luxemburg 20.00 - Brussel-Zuid 22.51

↓ **FOTO 117-06** De 1844 en 1843 zijn op 2 augustus onderweg naar München. We zien ze te Niederheimbach op de linkeroever van de Rijn. Michel HANSSENS.





## reeks 28

● NMBS-Logistics heeft de omloop van de reeks 28 in binnenverkeer aangepast. De TRAXX'en verliezen één dag en slepen hoofdzakelijk goederentreinen tussen Antwerpen en Gent of Zeebrugge.

### F001

40321 ⑤ FNND 06.57 - BRAM 09.04  
 49856 ③ LZR 08.04 - FNND 10.10  
 52100 ④ FNND 09.40 - LZR 12.05  
 49859 ⑤ FNND 12.45 - LZR 14.57  
 52901 ③ FNND 12.58 - FGZH 14.20  
 59202 ③ FGZH 16.37 - FNND 17.52  
 40305 ① FNND 16.11 - BRAM 18.40  
 52901 ② FNND 14.52 - FGZH 16.20  
 59202 ② FGZH 17.40 - FNND 18.51  
 71303 ④⑤ BRAM 16.45 - LZR 17.05  
 71304 ④⑤ LZR 18.12 - BRAM 18.32  
 40318 ⑥ BRAM 19.02 - FNND 21.09

### F002

31290①-⑤ BPEL 14.45 - FNND 16.53

### F003

37945 ① GLI 08.14 - FGZH 10.20  
 40321 ③④ FNND 07.04 - BRAM 09.11  
 52100 ② FNND 09.40 - LZR 12.05  
 52901 ④⑤ FNND 12.58 - FGZH 14.20  
 59202 ④⑤ FGZH 16.37 - FNND 17.52  
 59202 ① FGZH 13.25 - FNND 14.45  
 52901 ① FNND 15.47 - FGZH 17.13  
 71303 ②③ BRAM 16.45 - LZR 17.05  
 71304 ②③ LZR 18.12 - BRAM 18.32

**Afkortingen:** BPEL: Zeebrugge-Pelikaan, BRAM: Zeebrugge-Ramskapelle, FGZH: Gent-Zeehaven, FNND: Antwerpen-Noord, GLI: La Louvière-Gare-Industrielle, LZR: Zeebrugge.

## reeks 29

● De omloop van de reeks 29 onderging eveneens enkele aanpassingen bij de wijziging van de dienstregeling op 2 september. Zij rijden opnieuw vanuit België naar Noord-Frankrijk. Hieronder de treinen die overdag rijden.

### Maandag t/m vrijdag

#### F901

41811 ② XFDOU 08.20 - FNND 11.45  
 46451 ①③ XFCAF 09.35 - FIZG 13.37  
 40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37  
 40444 ①④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.46  
 46454 ③ FIZG 15.23 - XFCAF 19.48  
 41853 ⑤ XFSOM 12.58 - LZVHW 15.20  
 46446 ① FGZH 15.52 - XFCAF 19.49  
 47910 ⑤ BPEL 16.43 - XFSOM 19.08

#### F902

43115 ②④ XFBOB 04.59 - FNND 10.43  
 47802 ①③⑤ FNND 05.29 - XFVS 09.14  
 47807 ①③⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26

#### F903

41800 ①③ LZR 07.40 - XFDOU 10.02  
 46451 ⑤ XFCAF 09.35 - FIZG 13.37  
 48803 ③ XFSOM 12.57 - BPEL 15.15  
 46454 ⑤ FIZG 15.23 - XFCAF 19.48

### F904

43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.43  
 47802 ②④ FNND 05.29 - XFVS 09.14  
 47807 ②④ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26  
 41832 ④ FNND 13.45 - XFDOU 18.24  
 41840 ④ LZVHW 16.23 - XFSOM 19.06

### Zaterdag en zondag

#### F901

46443 ③ XFFHS 04.15 - RHODE 08.24  
 46448 ③ FNND 10.41 - XFCAF 14.51  
 40443 ③ XFCAF 15.50 - FNND 19.36  
 43197 ⑦ XFBOB 04.59 - LKV 08.34

#### F902

43115 ③ XFBOB 04.59 - FNND 10.55  
 43194 ③ FNND 13.19 - LKV 15.12/18.07 - XFBOB 21.30

#### F903

Reserve

#### F904

47807 ③ XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

### Afkortingen:

BPEL: Zeebrugge Pelikaan, FGZH: Gent-Zeehaven, FIZG: Muizen-Goederen, FNND: Antwerpen-Noord, FNWHZ: Antwerpen-Waaslandhaven, LKV: Kortrijk vorming, LZR: Zeebrugge, LZVHW: Zeebrugge-Voorhaven West, RHODE: Antwerpen-Rhodesië, XFBOB: Bobigny (FR), XFCAF: Calais-Frethun (FR), XFDOU: Dourges Delta 3 (FR), XFFHS: Calais-Frethun Faisceau Tunnel (FR), XFSOM: Somain (FR), XFVS: Valenciennes (FR).

**FOTO 117-07** De 6283 verliet de werkplaats in juni na een grote revisie in de nieuwe Infrabel-livrei. WET Schaarbeek, 22 juli. Pierre HERBIET.







← Op 22 juni reed de 49804 Aalst - Nesle Somme via lijn 50A tussen Denderleeuw en Gent. Hij kruist hier de lijn 82 (Aalst - Burst) te Erpe-Mere. Deze zeer ongewone reisweg is een gevolg van het ongeval te Schellebelle waardoor lijn 50 gedurende lange tijd was onderbroken.  
Willy PEYSKENS.

→ **FOTO 117-08**

De 5703 wacht te Zeebrugge op het vertreksein. Haar aanwezigheid hier is zeer zeldzaam, want zij komen in normale dienst nooit naar Zeebrugge.

Simon DE RIDDER, 17 mei 2013.

↓ In Italië werd de livrei van de 5104, sinds 2004 eigendom van Francesco Ventura, bijgevoerd. Haar nummer is verdwenen en het logo van het bedrijf werd aangebracht op de fronten. Alle handgrepen en ladders werden rood geschilderd.

Op 29 mei staat de 5104 in het station Vibo Marina op de lijn Paola - Reggio Calabria.

David BEUMER.





## Motorstellen - Motorwagens

### MS 151-270 en 595-600

● Het einde nadert met rasse schreden voor de motorstellen type 62, 63, 65 en 70 (SABENA). Het ritme van de schrappingen is nu pas goed op gang gekomen en de NMBS neemt zich voor om de laatste exemplaren op rust te stellen voor de verandering van de dienstregelingen in december. Het beoogde doel is om deze motorstellen NIET te moeten mengen tussen deze met de nummers 601 t/m 782, 800 of CityRail die uitgerust zijn met TBL1+. Dit zou voor de tractieverdelers een bijna onmogelijk uit te voeren taak zijn.

Deze keuze wordt ingegeven door de wens van de NMBS om het gebruik van materieel, dat niet voorzien is van dit Belgisch veiligheidssysteem, zoveel mogelijk te beperken.

● In de loop van juni heeft de NMBS in één keer alle 93 motorstellen met de nummers 151 t/m 270 en 595 t/m 600, die toen nog in dienst waren, verkocht aan sloopwerf ECORE in Aubange. Vanaf hun buitendienststelling, worden zij onmiddellijk naar de sloopwerf gebracht.



*Op 12 en 16 augustus reden niet minder dan 12 motorstellen van de reeks met nrs. 151 t/m 270 op eigen kracht van Schaarbeek naar Stockem, met het oog op hun afbraak door het sloopbedrijf ECORE in Aubange. De eerste stam bestond uit - in volgorde - de 224 + 181 + 217 + 226 + 259 + 186. Doorrit te Ernage op 12 augustus. Labar TERRENCE.*

### Reeks 08 Desiro

● De actieradius van de Desiro-motorstellen wordt steeds groter door de voortdurende levering van nieuwe stellen en opleiding van meer en meer bestuurders. Sinds 2 september werd de werkplaats van Schaarbeek bedeed met een Desiro-beurtrol (grafiek MQ), na deze

van Merelbeke in juni laatstleden. Deze nieuwe beurtrol betreft hoofdzakelijk de L-treinen op de verbinding Braine-le-Comte - Leuven, die nu volledig voor de nieuwe Siemens-stellen is voorzien. Terzelfdertijd kampt de NMBS nog steeds met problemen met de toegangsdeuren van de Desiro's, zodanig zelfs dat

↓ **FOTO 117-09** De tweede trein reed op 16 augustus. Hij werd gevormd door de stellen 213 + 223 + 174 + 176 + 216 + 212. Enkel de eerste vier leverden tractie. Doorrit te Assesse. Bernard DIEUDONNE.





niet zelden nog slechts één of twee deuren per stel in dienst waren na een ritdag. Eén van de redenen zou zijn dat het grind op de perrons van de stopplaatsen, dat aan de schoenen van de reizigers blijft hangen, de uitklapbare voertreden blokkeert, hetgeen op zijn beurt het openen van de deuren onmogelijk maakt.

### Reeks 800

● Sinds de 843 is binnengereden in de CW Mechelen op 14 oktober 2010 voor moderniseringswerken, vorderen de werken aan dit stel maar zeer langzaam, of beter gezegd helemaal niet. Voor de laatste hete hangijzers, met name de werken aan de stuurposten, werd pas op 30 juli beslist om het licht op groen te zetten. De stuurposten zullen volledig vernieuwd worden, met een nieuwe stuurtafel, airco, nieuwe gereedschaps- en elektriciteitskasten, nieuwe zijramen



Er werd een nieuwe schets gemaakt voor de schildering van de 800'en.



↑ FOTO 117-10 Motorwagen ES 407 werd verschroot. Hier staat hij voor de werkplaats te Leuven op 30 maart 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

die open kunnen en een nieuwe zetel.

### Motorwagens reeks ES 400

● De motorwagen ES 407 (Leuven) werd in juli verschroot bij ECORE in Aubange. Het gaat hier om de ex-4320 die na zijn schrapping werd omgebouwd (01-03-1986) als motorwagen voor de dienst ES.

### Materieel met TBL1+ toegelaten op vreemde netten

Tijdens de maand juli werden verschillende NMBS voertuigen die uitgerust zijn

met het veiligheidssysteem TBL1+, toegelaten op vreemde netten.

Het EBA (Eisenbahn Bundesamt) heeft op 31 juli de toelating gegeven om met de motorstellen 601 t/m 664 tot Aachen Hbf te rijden, zo ook voor de reeks 27. De Luxemburgse spoorwegen (CFL) hebben op hun beurt op 22 juli deze toelating gegeven tot Luxemburg voor de stellen 501 t/m 524.

De vijftien locomotieven van de reeks 13 die door NMBS-Mobility gebruikt worden, zouden hun toelating voor Luxemburg moeten krijgen in de komende maanden.

↓ FOTO 117-11 Een tweede motorstel van de reeks 900 verliet de werkplaats na zijn modernisering op 31 mei 2013. Het gaat om de 916, hier gefotografeerd bij aankomst in Roosendaal op 19 juli 2013. Bemerkt de grijze band die toegevoegd werd ter hoogte van de koplampen. Het eerste gemoderniseerde motorstel, de 917, had deze band niet. Deze verbleef in de loop van de maand mei in de werkplaats van Schaarbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## HST

### *Het Thalysstel 4301 verlaat de CW Salzannes*

Het Thalysstel PBKA 4301 heeft na herstelling de CW van Salzannes verlaten op 19 juli. Herinner u dat één van de twee motoreenheden, de 43010, getroffen werd door een brand ergens ten zuiden van Arras terwijl de trein onderweg was naar Paris. Het stel kwam op 25 april 2012 aan te Salzannes. Het is de eerste keer dat een Thalysstel hier behandeld werd.



←↑ De beide foto's tonen de weder-samenstelling van het stel, gevolgd door het vertrek. Het werd door twee 55'en TVM naar de HST-werkplaats te Brussel-Zuid gebracht. Sébastien SERVAIS.

### **Na de FYRA**

Teneinde in een vervanging te voorzien voor de FYRA-stellen, is er op het einde van augustus een contactberaad geweest met vier fabrikanten aangaande een prijsofferte. Het gaat om Stadler, Bombardier, Siemens en Alstom.

### ↓ FOTO 117-12

Op 13 juni stonden drie verschillende HST-stellen broederlijk naast elkaar in het station van Brussel-Zuid. Van links naar rechts: het stel PBKA 4302, het stel "Réseau" 4515 en het meetstel "Iris 320" dat net vertrekt. Armand BEERLANDT.







↑ **FOTO 117-13** Het Eurostarstel 4001/4002 heeft gedurende de volledige maanden juli en augustus testritten uitgevoerd om zijn homologatie te verkrijgen. Op 9 juli pendelt het tussen Saint-Ghislain en Tournai. De foto toont het stel te Saint-Ghislain, op een spoor naast ons "Musée du Rail". Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 117-14** Op 11 juli rijdt het stel voorbij Ville-Pommeroeul, op de terugweg naar Tournai. Christian AUQUIERE.





### 2613

<b>Levering NMBS:</b>		31-10-1969
<b>Nummering:</b>	126.108:	31-10-1969
	2613	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	31-10-1969,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		07-02-2012

**FOTO 115-15**

*Tilly, 26 april 2007.  
Pierre HERBIET.*



### 2614

<b>Levering NMBS:</b>		12-11-1969
<b>Nummering:</b>	126.109:	12-11-1969
	2614	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	12-11-1969,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		07-02-2012

**FOTO 115-16**

*Haren, 30 augustus 1979.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



### 2615

<b>Levering NMBS:</b>		24-11-1969
<b>Nummering:</b>	126.110:	24-11-1969
	2615	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	24-11-1969,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		09-01-2012

**FOTO 116-17**

*Hasselt, 5 april 2010.  
Serge MARTIN.*



### 2617

<b>Levering NMBS:</b>		24-12-1969
<b>Nummering:</b>	126.112:	24-12-1969
	2617	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	24-12-1969,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		09-01-2012

**FOTO 116-18**

*Ecaussinnes-Carrières, 22 maart 2010.  
Serge MARTIN.*





# 2618

<b>Levering NMBS:</b>		08-01-1970
<b>Nummering:</b>	126.113:	08-01-1970
	2618	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	08-01-1970,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		09-01-2012

**FOTO 116-19**

*Remersdaal, 2 maart 2006.*  
Michel HANSSSENS.



# 2619

<b>Levering NMBS:</b>		12-02-1970
<b>Nummering:</b>	126.114:	12-02-1970
	2619	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	12-02-1970,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		15-12-2011

**FOTO 116-20**

*Schaarbeek, 13 februari 1996.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2620

<b>Levering NMBS:</b>		26-02-1970
<b>Nummering:</b>	126.115:	26-02-1970
	2620	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	26-02-1970,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		11-12-2011
<b>Afbraak:</b>		Keyser, Courcelles, 02-2013

**FOTO 116-21**

*Argenteau, 24 juli 2008.*  
Michel HANSSSENS.



# 2621

<b>Levering NMBS:</b>		05-02-1971
<b>Nummering:</b>		2621
<b>Stelplaatsen:</b>	Ronet:	05-02-1971,
	⇒ Stockem:	03-06-1984,
	⇒ Monceau:	27-09-1993,
	⇒ Charleroi-Sud:	05-03-2000
<b>Uit exploitatie:</b>		17-12-2011
<b>Afbraak:</b>		Van Heyghen, Gent, 12-2012

**FOTO 116-22**

*2621 + 2382, Mortsel, 8 maart 2007.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## Rijtuigen

### Nog een K-rijtuig voor Colmar

De restaurantketen Colmar heeft het K1-rijtuig nr. 28.104 aangekocht. Dit rijtuig werd lange tijd gebruikt als dienstlokaal in de bundel van Vorst-Rijtuigen.

### Sloop van materieel

Tengevolge van de indienstname van de nieuwe hulprijtuigen, werden de oude exemplaren 00051 (Antwerpen-Noord) en 00055 (Merelbeke) in juli afgebroken door de sloopwerf ECORE te Aubange.



### Het stationsbuffet te Oostende

Wegens moderniseringswerken aan het station van Oostende, is het stationsbuffet tijdelijk gesloten. In afwachting van de heropening, doet het RESTO-rijtuig 16.005 sinds het begin van de zomer dienst als buffetrijtuig. Het staat opgesteld aan het einde van spoor 8. Onder de naam: "Railway Café" zal dit buffet open blijven tot het midden van oktober 2013. De reizigers kunnen er genieten van een warme of koude drank, evenals van een kleine snack.

Oostende, 11 juli 2013. Jan CEULEMANS.

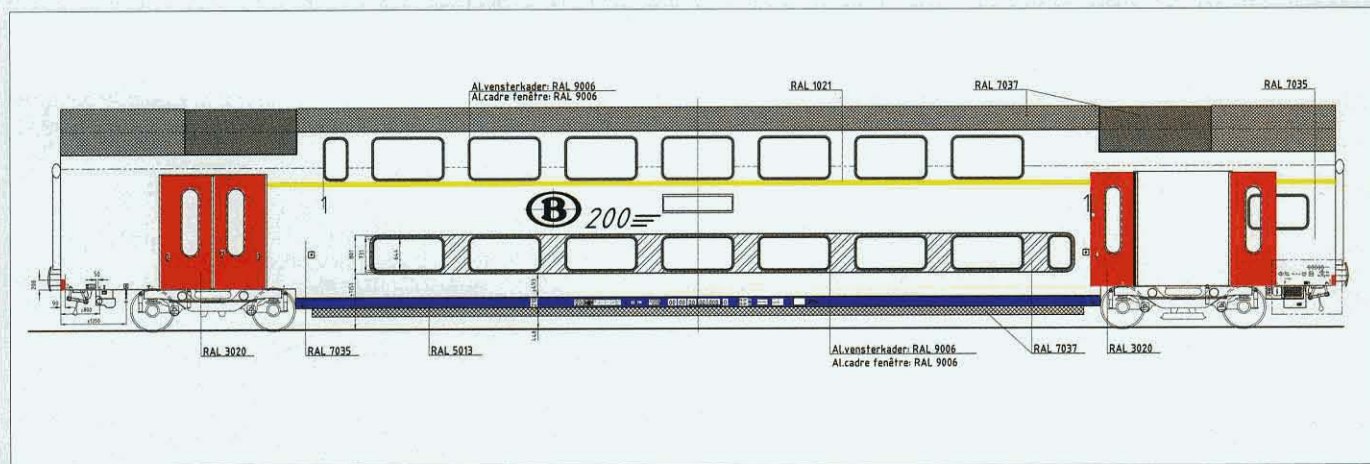
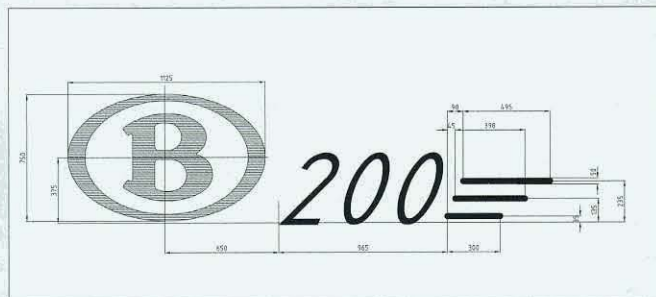
## M6-rijtuigen geschikt gemaakt voor 200 km/h

In het vooruitzicht om voor de IC A Oostende - Eupen rijtuigen van het type M6 te gebruiken (zie ODB 116 blz.18), is de NMBS begonnen met het verbouwen van twee van deze rijtuigstammen om hen aan te passen voor snelheden tot 200 km/h. Deze twee stammen moeten gereed zijn tegen eind 2013. Er wordt voorzien om in totaal 60 rijtuigen om te bouwen.

Het gaat hier niet om verbouwingen in de echte zin van het woord, maar om verschillende controles op de bewegende delen en om het opstellen van een nieuw onderhoudsschema voor de draaistellen.

Om hen te kunnen onderscheiden van de andere M6-rijtuigen, en zo foutieve rangeringen te vermijden, zullen zij meerdere extra vermeldingen krijgen op de rijtuigkast. Het gaat om:

- plaatsing van een grote zelfklever met het B-logo en ernaast de vermelding 200 met drie horizontale strepen (zie hiernaast);
- rode merktekens op het uiteinde van de kast ter hoogte van de buffers (visueel hulpmiddel voor de rangeerders);
- vermelding in het kader met de toegestane snelheid (van 160 naar 200 km/h) evenals het EVN.







← Op 16 juli had een uitzonderlijk vervoer plaats via Antwerpen-Noord. Een speciale 8-assige wagen vervoerde een 122 ton wegende transformator van Smit die gebouwd is in Nijmegen en geladen werd te Rotterdam. Het vervoer had als bestemming Jazé (F) tussen Rennes en Nantes. Omdat men onderweg niets mocht kruisen, moest hij tot 21 juli wachten om dan 's nachts zijn reis verder te zetten via Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Charleroi en Jeumont. Het totale gewicht van de wagen bedroeg 170 t.  
Luk GIBENS.

→ **FOTO 117-23** De 3002 van de CFL is onderweg naar Blankenberge en rijdt op 21 juli voorbij Marloie.

De trein bestaat uit vier RIC-rijtuigen (ex-DB) en geleverd door Central-Bahn en zes Wegmann-rijtuigen, waaronder het "Rendez vous"-rijtuig van de CFL. Philippe DE GIETER.



↓ **FOTO 117-24** Op 19 juli rijdt een Benelux, gesleept door de 1774 van NS voorbij Dordrecht-Zuid. Het ging hier niet echt om een Beneluxtrein, waarvan de TRAXX vervangen was door een 1700 van NS, maar om de overbrenging van een stam lege rijtuigen tussen Den Haag en Maastricht voor onderhoud.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## Komt NMBS-Logistics in Duitse handen?

Sinds het begin van de maand juli onderhandelt NMBS-Logistics met DB-Schenker over een kapitaalsinbreng door deze Duitse maatschappij. Er wordt gesproken over een inbreng van 51% in het kapitaal, wat betekent dat DB Schenker de controle over NMBS-Logistics zou krijgen. Deze plannen worden niet alleen afgewezen door de vakbonden, maar ook door instanties zoals de Nationale Bank en door enkele grote klanten van NMBS-Logistics. Deze laatste zien dat DB Schenker meer en meer een monopoliepositie in het Europese goederenvervoer inneemt. Het gebrek aan concurrentie zal de prijzen immers niet laten dalen. Wordt ongetwijfeld vervolgd...

### Oplaadpunten

De NMBS-Holding zal tegen midden 2014 op 34 stationsparkings oplaadpunten voor elektrische auto's, bromfietsen en fietsen installeren. Het gaat om de stations van Aalst, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Brugge, Brussel-Centraal, Brussel-Luxemburg, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, Denderleeuw, Dendermonde, Etterbeek, Gembloux, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Kortrijk, Leu-



↑ De oude goederenloods van Lichtervelde werd op 28 juni met de grond gelijk gemaakt. Bruno MALFAIT.

ven, Libramont, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Mechelen, Mons, Namur, Nivelles, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Tournai, Vilvoorde en Zottegem.

In de vier Brusselse stations zullen enkel elektrische fietsen opgeladen kunnen worden.

### Plaatsen van automaten

De NMBS is begonnen met het plaatsen van 700 nieuwe automaten. Ze moeten eind 2014 in gebruik zijn. In een eerste fase zullen ze tegen eind 2013 geplaatst zijn in de 39 stations waarvan de loketten gesloten zullen worden (stations met minder dan 100 verrichtingen per dag). In de

tweede fase komen er automaten als versterking in 96 stations waarvan de loketten behouden blijven en in 340 stopplaatsen waar er nu geen verkooppunt is. Deze automaten zullen, naast de klassieke reisbiljetten, ook de Go Pass, Rail Pass, Key Card en internationale biljetten kunnen verkopen. Ook het verlengen van abonnementen (de Mobib-kaart met magnetische band) zal mogelijk zijn. Het blijft af te wachten of de occasionele reiziger niet te veel zal betalen omdat hij de interessantste reisformules niet kent, en hoelang de automaten op sommige plaatsen bestand zullen zijn tegen het vandalisme... De totale investering bedraagt 250 miljoen euro.



↑ FOTO 117-26 De laatste aansluiting op lijn 154 Namur - Dinant - Givet (Gralex te Tailfer) werd op 27 juni 2013 gesloten. Deze laatste klant van Infrabel laadde hier ballasttreinen. Als redenen worden opgegeven: onrendabel en eveneens mogelijke moeilijkheden bij de extreme vereenvoudiging van het net, zodat de installatie van het ETCS goedkoper en eenvoudiger kan gebeuren. De 5317 tijdens de bediening van Gralex op 3 september 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





### **Afbraak van het station Winterslag**

↑ **FOTO 117-27** Het station van Winterslag werd eind 2012 afgebroken. Op 15 juli 1981 rijdt een trein met geladen Kübelwagens, gesleept door de 6084, voorbij het ondertussen verdwenen stationsgebouw. *Pierre HERBIET.*

↓ **Vandaag... een desolate plek.** *Andy ENGELEN, 2 maart 2013.*





# NEWS

## privéoperatoren

→ De maatschappij Shunter, die de activiteiten van de private wagenwerkplaats aan kade 121 van het Albertdok in de Antwerpse haven beheert (zie OP DE BAAN 97 blz 32), bezit een nieuwe locotractor met nr 209. Deze werd gebouwd in 1975 door O&K onder nr. 26810 (type MB201N). Oorspronkelijk gebruikt door de firma Holtzmann & Co in Weisenbach (D), verhuisde deze in 1998 naar Stora Enso in Karlsruhe-Maxau. Shunter kocht deze over op 31 juli 2008 en gaf hem de nr 209 (EVN 98 84 8282 608-0 NL-SHTR).

Op 20 april 2013 rangeert de locotractor twee stortwagens die eigendom zijn van Cronimet (zie foto onderaan).

Roger CRİKELAIRE, 20 april 2013.



### ← FOTO 117-28

Op 31 juli bracht de DE 6307 de Class 66 nr 66751 over van Aachen West naar Moeskroen, bestemd voor de firma GBRF.

Vanaf Moeskroen ging de reis verder naar het Verenigd Koninkrijk. Het ging om de voormalige 6609 van ERS en ex-29006 van HHPI.

Het EVN van deze lokomotief is: 92 80 1266 028-0 D-BRLL.

De foto is genomen aan de vertakking Dijlebrug in Leuven. Maarten SCHOUBBEN.



→ Op 21 juni verzond schroothandelaar Cronimet uit Zutendaal (in de industriezone van Genk) meerdere stortwagens naar Shunter (ex-SATI, zie foto boven) in de Antwerpse haven voor onderhoud. Deze wagens mogen niet op het Infrabel-net rijden en dienen bijgevolg per dieplader vervoerd te worden. Zij rijden tussen de site van de schroothandelaar en Ugine & ALZ te Genk.

Roger CRİKELAIRE, 20 april 2013.





→ Op 27 juli 2013 brak er een hevig onweer los. Hierdoor viel er een boom op de bovenleidingen tussen Diest en Aarschot. Meerdere goederentreinen dienden te worden omgeleid langs de lijn 15 Lier - Mol - Hasselt. Zo ook deze Crossrail die een trein sleepte voor MSC vanuit Antwerpen-Berendrecht. De trein rijdt hier voorbij Balen en wordt gesleept door de DE 6307.  
Dennis VANSUMMEREN.

**FOTO 117-29** ↘ Zoals vermeld in ons vorig nummer, huurde Crossrail sinds 26 juni de Class 66 nr 266.107. Crossrail gaf haar het nummer DE 6313. Gebouwd in 2006 (GM 2005 8725-001) had CB Rail (in 2013 overgenomen door Macquarie) deze locomotief aangekocht in 2007 en in leasing verhuurd aan Railion Nederland (later DB-Shenker Rail Nederland) op 11-12-2007 tot 01-10-2009. Eind 2009 werd zij verhuurd aan Railpool en gebruikt door Eichholz Eivel GmbH. Vanaf 29-06-2011 wordt zij gebruikt door HKD met als nummer DE 677. Zij is de enige Class 66 in deze livrei.

Stabroek, 6 juli 2013.  
Maarten SCHOUBBEN.

**FOTO 117-30** ↓

Sinds april sleept Crossrail de containertreinen op de nieuwe verbinding Gent-Rodenhuize (aan het Stukwerkersdok) en Mortara (I).

Deze trein rijdt van maandag t/m vrijdag met volgende dienstregeling: Gent-Rodenhuize 21.15 - Mortara 0.12 (+24 uur); Mortara 03.52 - Gent Rodenhuize 7.15 (+24 uur). Deze heeft momenteel nog geen vast treinnummer.

Op 16 juli wacht de trein op de kade van het Stukwerkersdok op het vertreksein. Vooraan de DE 6301, een tweede Class 66 rijdt mee als voertuig.

Simon DE RIDDER.







### *De OSR-livrei ontsluierd*

*De zeven 75000'en die de dienst hebben overgenomen van de 57'en in en rond de hub van Tergnier doen beetje bij beetje afstand van de zeer saaie Akiem livrei. Nadat de "newlook" van OSR ontsluierd was door de 75014, mocht ook de 75010 ermee pronken. We zien haar op 6 juni 2013 in de vallei van de Oise afdalen met de trein 61186 Tergnier - Grandpuits. Merk op dat voor een onderneming die zich OSR noemt de kleur ROSE op zijn minst opvallend te noemen is... Gilbert LAURENT.*

↓ **FOTO 117-31** De graantrein naar de Mouterij Albert NV te Ruisbroek, gesleept door Railtraxx en Europorte, heeft gedurende de maanden juli en augustus bij herhaling overdag gereden. De trein wordt vanuit Frankrijk tot Boom gesleept door een Euro 4000 van Europorte met - tussen Moeskroen en Boom - een bestuurder van Railtraxx. Doorrit te Beervelde (lijn 59 Gent - Antwerpen) op 1 augustus 2013 van de 4009 die een lege trein terug naar Frankrijk brengt. Christian AUQUIERE.







**FOTO 117-32**

De 187 002 werd in juni voorgesteld tijdens de feestelijkheden naar aanleiding van de honderdste verjaardag van de Lötschbergbahn. Frütigen, 29 juni 2013. Armand BEERLANDT.

## Zwitserland

### BLS: de nieuwe TRAXX AC3 LMD

De TRAXX AC3 LMD ("Last Mile Diesel") werd voor het eerst voorgesteld tijdens de vakbeurs Transport Logistiek te Mün-

chen in mei 2011 (zie *OP DE BAAN* 104 blz. 48). De leasingmaatschappij Railpool heeft nu als eerste klant vijf machines van dit type besteld, waarvan de eerste drie bestemd zijn voor de Zwitserse maatschappij BLS.

De TRAXX AC3 LMD heeft een hulpdieselmotor met een vermogen van 240 kW. Hierdoor kan de locomotief

doorrijden over niet-geëlektrificeerde spooransluitingen, wat het ter beschikking houden van een rangeerlocomotief overbodig maakt. Zoals de andere TRAXX'en ontwikkelen deze locomotieven onder de bovenleiding een vermogen van 5600 kW en varieert hun maximumsnelheid, volgens de wensen van de klant, van 140 tot 200 km/h.

Deze machines, die in de reeks 187 worden ondergebracht, kunnen onder 15 en 25 kV rijden in Zwitserland, Oostenrijk en Duitsland. Een versie voor gelijkspanning (1500 en 3000 V) is gepland.

## Frankrijk

### De SNCF zet in op de tram-trein

Het concept van de tram-trein werd in 1992 ontwikkeld in het Duitse Karlsruhe en het begint zich nu ook in Frankrijk te ontwikkelen. In tegenstelling tot Karlsruhe, waar de lichte motorstellen van het nationale spoorwagennet overgaan op het tramnet van de stad en de reizigers dus niet meer moeten overstappen, gebruikt de SNCF de tram-trein meestal voor het uitbaten van lokale spoorlijnen. De voordelen zijn enerzijds een hogere commerciële snelheid door het betere acceleratievermogen van het materieel, en anderzijds een geringere kostprijs aangezien dit materieel minder onderhoudskosten aan de infrastructuur veroorzaakt.

De eerste lijn die op deze manier wordt geëxploiteerd was de T4 tussen Aulnay-sous-Bois en Bondy in de buurt van Paris. Ze werd ingehuldigd op 20 november 2006. Siemens leverde voor deze verbinding vijftien stellingen van het type Avanto S70 (SNCF reeks U25500). Ze ontwikkelen een vermogen van 520 kW en halen een maximumsnelheid van 100 km/h, dit zowel onder 750 V gelijkspanning als onder 25 kV 50 Hz. Ze bieden plaats aan 242 reizigers, waaronder 80 zitplaatsen en 6 klapstoeltjes. Gezien de positieve ervaringen op deze lijn, bestelde de SNCF 12 bijkomende stellingen voor de lijn Mulhouse - Thann. In Mulhouse gaat het om een echte tram-trein aangezien de U25500'en sinds december 2010 gebruik maken van stadstram-



**FOTO 117-33** Op 9 augustus 2013 nadert het Siemens Avanto-stel TT04 van de SNCF (U25507/U25508) het eindpunt in Crécy-la-Chapelle. Ondanks het opschrift "Sans voyageurs" gaat het wel degelijk om een commerciële rit op de lijn Esbly - Crécy-la-Chapelle van de lijn P van de Transilien. Philippe DE GIETER.

lijn 3 tussen Lutterbach en het station van Mulhouse.

Sinds 4 juli 2011 vervangt de reeks U25500 de trek-duwstelen (met locomotieven van de reeks BB17000) op de zijlijn Esbly - Crécy-la-Chapelle van de lijn P van de Transilien (RER).

Een andere reeks, de U52500, werd in april 2007 door de SNCF besteld: 23 stellingen voor Nantes - Clisson (geopend in

juni 2011) en Nantes - Châteaubriant (opening voorzien in 2014) en 24 stellingen voor Lyon van waaruit ze sinds september 2012 naar Saint-Paul, Brignais en Sain-Bel rijden. De U52500'en zijn van het type Citadis Dualis van Alstom. Ze kunnen rijden onder 750 V, 1500 V en 25 kV 50 Hz. Er bestaat een optie voor 169 bijkomende tram-treinen. Er is dus geen gebrek aan projecten, onder meer in de regio van Paris en op de verbinding Strasbourg - Gresswiller / Barr).



## Duitsland

### Aandenken aan de spoorweg te Pronsfeld

De verbinding tussen Gerolstein en Sankt-Vith (Westeifelbahn) werd op 1 oktober 1888 in dienst genomen. Na de Tweede Wereldoorlog werd de reizigersdienst beperkt tot de Belgische sectie van Steinebruck naar Gouvy en naar Sankt-Vith. Ze zou blijven bestaan tot 18 mei 1952 (lijn 46). Het gedeelte tussen Lommersweiler en de Duitse grens werd opgebroken in de jaren '50 en maakt momenteel deel uit van het RAVeL-net (29 km van Lommersweiler tot Prüm, waarvan 2,5 km in België).

Op een paar kilometer van de Belgische grens kende het station van Pronsfeld een regelmatig reizigersverkeer tot in 1972, goederenverkeer tot in 1994 en occasioneel toeristische treinen tot in januari 2000. De lijn Gerolstein - Sankt-Vith speelde een belangrijke rol in de ontwikkeling van de gemeente Pronsfeld, gelegen aan de aftakking naar Waxweiler en Neuerburg. Na de ontmanteling van de installaties in de lente van 2006 wou de gemeente Pronsfeld een aandenken bewaren aan de spoorweg op haar grondgebied in de vorm van een klein museum dat opgericht werd op de site van het vroegere station.

De locotractor Köf II 323 100-8 (Deutz 57010/1959) en enkele wagens werden opgesteld op een stuk spoor om de spoorwegsfeer blijvend op te roepen.



**FOTO 117-34** De 323 100-8 werd als Köf 6370 op 22 april 1959 in dienst genomen door de DB. Ze werd op 1 januari 1968 vernummerd tot 323 100-8, buiten dienst gesteld op 29 september 1983 en geschrapt in het depot van Göttingen op 29 december 1983. Ze werd verkocht aan een schroothandelaar uit Bremen en gerecupereerd door de gemeente Pronsfeld in april 2006. Pronsfeld, 26 april 2013. Philippe DE GIETER.

### De 103 235 en 103 113 in reguliere dienst!

Sedert het einde van de lente 2013 slepen de 103 235 en 103 245 opnieuw reguliere treinen. Hieronder de dienstregeling:

voor de 103 235:

- ①⑤⑥⑦: IC 119 Münster Hbf 07.27 - Köln Hbf 09.15/18 - Stuttgart Hbf 12.46;
- IC 118 Stuttgart Hbf 15.12 - Köln Hbf 18.42/45 - Münster Hbf 20.29;
- ②: IC 119 (zie R1567)
- IC 2316 Stuttgart Hbf 16.36 - Wiesbaden Hbf 18.31;

78688 Wiesbaden Hbf 19.00 - Frankfurt/Main Hbf 20.43;

- ③: IC 2099 Frankfurt/Main Hbf 05.20 - Stuttgart 07.00; IC 2316 (zie ②);
- ④: IC 2099 (zie ③) en IC 118 (zie ①⑤⑥⑦).

Voor de 103 113:

- ①-⑤: IC 2201 Nürnberg Hbf 05.47 - München Hbf 07.42
- IC 2206 München Hbf 15.39 - Nürnberg 17.28
- ⑥: IC 2301 Nürnberg Hbf 06.15 - München Hbf 08.06

- ⑦: IC 2206 (zie ①-⑤)

①②③④⑤⑥⑦ = maandag t/m zondag

**FOTO 117-35** De IC 118 verlaat het station Bingen (vroeger Bingerbrück) op 20 juli 2013. Vanaf Stuttgart Hbf wordt deze IC gesleept door de 103 235. Op de achtergrond het oude brugseinhuis dat echter niet meer in gebruik is. Christian VANHECK.







Ter gelegenheid van de 35ste verjaardag van het Nederlandse tijdschrift Rail Magazine, heeft de Traxx 186 110 van de Rurtalbahn een speciale livree gekregen. Op 10 mei 2013 komt zij te Roosendaal aan op kop van trein 51490. Deze trein vervoert Ford Ka auto's tussen de fabriek in het Poolse Tychy en de Sloehaven. Michel DE ESCH.

← FOTO 117-36 Zoals elk jaar, zet de maatschappij EETC (Euro Express Train Charter) elke vrijdag van 28 juni tot 30 augustus drie autotreinen in, die vertrekken vanuit Den Bosch (NL) met bestemming Alessandria (IT), Livorno (IT) en Koper (SI). Zij rijden op vrijdag en vertrekken overdag vanuit Amsterdam Watergraafsmeer leeg naar Den Bosch. De eerste twee werden gesleept door locomotieven van de serie 1700 van de NS. Het derde treinstel viel op omdat het gesleept werd door de 1251 (ex-1215 NS) of de 1254 (ex-1214 NS) van EETC op 28 juni en 2 augustus. Op 26 juli doortocht van de 1254 te Woerden.

↓ FOTO 117-37 Op 12 juli rijdt de 1254 door Dordrecht-Zuid. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## Frankrijk

### TGV: van oranje naar karmijn

Na het vervangen van de oranje kleur "Sud-Est" door het blauwe "Atlantique" tussen de herfst van 1996 en de zomer van 2001, krijgen de TGV-stellen van de eerste generaties alweer een nieuwe outfit. De keuze viel ditmaal op het karmijn. Een dertigtal stellen komen in aanmerking voor deze behandeling, waarvan het stel Sud-Est nr. 15 als eerste aan de beurt was. Gekoppeld aan deze behandeling krijgt elke binneninrichting een nieuwe opstelling "rénov 3" genoemd en later "nouveau design".

De vernieuwing treft voornamelijk de dertig jaar oude Sud-Est-stellen, gevolgd door de Réseau-stellen en wat later door de Duplexstellen en de Lyra-stellen (ex-POS Frankrijk - Zwitserland).

Samen met de beroemde violet en grijze Christian Lacroix uniformen zal deze uitvoering bijdragen aan een conform beeld



*Terloops even melden dat twee van de 232 Sybic-locomotieven (BB26014 en 26046), waarvan er één de trein 450 Berlin - Paris-Est sleept, een aparte livrei kregen zoals vermeld in het artikel.... Gilbert LAURENT.*

voor controleurs en stationspersoneel. Nadien zal deze wijziging stelselmatig uitbreiding krijgen naarmate de modernisering van het materieel vordert en er nieuwe aanwinsten komen. In de nabije

toekomst zal dit nieuwe design de ganze SNCF-vloot (TGV, Intercity en Transilien) toeien.

*Gilbert LAURENT*

*Het stel "Réseau" nr. 510 is onderweg van Nancy naar Paris Est op 18 april 2013. Gilbert LAURENT.*





## Polen

### Nog steeds stoomlocomotieven in Wolsztyn

20 jaar terug organiseerde TSP, van 11 tot 16 april 1993, de eerste grote reis in het buitenland. Reisdoel was het laatste normaalsporige stoomdepot in Europa, namelijk Wolsztyn in Polen. Twee decennia later zijn er nog steeds stoomlocomotieven actief te Wolsztyn. PKP-cargo staat in voor de fel gereduceerde activiteit. Er is meestal maar één locomotief onder druk. In principe zijn er twee heen- en terugritten tussen Wolsztyn en Poznan met stoomtractie:

Os77325: Wolsztyn 5:40 - Poznan 7:34

Os77324: Poznan 9:06 - Wolsztyn 10:56

Os77331: Wolsztyn 13:32 - Poznan 15:30

Os77330: Poznan 17:38 - Wolsztyn 19:26

In 2013 werden de OI49-59 en 69 in een beurtrol ingezet.

**FOTO 117-39** ↓ Op 8 juli 2013 vertrekt de OI49-59 (Chrzaznow 3170/1953) uit Rakoniewice met de trein Os77330 Poznan - Wolsztyn. Philippe DE GIETER.



**FOTO 117-38** ↑ De laatste PKP-stoomlocomotieven zijn toegewezen aan de cargo-groep van de Poolse spoorwegen. PKP-Cargo moet ook een diesellocomotief voorzien als er geen stoomlocomotief beschikbaar is, wat resulteert in originele samenstellingen: op 8 juli 2013 wordt de diesellocomotief SM42-1254 (EVN 21 51 3620 PL 166-0 PKP-C, ex-SM42-893, Fablok 6D-9765/1977) gebruikt voor de eerste twee "stoom"-ritten. Op de foto de trein Os77324 Poznan - Wolsztyn bij de doorrit van het station Grodzisk Wielkopolski.

De SM42 zijn 'Bo'Bo' dieselelektrische rangeerlocomotieven waarvan Fablok tussen 1967 en 1992 in totaal 1822 exemplaren bouwde. Hiervan kwamen 1157 stuks bij de PKP. Ze hebben een vermogen van 588 kW en kunnen rijden aan 90 km/h. Sinds 2007 worden 120 SM42-locomotieven door NEWAG grondig gemoderniseerd voor PKP-Cargo: ze worden uitgerust met een nieuwe Caterpillar C27-motor van 708 kW, krijgen een nieuwe kast en een stuurpost met betere zichtbaarheid. Deze machines worden heringedeeld in de subreeks SM42-1200. Philippe DE GIETER.





# DE NIEUWE RUSSISCHE LIVREI



Na haar verschijning in 2009 op rijktoegen die pas de fabriek verlieten, wordt de nieuwe livrei, op basis van rood en groen, sedert 2011 progressief toegepast op alle voertuigen van de Russische spoorwegen.

↑ FOTO 117-40 De oude dubbele locomotieven voor de goederentreinen ontsnappen niet aan deze nieuwe regels en verliezen hierdoor hun traditionele groene livrei. De VL80S-432 maakt deel uit van een serie van 4921 dubbele locomotieven (Bo'Bo'+Bo'Bo') van het type VL80, gebouwd tussen 1961 en 1995 door NEVZ Novotcherkassk voor het net onder 25 kV / 50 Hz. Zij kunnen een snelheid halen van 110 km/h. De VL80S (2607 locomotieven) zijn een variëteit, uitgerust om te rijden in treinschakeling en zij hebben een vermogen van 5920 kW. Urmari, 12 juli 2012.

↓ FOTO 117-41 De verbinding Moskou - Vladivostok (9259 km, 8 overschreden tijdzones, reisduur 6 dagen en 6 nachten) is de langste ter wereld. Op 10 juli rijdt de ChS7-281 op kop van trein 1 'Rossija' Vladivostok-Moskou Jaroslavskii, vertrokken op 4 juli uit Vladivostok, door het station van Kosterevo, op een honderdtal kilometers van Moskou, de eindbestemming. Tussen 1983 en 1999 bouwde Škoda 321 exemplaren van de reeks ChS7. Deze dubbele locomotieven Bo'Bo'+Bo'Bo' met een vermogen van 6160 kW slepen reizigerstreinen onder 3000 V in Rusland en Oekraïne aan een snelheid van 160 km/h. Philippe DE GIETER.







↑ **FOTO 117-42** Voor de toepassing van de eengemaakte livrei, werd op verscheidene langeafstandstrajecten voor reizigers gereden met stammen die een livrei droegen, gerelateerd aan de specifieke verbindingen. Deze kleurige stammen zijn nu bijna volledig verdwenen. Op 24 juli 2010 dragen twee rijtuigen van trein 45 'Yunost' Moskou-Voronezh, hier te Tsibino (tussen Moskou en Kolomna), de nieuwe livrei. De EP10-006 maakt deel uit van een kleine serie van 12 tweespannige Bo'Bo'-locomotieven (3000 V / 25 kV 50 Hz), geleverd door NEVZ Novotcherkassk, in samenwerking met ADTranz/Bombardier in 1998 (prototype) en in 2005 - 2006. De EP10 'en hebben een vermogen van 7000 kW en kunnen 160 km/h halen. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 117-43** De ChS4T's zijn van oorsprong Tsjechisch. Škoda bouwde 608 locomotieven tussen 1971 en 1986 voor reizigerstreinen op geëlektrificeerde lijnen onder 25kV / 50 Hz. Het zijn machines met asindeling Co'Co' die 4920 kW ontwikkelen en aan 180km/h kunnen rijden. Ze worden ingezet op het Russische, Oekraïense en Witruisische net. Hieronder: de ChS4T-669 die op 12 juli 2012 door Kibetchi (tussen Kanash en Kazan) rijdt met een reizigerstrein waarvan nog enkele rijtuigen de groene livrei dragen. Deze machines hebben een vermogen van 6160 kW en kunnen aan 160 km/h rijden. Philippe DE GIETER.







↑ **FOTO 117-44** Op 8 juli 2012 komt de ET2M-130 met trein 6615 Klin - Moskou Leningradskii aan ter hoogte van de stopplaats Berezki-Datchnie. TorVZ te Torzhok bouwde tussen augustus 1999 en 2010 in totaal 109 exemplaren van deze ET2M. Zij worden ingezet als lokale treinen op de netten geëlektrificeerd onder 3000 V, ze hebben een samenstelling van 4 tot 12 rijtuigen en halen een snelheid van 130 km/h. Philippe DE GIETER.

↓ **FOTO 117-45** Van de zesassige rangeerlocomotieven (Co'Co') van het type ChME3, leverde de Tsjechische firma Ceskomoravská Kolben-Danik (CKD) maar liefst 7459 exemplaren aan de USSR. Het was de grootste reeks diesellocomotieven ter wereld, zij waren alomtegenwoordig in de landen van de Sovjetunie en bijna alle droegen zij de originele groene livrei. Het verschijnen van een nieuwe schildering was dus welkom om het monotone beeld de verbreken. Op 22 juli 2013 was de ChME3-3233 van dienst als één van de locomotieven voor het aanbrengen van leeg reizigersmaterieel in het station van Moskou-Jaroslavskii. Philippe DE GIETER.







↑ FOTO 117-46 Ook de meest recente onder de beroemde Taiga-trommels deelden in de verandering van livrei. Op 21 juli 2012 sleept de 2M62U-0045, gebouwd in 1988, een lange goederentrein op de ring rond Moskou tussen twee vormingsstations van de Russische hoofdstad. Lugansk bouwde tussen 1987 en 2001 de variant 2M62U (Co'Co'+Co'Co'). Hiervan werden 395 exemplaren geproduceerd. Met een vermogen van 2942 kW, halen zij een snelheid van 100 km/h. Philippe DE GIETER.

↓ FOTO 117-47 Op 12 juli 2012 rijdt de EP1M-722 voorbij het reizigersgebouw van het station te Urmari aan kop van de expresstrein Petropavlovsk - Moskou Kazanskii. De EP1M'en zijn Bo'Bo'Bo's met een vermogen van 4400 kW en ze rijden aan 140 km/h. In het moderniseringsprogramma van de RZD is de EP1M een locomotief voor 25 kV / 50 Hz voor reizigerstreinen, en bestemd om de ChS4T te vervangen. Zij wordt gebouwd sinds 2007 door NEVZ Novotcherkassk en is een verbeterde uitvoering van de EP1 (381 eenheden geleverd tussen 1999 en 2007). Vanaf de EP1M-696, verlaten alle EP1M de fabriek in hun nieuwe livrei. Eind juni waren er 459 in dienst. Ph. DE GIETER.





# De inzet van rolwagens en rolbokken in België

Tijdens de tweede helft van de 19e eeuw bleek dat de aanleg van normaalspoorlijnen in landelijke gebieden dikwijls te duur was. Om deze regio's toch uit hun isolement te halen, werd in de meeste Europese landen de aanleg van smalspoorlijnen mogelijk gemaakt. Deze hadden het voordeel dat ze scherpere bochten en steilere hellingen konden nemen waardoor ze veel goedkoper aangelegd konden worden. Ook het rollend materieel kon veel lichter – en dus goedkoper – uitgevoerd worden. Bovendien vereiste de spoorbedding minder plaats en dikwijls kon gebruik gemaakt worden van de berm van de openbare weg, wat de kosten nog meer drukte.

Een nadeel was echter dat er geen doorgaand vervoer met de rest van het spoorwegnet mogelijk was. Voor het reizigersverkeer was dit niet echt een bezwaar aangezien reizigers meestal toch moesten overstappen naar een aansluitende lokale trein. Voor het goederenvervoer lag dit anders. Het overladen betekende de inzet van een groot aantal arbeiders in de overgavestations, wat de exploitatiekosten aanzienlijk deed stijgen. Op sommige smalspoorlijnen met een belangrijk goederenverkeer waren de overslagkosten zodanig hoog dat de voordelen van het gebruik van smalspoor volledig teniet werden gedaan. Het is dan ook niet te verwonderen dat gezocht werd naar een manier deze kosten te doen dalen. Dit leidde tot de invoering van twee systemen die het transport van normaalspoorwagens over smalspoorlijnen mogelijk maakten, namelijk rolbokken en rolwagens. Het gaat om twee zeer verschillende systemen die echter in de literatuur regelmatig door elkaar gehaald worden.

## De rolwagens

Al omstreeks 1880 werden rolwagens ingezet. Deze bestaan uit een frame met in de lengte twee stalen balken die als spoor voor de normaalspoorwagens dienen. Afhankelijk van de toegelaten asdruk op de smalspoorlijn hebben ze twee draaistellen met elk twee of drie assen. In een rolwagenkuil worden verschillende rolwagens geplaatst zodat ze een doorlopend platform vormen en de normaalspoorwagens worden hier vervolgens opgereden. Nadien worden de wagens ontkoppeld en vastgezet met wielklemmen en kettingen. Tot slot worden de rolwagens één voor één uit elkaar



**FOTO 117-48** Rolwagens bestaan uit een onderstel met twee stalen balken die dienst doen als railsegment voor de te vervoeren normaalspoorwagens. We zien hier rolwagen 99-20-38 van de Harzer Schmalspurbahnen in Eisfelder Thalmühle op 4 oktober 1997. Wim DE RIDDER.

getrokken en onderling verbonden met koppelstangen.

Het grote voordeel van dit systeem is dat wagens op draaistellen zonder problemen vervoerd kunnen worden en dat het geheel vrij stabiel is dankzij de afgeveerde draaistellen van de rolwagens.

Daarentegen is het laden en lossen zeer omslachtig en zijn de rolwagens zelf vrij zwaar, wat het aantal vervoerde wagens per locomotief beperkt.

## De rolbokken

Rolbokken werden voor het eerst ontwik-



**FOTO 117-49** Het transport van wagens op draaistellen is geen probleem. Onder elk draaistel wordt een rolwagen geplaatst, zoals bij deze met hout beladen ÖBB-wagen. Obergrafendorf (Oostenrijk), 4 april 1998. Wim DE RIDDER.



keld in 1881 door Paul Langbein, directeur van de Italiaanse vestiging van de Maschinenfabrik Esslingen. Het was zijn bedoeling om het te hoge "dode" gewicht van de toen gebruikte rolwagens te vermijden zodat meer normaalspoorwagens gesleept konden worden. Zijn ontwerp won in hetzelfde jaar een prijs van de vereniging van Duitse spoorwegmaatschappijen.

Een rolbok bestaat uit een tweessige lorie met een korte radstand die onder een as van een normaalspoorwagen wordt geplaatst. Dit betekent dat er voor het vervoer van een tweessige normaalspoorwagen twee rolbokken nodig zijn. De rolbokken worden in een speciaal aangelegde rolbokuil onder de as geplaatst. In deze kuilen bevinden zich een aantal rolbokken tussen de hoger gelegen normaalspoorrails. Door middel van een dalend stuk spoor komen de assen van de normaalspoorwagens automatisch in de vastzetklemmen van het rolbok terecht. De wielen staan dan op een klein draaibaar platform.

De koppeling van een opgebokte wagen met de smalspoorlocomotief kan gebeuren met een koppelstang of met behulp van een koppelwagen die uitgerust is met buffers en een schroefkoppeling.



**FOTO 117-50** De rolwagenuil van Oschatz (Sachsen) op 7 juli 1991. De in de achtergrond zichtbare smalspoorlocomotief heeft zonet alle rolwagens tegen elkaar gedruwd waardoor deze een doorgaand "spoor" vormen. Nadat de goederenwagens onderling gekoppeld werden, zullen ze door een normaalspoorlocomotief van de rolwagens worden getrokken. Wim DE RIDDER.

Een voordeel van het rolbokstelsel is dat de normaalspoorwagens onderling gekoppeld kunnen blijven, wat minder rangeerbewegingen vereist. De schroef-

koppeling moet dan wel losser gemaakt worden om een overbuffering in de voor smalspoorlijnen typische krappe bochten te vermijden.



**FOTO 117-51** Bij het klassieke rolbokstelsel wordt onder elke as van een normaalspoorwagen een tweessige lorie geplaatst. De Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) gebruikten dit stelsel tot 1987. Een platte wagen die op rolbokken werd geplaatst, maakt sindsdien deel uit van de museumcollectie van de ÖBB. Obergrafendorf, 4 april 1998. Wim DE RIDDER.



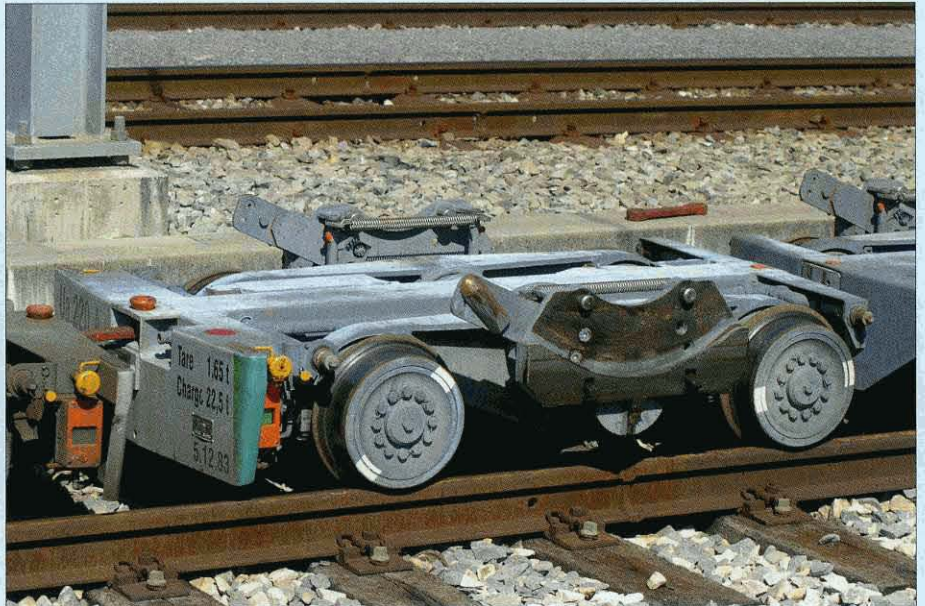
Een nadeel is dan weer dat niet alle normaalspoorwagens geschikt zijn voor dit soort vervoer, hoewel later speciale rolbokken voor het vervoer van drieassige wagens en wagens op draaistellen werden ontworpen. Bovendien zijn rolbokken minder stabiel en niet geschikt voor hogere snelheden.

In 1974 werd in Zwitserland een nieuw type rolbok ontwikkeld dat de meeste nadelen van het klassieke systeem teniet deed en een automatisch opbokken mogelijk maakt. Deze rolbokken, systeem Vevey, worden sindsdien vooral in Zwitserland maar ook bv. door de Harzer Schmalspurbahnen in Duitsland gebruikt.

Het is duidelijk dat de beide systemen een voldoende groot vrijruimteprofiel vereisen en dat de spoorbedding en de gebruikte spoorstaven het hoge gewicht van deze transporten moeten kunnen dragen.

Beide klassieke systemen hebben als nadeel dat het opbokken van normaalspoorwagens een zeer arbeidsintensieve en fysiek zware aangelegenheid is. Dit vervoer van normaalspoorwagens in commerciële dienst is vandaag dan ook bijna verdwenen. De nog bestaande smalspoorlijnen zagen hun goederenverkeer sterk verminderen of volledig verdwijnen onder druk van het wegvervoer en door de sterke teruggang van het gespreid verkeer. Er bestaan in Europa nog slechts een handvol lijnen waar dit soort vervoer wordt toegepast, onder meer in Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland en Tsjechoë.

→ Rolbokken van het type Vevey kunnen ook onder wagens op draaistellen worden gebruikt, waarbij onder elke as een rolbok wordt geplaatst. Op deze foto's zien we het opbokken van een vierassige zelflosser bij de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) aan de rolbokkuil van Nordhausen op 5 april 1999. Wim DE RIDDER.



Een foto van rolbok Ua 220 van het type Vevey die ingezet wordt door de Zwitserse maatschappij Bière-Apples-Morges (BAM). De wielen van de normaalspoorwagens rusten in de zichtbare steun. Morges, 11 september 2007. Marc STRIFFELER.





→ Een foto van een overslaginstallatie voor rolbokken van het type Vevey. De normaalspoorwagens rijden op een stalen balk (hier grijs, in de voorgrond) en elke as duwt automatisch een rolbok voor zich uit. Op het einde van de installatie daalt de stalen balk waardoor de assen van de normaalspoorwagen op het rolbok terecht komen en de wagen zijn reis over de smalspoorlijn kan aanvangen.

Rolbok Ua 841 (systeem Vevey) van de Montreux Oberland Bahn (MOB) in Zweisimmen op 5 mei 2005. Marc STRIFFELER.



→ Op 16 juni 1958 wachten rolbokken van het klassieke systeem in de rolbokkuil van Heilbronn Süd op hun volgende inzet. Ze werden gebruikt op de smalspoorlijn (750 mm) Heilbronn Süd - Marbach (Neckar) van de DB.

Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



**FOTO 117-52 ↓** In Zwitserland gebruikt de BAM rolbokken van het systeem Vevey onder meer voor militaire transporten.

Bière, 30 juli 2007.  
Marc STRIFFELER





## Rolwagenvervoer in België

Door de oprichting van de NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) op 29 mei 1884 zou ook in ons land een uitgestrekt smalspoornet met een spoorbreedte van 1000 mm ontstaan. De NMVB-lijnen werden echter meestal in of langs de openbare weg aangelegd met lichte spoorstaven. Hierdoor waren de meeste lijnen niet geschikt voor de doorvoer van normaalspoorwagens. Toch bestond er wel degelijk interesse en al in december 1886 werd beslist om twee rolwagens (bij de NMVB "truck" genoemd) met een draagvermogen van 20 ton aan te schaffen. Dit vroege experiment was blijkbaar geen onverdeeld succes, want pas in 1900 kwam een derde voertuig in dienst.

In totaal zou de NMVB 16 vierassige rolwagens in dienst stellen, waarvan er echter acht werden overgenomen van de Charbonnage d' Argenteau in Blégnny:

- De **A.8000 en A.8001** werden in 1888 gebouwd door Halot te Wilsele. Ze hadden een draagvermogen van 20 ton en ze werden vanuit Andenne ingezet op de lijnen naar Eghezée en Seilles. De A.8001 werd in 1923 verkocht aan een onbekende overnemer terwijl het lot van de A.8000 niet bekend is;



↑ Een stortwagen van de NMBS op een rolwagen van de lijn Warsage - Trembleur. Fotograaf en datum onbekend, verzameling TSP.

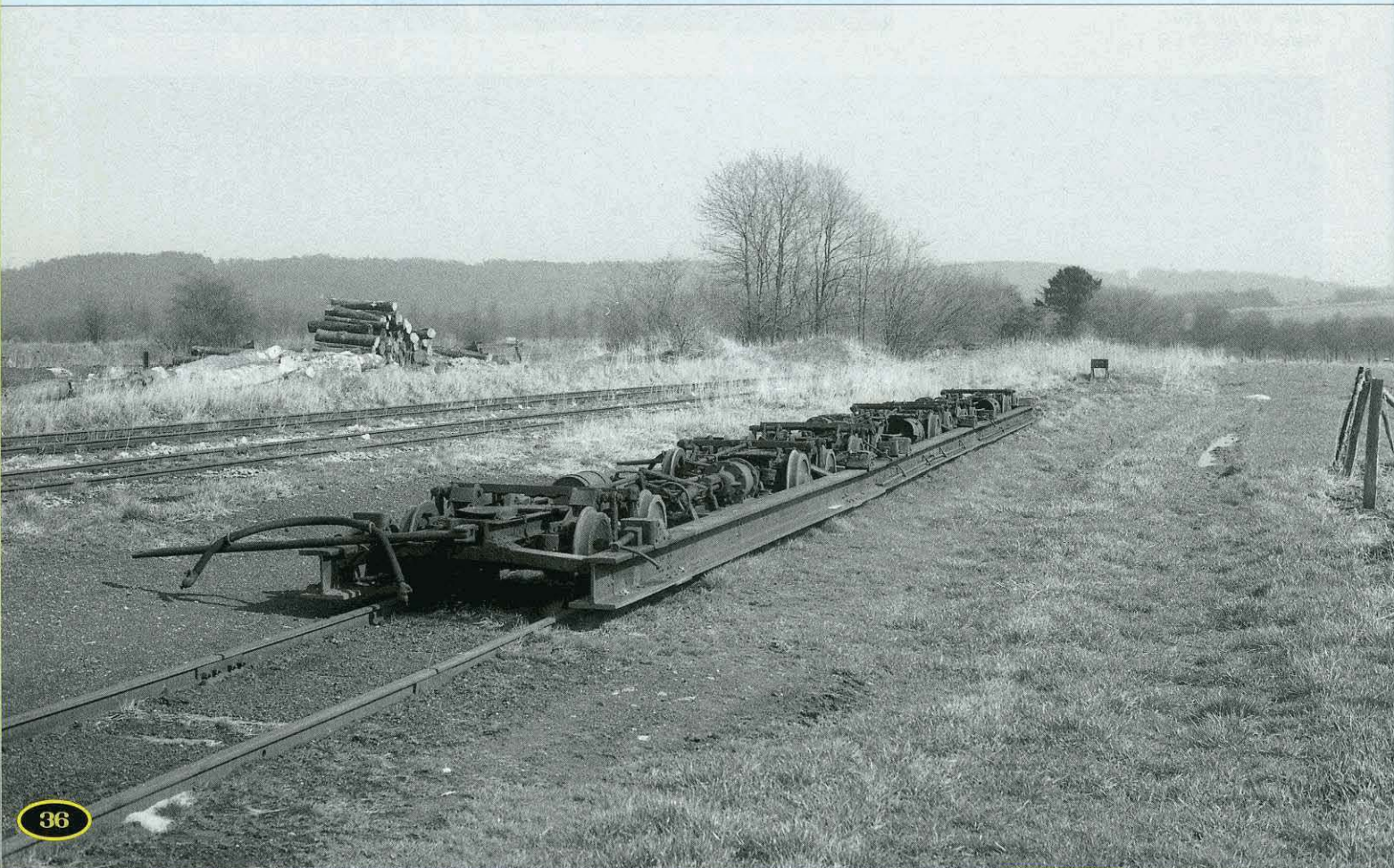
- De **A.8002** werd in 1900 gebouwd door Dyle & Bacalan te Leuven, had eveneens een draagvermogen van 20 ton, en werd ook vanuit Andenne ingezet naar Seilles en Forville. Hij werd in 1923 verkocht aan een onbekende overnemer;

- De **A.8003** werd in 1905 geleverd door

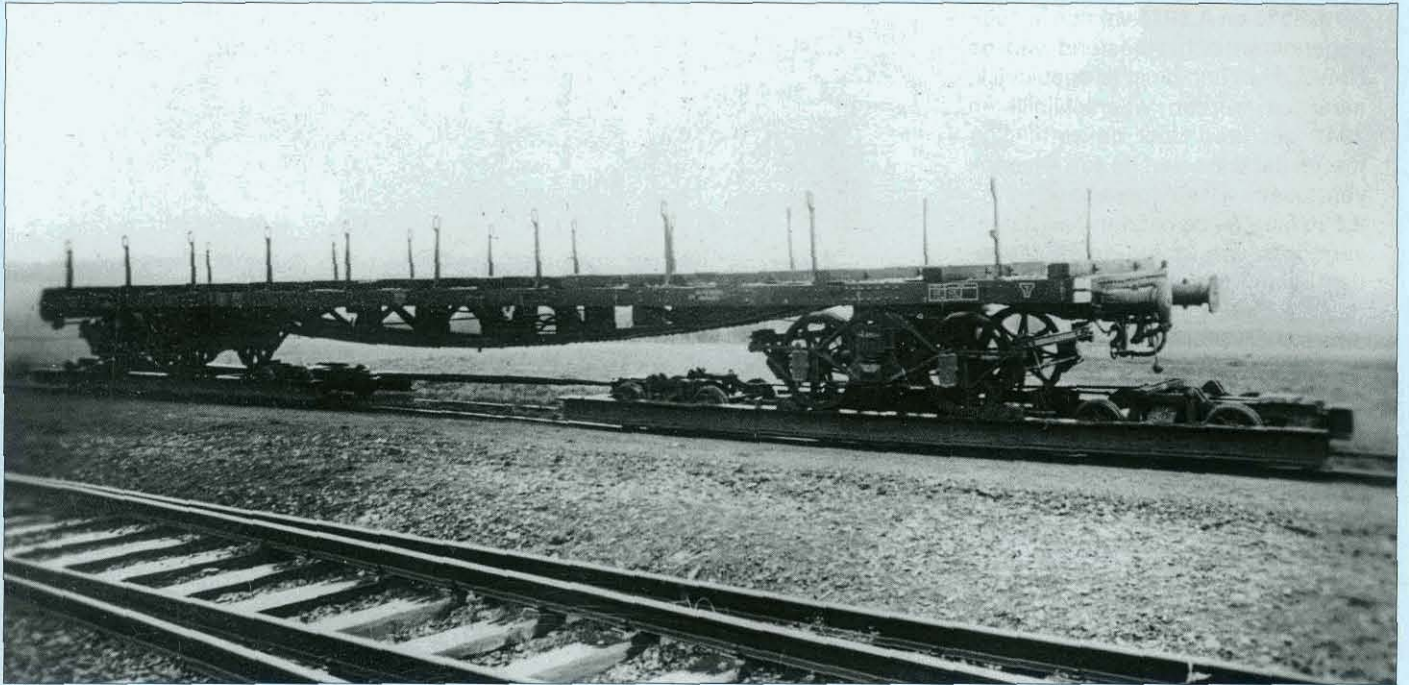
de Ateliers de Tyberchamps te Godarville. Ook deze rolwagen had een draagvermogen van 20 ton en hij werd eveneens vanuit Andenne ingezet. Dit voertuig verdween tijdens de Eerste Wereldoorlog;

- De **A.8004 t/m 8006** hadden al een draagvermogen van 25 ton. Ze wer-

↓ **FOTO 117-53 ZW** Drie rolwagens gefotografeerd in Warsage. Baudouin DIEU.







↑ Vanuit Jemeppe-sur-Meuse werden ook vierassige platte wagens op rolwagens vervoerd. De rolwagens werden dan onderling met een stalen staaf verbonden. De normaalspoorwagen werd vastgezet met behulp van wielklemmen. De datum waarop deze foto werd genomen is niet bekend. Verzameling TSP.

den in 1913 geleverd door Orenstein & Koppel en ze zouden gebruikt worden tussen het station Gent-Rabot en een houtbedrijf aan het Schipdonkkanal in Zomergem, een afstand van 13 km. Hoewel uit de testen bleek dat deze transporten haalbaar waren, werden de rolwagens op deze verbinding nooit commercieel ingezet. Er bleken teveel aanpassingen aan het vrijruimteprofiel nodig om ze veilig te kunnen inzetten. Vooral het kappen van een aantal bomen in de Gentse binnenstad stuitte toen ook al op felle tegenstand bij de bevolking.

De drie rolwagens werden in 1914 overgebracht naar Lanaken, waar ze ingezet zouden worden op de lijn richting Maaseik. Het is niet duidelijk of ze er ook echt werden gebruikt. De A.8005 en A.8006 verdwenen tijdens

de Eerste Wereldoorlog. De A.8004 werd na de oorlog ingezet vanuit Andenne. Hij werd omstreeks 1956 gesloopt;

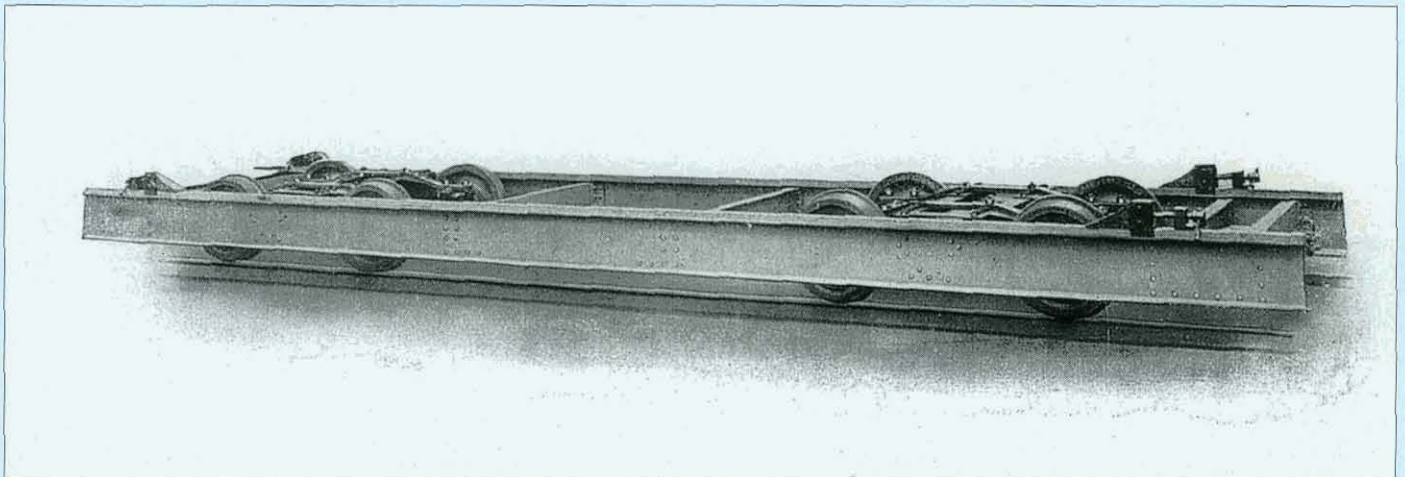
- De **A.8007 t/m 8014** werden in 1931 gebouwd door Krupp voor rekening van de Charbonnage d'Argenteau, gelegen aan de buurtspoorweglijn Liège – Barchon – 's Gravenvoeren. Aangezien ze op dat moment eigendom waren van de mijn, droegen ze geen NMVB-nummer. Deze voertuigen waren 8,5 m lang en ze hadden een draagvermogen van 25 ton. Ze betekenden een investering van 34.000 frank per stuk.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het baanvak Barchon – 's Gravenvoeren echter opgebroken door de Duitsers waardoor de rolwagens werk-

loos werden. Ze werden dan ingezet door de NMVB op de lijn Jemeppe-sur-Meuse – Mons lez Liège.

In 1947 werden ze uiteindelijk officieel overgenomen en kregen ze de nummers A.8007 t/m A.8014. Ze werden na de oorlog ingezet op de lijnen Waremme – Oreye en op het in 1952 heraangelegde baanvak Warsage – Trembleur waar ze weer wagens met steenkool van de Charbonnage d'Argenteau vervoerden, dit keer echter als NMVB-voertuig. Toen de steenkoolmijn vanaf 7 oktober 1960 deze lijn zelf ging exploiteren, nam ze de rolwagens A.8008 t/m A.8012 en de A.8014 weer over van de NMVB. Ze bleven er in dienst tot de sluiting van de lijn in 1980. De A.8007 en A.8013 werden tot 1959 gebruikt op de lijn Waremme – Oreye waarna ze gesloopt werden.

↓ Een rolwagen gebouwd door Orenstein & Koppel. O&K-catalogus van 1911.





- De **A.8015** en **A.8016** werden in 1947 opgenomen in het bestand van de NMVB. Hun herkomst is onduidelijk, maar ze werden waarschijnlijk in 1942 gebouwd voor de verbinding tussen het station en de suikerfabriek van Quévy. Deze rolwagens waren 9,5 m lang en ze hadden een draagvermogen van 25 ton. In 1960 werden beide voertuigen overgenomen door de Charbonnage d'Argenteau die ze tot 1980 inzette. Beide rolwagens werden gesloopt.

### Inzet

De rolwagens werden op de volgende lijnen en baanvakken ingezet:

#### Andenne - Namur en Andenne - Eghezée

De eerste aan de NMVB geleverde rolwagens werden vanuit Andenne ingezet op de lijnen naar Eghezée en Namur (tot Sclayn). Gezien het geringe aantal voertuigen bleef hun aandeel in het goederenvervoer onbelangrijk. Na de Eerste Wereldoorlog eindigde de inzet van deze voertuigen en werden twee rolwagens verkocht.

Een specialiteit na de Tweede Wereldoorlog was het periodieke vervoer van de normaalsporige NMVB-locomotief 800. Deze machine werd ingezet op het drierailspoor tussen Taviers (aan de spoorlijn 142 Namur – Tienen) en de suikerfabrieken van Boneffe en Ramillies-Offus. Om haar te vervoeren naar de NMVB-werkplaats in Andenne, werd ze in Boneffe op een rolwagen geplaatst en vervolgens via Forville naar Andenne gebracht. Een overbrenging vanuit Taviers over de NMBS-lijnen 142 en 125 was blijkbaar te omslachtig... Deze transporten eindigden met de sluiting van de lijn op 7 januari 1957.



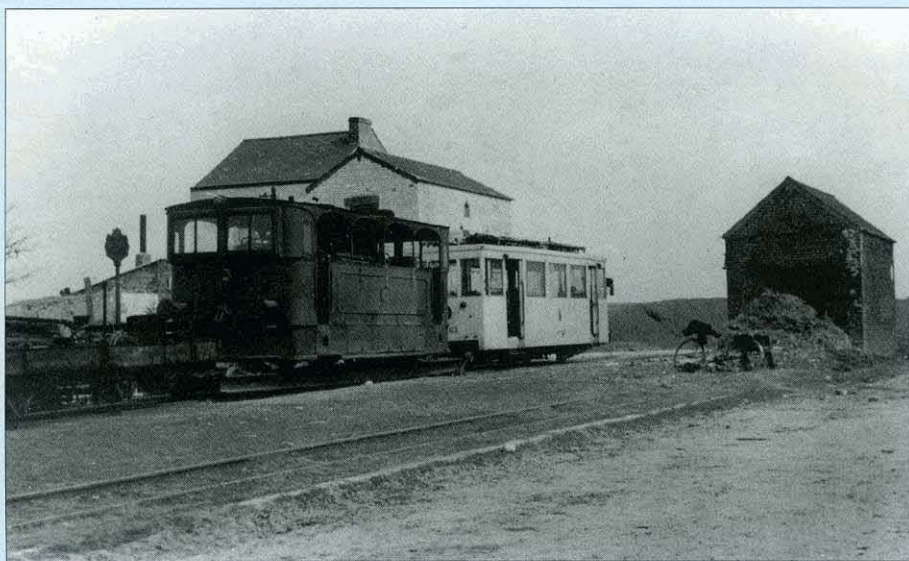
*Voor de bediening van de suikerfabriek van Quévy beschikte de NMVB over twee rolwagens. Ze hadden als bijzonderheid dat ze een voor de buurtspoorwegen typische centrale buffer hadden. Eén van beide rolwagens werd in 1957 in Quévy gefotografeerd. Foto G. GAUTHIER; verzameling Lucien LUYCKS.*

#### Glons - Eben-Emael

In 1932 werd begonnen met de bouw van een nieuw fort te Eben-Emael als onderdeel voor een verdedigingsgordel rond Liège. Voor de aanvoer van de benodigde bouwmaterialen werd gebruik gemaakt van de buurtspoorweglijn Glons - Maastricht. Om het overladen te Glons te vermijden, voorzag de NMVB het gebruik van rolwagens. Dit leverde aanvankelijk problemen op aangezien de benodigde vrije ruimte voor deze transporten werd onderschat. Het resultaat was dat er een aantal huizen beschadigd werden door de vervoerde normaalspoorwagens. Na het einde van de werken in 1935 werden er op deze lijn geen rolwagens meer ingezet.

#### Quévy Gare - Quévy Sucrierie

Net voor de Tweede Wereldoorlog werd overwogen om rolwagenvervoer toe te passen tussen het station van Quévy en de suikerfabriek van Quévy-le-Grand, een afstand van 7 km. Dit traject was een onderdeel van de buurtspoorweglijn Mons – Quévy - Eugies. Ondanks het uitbreken van de oorlog werd dit project verdergezet en op 23 september 1942 werd toelating verleend om een rolwagenuil te bouwen. Deze kwam in dienst op 22 juni 1943. Het contract met de NMBS voorzag dat deze maatschappij de wagens op de rolwagens zou plaatsen tegen een vaste toeslag van 9,20 frank per wagon. Voor dit vervoer werden de rolwagens A.8015 en A.8016 gebruikt. Hun afkomst is echter onbekend. Vermoedelijk werden ze door de suikerfabriek gekocht en werden ze later door de NMVB overgenomen. Het rolwagenvoer op deze verbinding eindigde met de sluiting van de buurtspoorweglijn op 30 september 1960, waarna beide rolwagens werden overgeplaatst naar de lijn Warsage – Trembleur.



*De normaalsporige NMVB-locomotief 800 wordt op een rolwagen overgebracht van Boneffe naar Andenne. auteur onbekend, verzameling TSP.*



## Jemeppe-sur-Meuse – Mons lez Liège (Flémalle)

Dit 7 km lange baanvak, een onderdeel van de buurtspoorweglijn Jemeppe-sur-Meuse – Hannut, had oorspronkelijk vier rails voor de aanvoer van normaalspoorwagens naar de steenkoolmijn "l'Arbre-Saint-Michel" in Mons. Ook een zandgroeve en een metaalbedrijf kregen een aansluiting. De mijn werd echter in 1930 gesloten en het goederenverkeer op deze lijn verminderde sterk. Bovendien werd het reizigersverkeer steeds belangrijker, vooral na de elektrificatie van de lijn in 1933. Dit leidde tot het besluit om het normaalsporige deel van de lijn op te breken, wat in het najaar van 1933 was voltooid. De resterende klanten op dit baanvak moesten genoeg nemen met smalspoorwagens voor hun transporten.

Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd de mijn echter heropend wegens het gebrek aan brandstof tijdens het conflict. Omdat het heraanleggen van het normaalspoor niet mogelijk was, werd gebruik gemaakt van rolwagens. Oorspronkelijk werden er in Jemeppe-sur-Meuse twee rolwagenkuilen aangelegd, maar dit bleek toch te ambitieus te zijn aangezien er ook tijdens de oorlog gemiddeld slechts vijf normaalspoorwagens per dag werden vervoerd. In 1946 werd één van beide kuilen dan ook weer verwijderd.

Ook het metaalbedrijf maakte gebruik van deze dienst en er werden zelfs vierassige spoorwegwagens op twee rolwa-



*Een rolwagen, beladen met een stortwagen. Auteur en datum onbekend. Verzameling TSP.*

gens naar het bedrijf gebracht. In 1949 sloot de steenkoolmijn definitief haar deuren waardoor de belangrijkste gebruiker van de rolwagens verdween. De zandgroeve en het metaalbedrijf maakten na 1948 nog maar zelden gebruik van het rolwagenverkeer. Het einde kwam in 1951.

Een deel van de rolwagens werd overgebracht naar Waremmes en de rest werd vanaf 1952 ingezet op de heropende lijn Warsage – Trembleur.

### Waremmes - Oreya

In 1951 werd in het station van Wa-

remmes een rolwagenkuil aangelegd. Het was de bedoeling om een deel van het vervoer naar de suikerfabriek van Oreya (10 km) met rolwagens af te wikkelen om het overladen van vooral steenkool en suikerbieten te vermijden. Het verhoopde succes bleef echter ook hier uit en buiten het bietenseizoen werden de rolwagens weinig gebruikt.

Enkele voertuigen werden daarom al in het najaar van 1952 overgeplaatst naar de lijn Warsage – Trembleur. Het goederenvervoer op de lijn Waremmes – Oreya eindigde op 31 mei 1959. De nog aanwezige rolwagens werden gesloopt.

**FOTO 117-54 ZW** *Aankomst van een rolwagentrein van de Charbonnage d'Argenteau aan de mijn, geladen met mijnhout. Aan staart bevindt zich de pakwagen A.2435. Datum onbekend. Verzameling M. Steinkamp / TSP.*







*Halverwege de reis van Warsage naar de Charbonnage d'Argenteau wordt water genomen aan het vroegere buurtspoorwegstation van Dalhem. Datum onbekend. Verzameling M. STEINKAMP / TSP.*

### Warsage - Trembleur

Op deze buurtspoorweglijn werden rolwagens ingevoerd op het baanvak tussen Warsage en de Charbonnage d'Argenteau (nabij Trembleur) van de buurtspoorweglijn Liège - 's Gravenvoeren. Deze steenkoolmijn was voor het vervoer afhankelijk van de NMVB. De steenkool werd naar Liège vervoerd en daar overgeladen in spoorwegwagens aan het station van Bressoux of in binnenschepen aan de Quai Van Beneden.

Zo werd er in 1930 bv. 31.235 t steenkool overgeladen in binnenschepen en 31.658 t in spoorwegwagens. In de andere richting moesten zware werktuigen en mijnhout op NMVB-wagens overgeladen worden. De overslagkosten waren hoog en ze benadeelden de concurrentiepositie van de mijn.

De door het Duitse leger tijdens de Eerste Wereldoorlog aangelegde spoorlijn Aachen West - Tongeren zou uiteindelijk een uitkomst bieden. De Belgische Staat nam deze lijn op 15 mei 1919 over en er kwam onder meer een station in Warsage, waar de buurtspoorweglijn de nieuwe spoorlijn kruiste. Op 29 juni 1922 werd een eerste studie over het gebruik van rolwagens voorgesteld, maar het zou nog tot november 1927 duren vooraleer de eerste plannen werden uitgewerkt. Door eerder opgedane ervaringen met dit systeem was de NMVB echter niet direct gewonnen voor dit project en pas nadat de directie

van de mijn had bedreigd met de aanleg van een kabelbaan naar Argenteau (aan de spoorlijn Liège - Visé) koos de maatschappij eieren voor haar geld. In tegenstelling tot de NMVB was de NMBS wel direct voor de idee gewonnen. In een nota van 24 februari 1931 had het hoofd van de commerciële dienst in Liège het over een vooruitstrevend project. Het te vervoeren tonnage werd op 70.000 tot 80.000 ton per jaar geschat. De mijn kocht zelf de benodigde rolwagens.

De spoorwerken in het station van War-

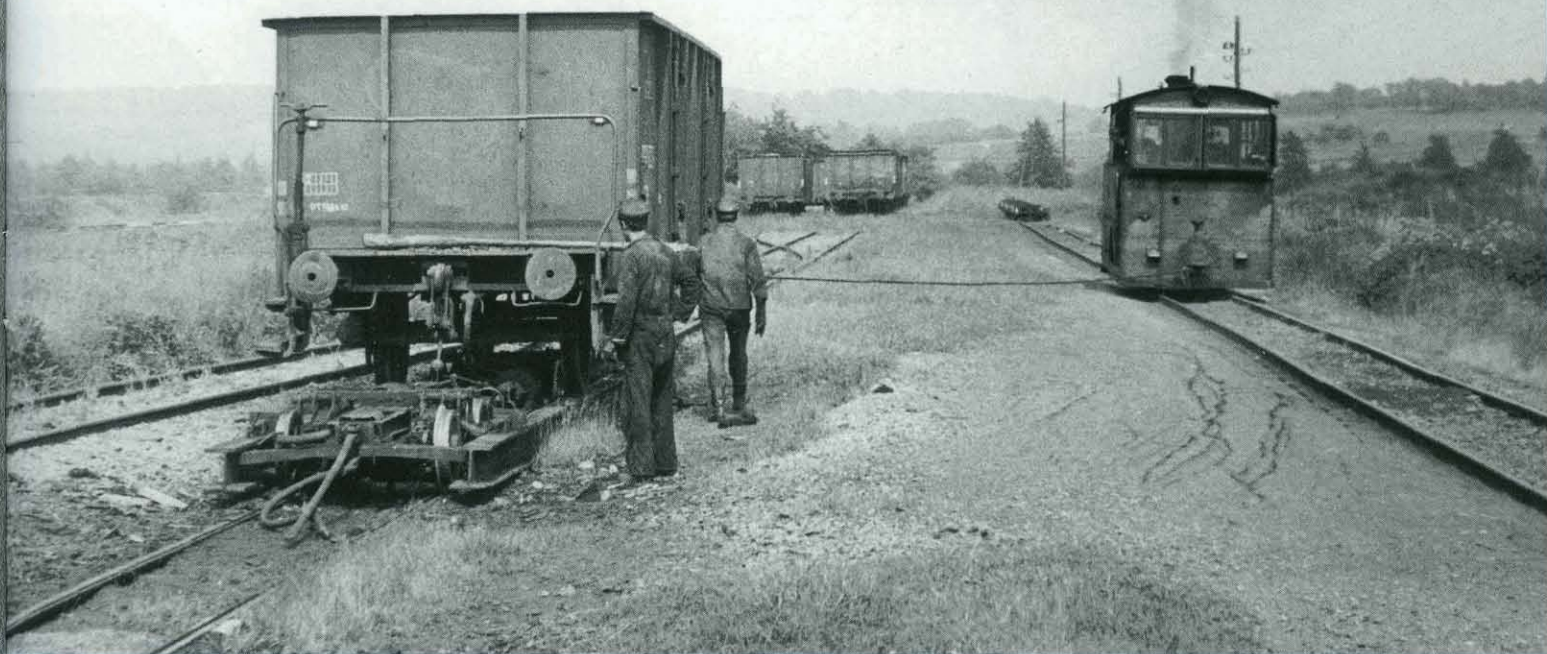
sage begonnen in de zomer van 1931. De NMVB legde een aftakking naar het station aan. Er kwamen twee wijksporen en een kopspoor voor het afstellen van rolwagens. Bovendien moest de tunnel van Dalhem aangepast worden aan het profiel van de normaalspoorwagens. Deze werken waren op 19 februari 1932 voltooid.

De NMBS moest toen nog beginnen met de aanleg van twee extra sporen. Ze werden pas aangelegd nadat de minister voor verkeer op 15 februari 1932 toelating had verleend voor het gebruik



*In het station van Warsage worden twee stortwagens op rolwagens geplaatst. De metersporige diesellocomotief heeft de wagens op rolwagens getrokken met behulp van een kabel. De rangeerders plaatsen de wielklemmen. Verzameling TSP.*





**FOTO 117-55 ZW** Op 4 mei 1965 trekt de locomotief 1075 van de Charbonnage d'Argenteau (ex-NMVB) in het station van Warsage een normaalspoorwaggen op een rolwaggen met behulp van een kabel. De lijn 24 (Tongeren - Visé - Montzen) bevindt zich links op de foto. Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

van rolwaggen op deze buurtspoorweglijn. Uiteindelijk kon het rolwaggenvervoer op 3 juni 1932 van start gaan. De verhoopte besparingen kwamen er echter niet. Het opboksen van de normaalspoorwaggen was immers ook arbeidsintensief en de relatief zwakke NMVB-locomotieven konden slechts twee beladen rolwaggen slepen op deze heuvelachtige lijn.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de buurtspoorweglijn door de Duitsers opgebroken tussen Dalhem en 's Gravenvoeren waardoor de afvoer van steenkool met spoorwegwaggen onmogelijk werd. De rolwaggen werden toen overgebracht naar andere lijnen en ze werden uiteindelijk door de NMVB overgenomen. De mijn drong er na de oorlog op aan om de lijn zo snel mogelijk terug aan te leggen.

Dit werd door de NMVB echter niet gesteund aangezien de maatschappij onderhouden had dat het rolwaggenverkeer verlieslatend was. Omdat de aanleg van een normaalsporige lijn te duur zou worden, kon de NMVB uiteindelijk overtuigd worden om het baanvak Warsage - Trembleur te heropenen. De eerste treinen reden op 11 oktober 1952.

In deze periode begon de NMVB echter ook met het sluiten van vrijwel alle buurtspoorweglijnen. De Charbonnage d'Argenteau kocht daarom op 7 oktober 1960 de buurtspoorweglijn om deze voor eigen rekening uit te baten.

Van de NMVB werden volgende de stoomlocomotieven, rolwaggen en een pakwaggen overgenomen:

- 303 (type 7, Tubize 704/1888),
- 634 (type 7, Franco-Belge 1971/1912)
- 1075 (type 18, Hornu 44/1920)
- 690 (type 7, Franco-Belge 2214/1915) voor het leveren van onderdelen;
- A.8008 t/m A.8012
- A.8014 t/m A.8016
- pakwaggen A.2435 (gebouwd door de Ateliers de Tyberchamps te Godarville in 1905). Hij werd gebruikt door de rangeerders die de treinen begeleiden tussen de mijn en Warsage.

Voor het onderhoud van de lijn werden bovendien de bakwaggen A.3093 en A.16560 (uit respectievelijk 1906 en 1928) en de gesloten wagen A.18298 (bouwjaar 1926) overgenomen.

De inzet van stoomlocomotieven was echter slechts tijdelijk. Vanaf 1964 huurde de Charbonnage d'Argenteau de motorwaggen ART.86 (gebouwd in de NMVB-werkplaats Kuregem in 1934 als AR.86 en omgebouwd in 1948) en een jaar later werd hij aan de mijn verkocht. Hij kreeg een nieuwe livree in twee tinten groen.

Bovendien konden drie tweeassige diesellocomotieven overgenomen worden van gesloten Duitse meterspoorlijnen:

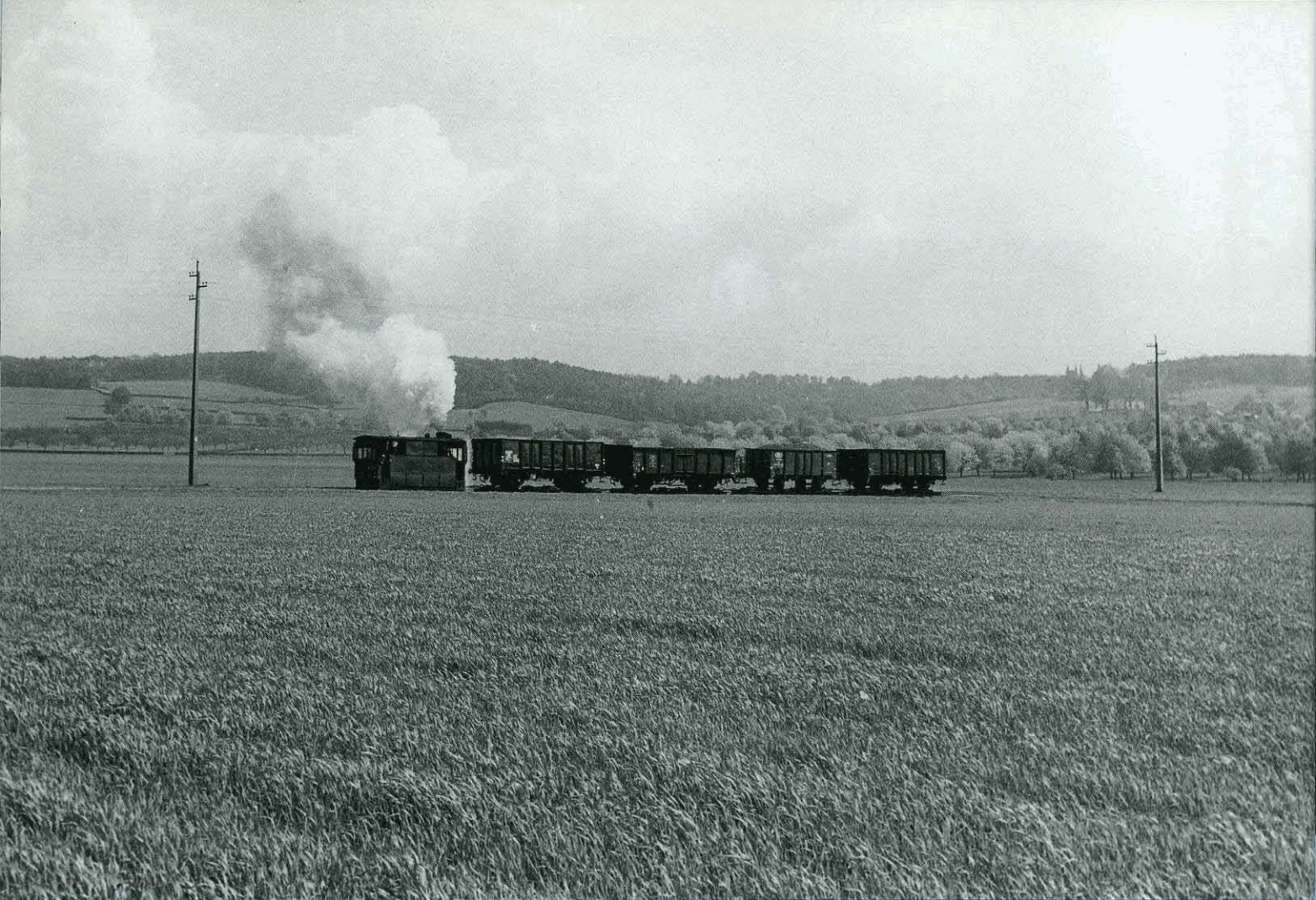
- 15 (Ruhrtaler 3605/1959). Deze locomotief werd gebouwd voor de Herforder Kleinbahnen maar twee jaar later

werd dit net al gesloten. De machine werd overgenomen door de Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) en ze bleef er als V15 tot de sluiting van deze lijn op 22 mei 1967. In 1968 werd ze verkocht aan de Charbonnage d'Argenteau. Deze locomotief had oorspronkelijk een MAN-dieselmotor van 225 pk. De overbrenging gebeurde hydraulisch met behulp van een blinde as en drijfstukken. Ze woog 25 ton en haar maximumsnelheid bedroeg 30 km/h. Tijdens haar verblijf in België kreeg ze een nieuwe GM-motor van 220 pk;

- 23 (Deutz 56115/1955) en 24 (Deutz 56116/1955). Beide locomotieven werden gebouwd voor de Euskirchner Kreisbahn (EK) en oorspronkelijk reden ze als een vast gekoppelde eenheid (nummer V23+24). Ze hadden een hydraulische overbrenging en ze ontwikkelden een vermogen van 135 pk. Hun gewicht bedroeg 16 ton en ze bereikten een maximumsnelheid van 34 km/h. In 1965 werden ze verkocht aan de Charbonnage d'Argenteau waar beide locomotieven apart werden ingezet. Ook na de sluiting van de mijn bleven ze in Blegny.

Dankzij deze locomotieven kon de stoomtractie in het najaar van 1965 beëindigd worden. Omdat de rangeerders nu plaats konden nemen in de locomotieven of de motorwaggen, kon de pakwaggen buiten dienst gesteld en gesloopt worden.





**FOTO 117-56 ZW** ↑ *Op 30 april 1964 sleept de locomotief 303 vier met steenkool beladen wagens naar Warsage.*  
Verzameling M. STEINKAMP / TSP.

**FOTO 117-57 ZW** ↓ *Op dezelfde dag verlaat de 303 het station van Warsage, nu met vier lege stortwagens aan de haak. Links op de achtergrond lijn 24.* Verzameling M. STEINKAMP / TSP.





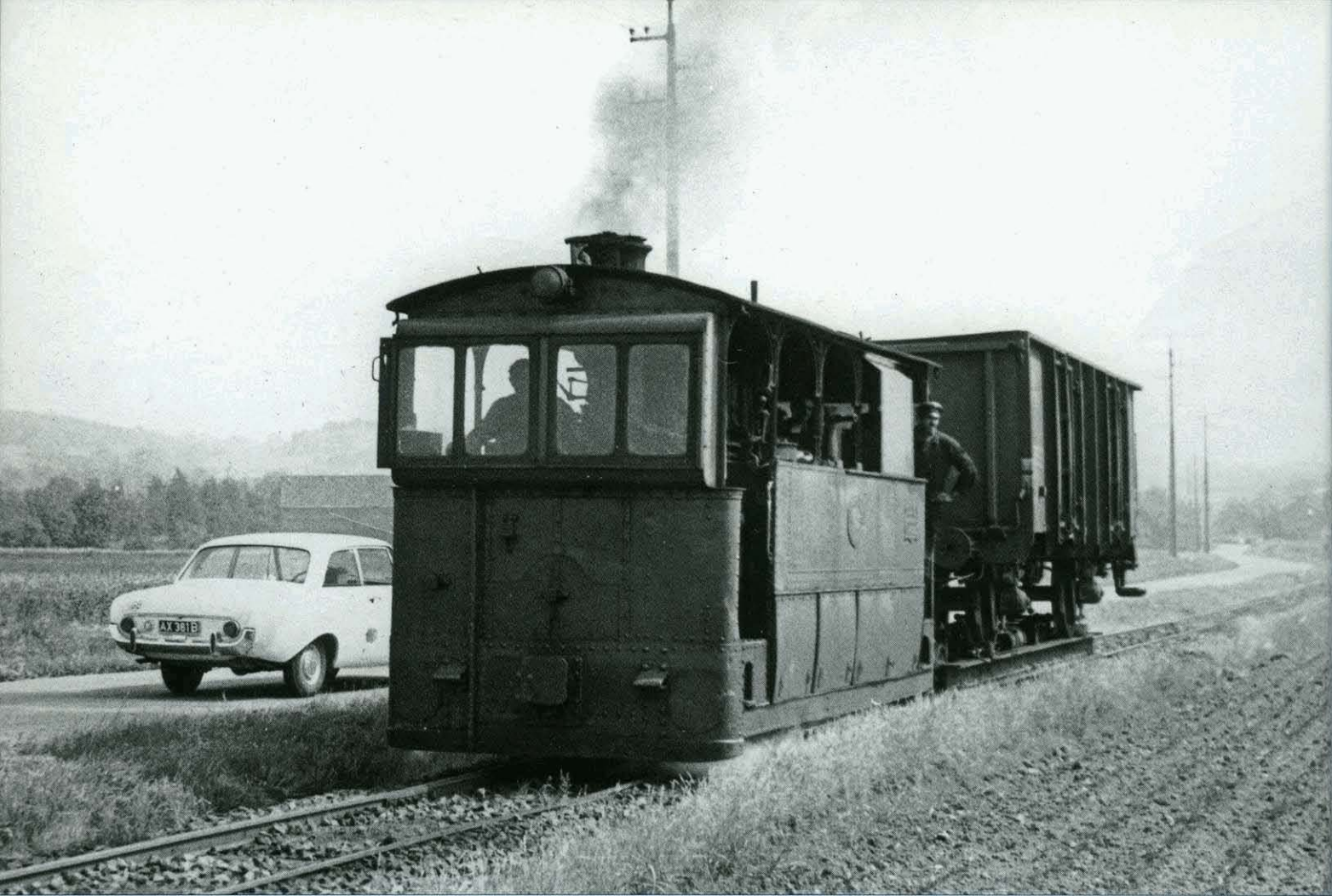


**FOTO 117-58 ZW** ↑ Op 20 april 1957 vertrekt NMVB-locomotief 388 in Warsage. Achteraan bevindt zich de pakwagen A.2435. Links zien we de blokpost van het NMBS-station. Verzameling M. STEINKAMP / TSP.

**FOTO 117-59 ZW** ↓ Mortroux, 1 september 1964: locomotief 1075 is met een enkele stortwagen onderweg. Verzameling M. STEINKAMP / TSP.







**FOTO 117-60 ZW** ↑ Vertrek van de 1075 uit Warsage met een enkele lege stortwagen op 4 mei 1965.  
Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

**FOTO 117-61 ZW** ↓ Op 27 juni 1957 staat de NMVB-locomotief 688 klaar om de Charbonnage d'Argenteau te verlaten met twee op rolwagens geplaatste stortwagens. Foto H.G. HESSELINK, verzameling TSP.







**FOTO 117-62 ZW** ↑ - **FOTO 117-63 ZW** ↓ *Dalhem, 4 mei 1965. De 1075 sleept een op een rolwagen geplaatste lege stortwagen van Warsage naar de mijn. Foto's J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*







↑ Een goederentrein van de Charbonnage d' Argenteau naar Warsage zal weldra de tunnel van Dalhem inrijden. De locomotief werkt op vol vermogen. De trein bestaat uit drie wagens voor normaalspoor die op rolwagens werden geplaatst en een pakwagen. Auteur en datum onbekend. Verzameling HENNEQUIN / TSP.



→ De Deutz-locomotieven 23 en 24 werden in 1965 overgenomen van de Euskirchener Kreisbahn. Een algemeen zicht op één van deze locomotieven. Plaats en datum onbekend. Verzameling TSP.



← FOTO 117-64 ZW  
De locomotief V15 (Ruhtaler 3605/1959) werd in 1968 overgenomen van de Duitse Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE). We zien haar hier tijdens het rangeren in Warsage op 17 maart 1978. Baudouin DIEU.



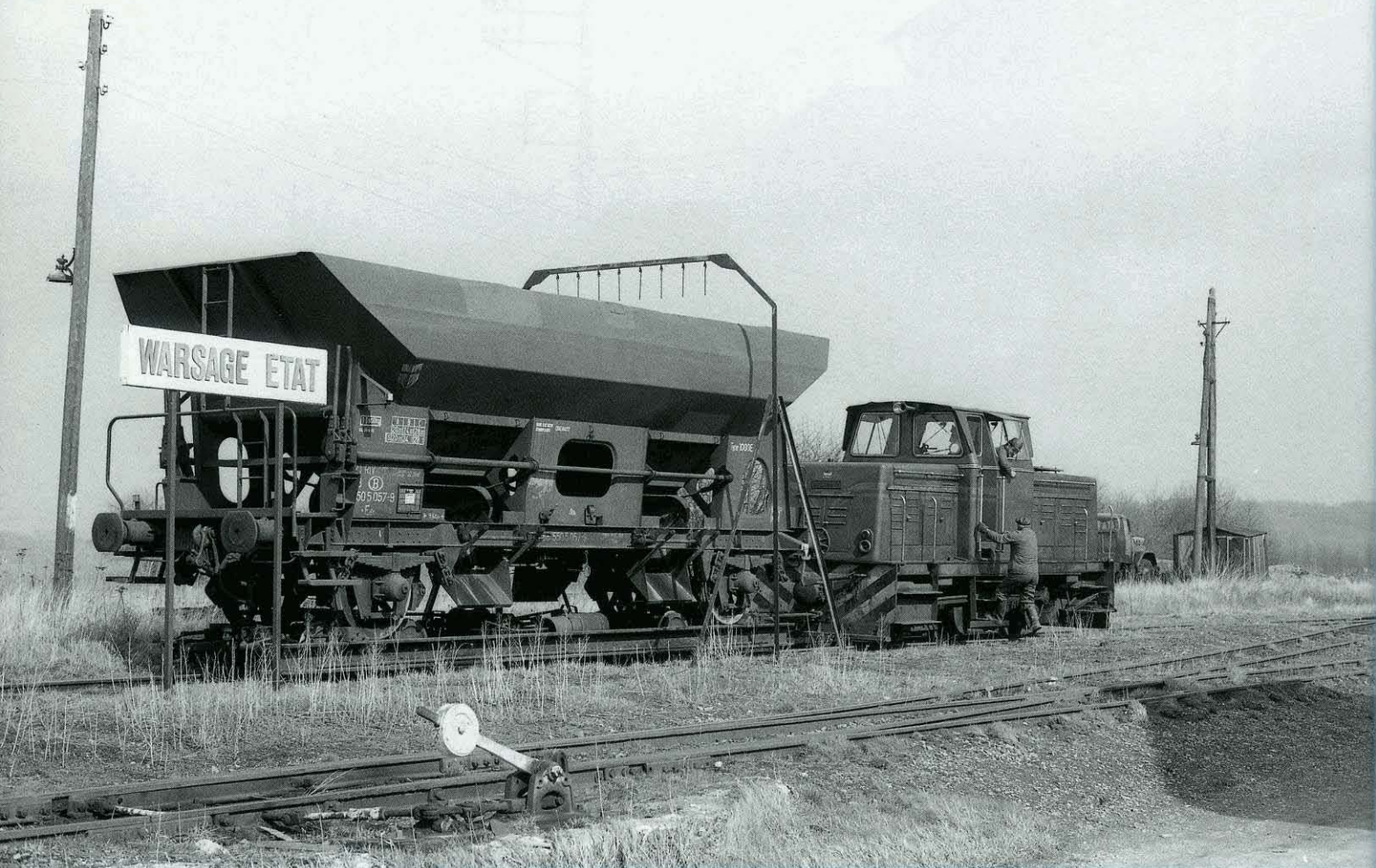


**FOTO 117-65 ZW** ↑ De trein rijdt hier door het dorp Warsage. De foto werd gemaakt tussen de rue Craesborn en de rue Joseph Muller. Op deze plaats bevond zich vroeger het station van de NMVB. Baudouin DIEU.

**FOTO 117-66 ZW** ↓ Net voor het station van Warsage rijdt het konvooi door een bocht om vervolgens het overslagstation te bereiken. De lijn 24 Montzen - Visé ligt op het in de achtergrond zichtbare talud. Baudouin DIEU.

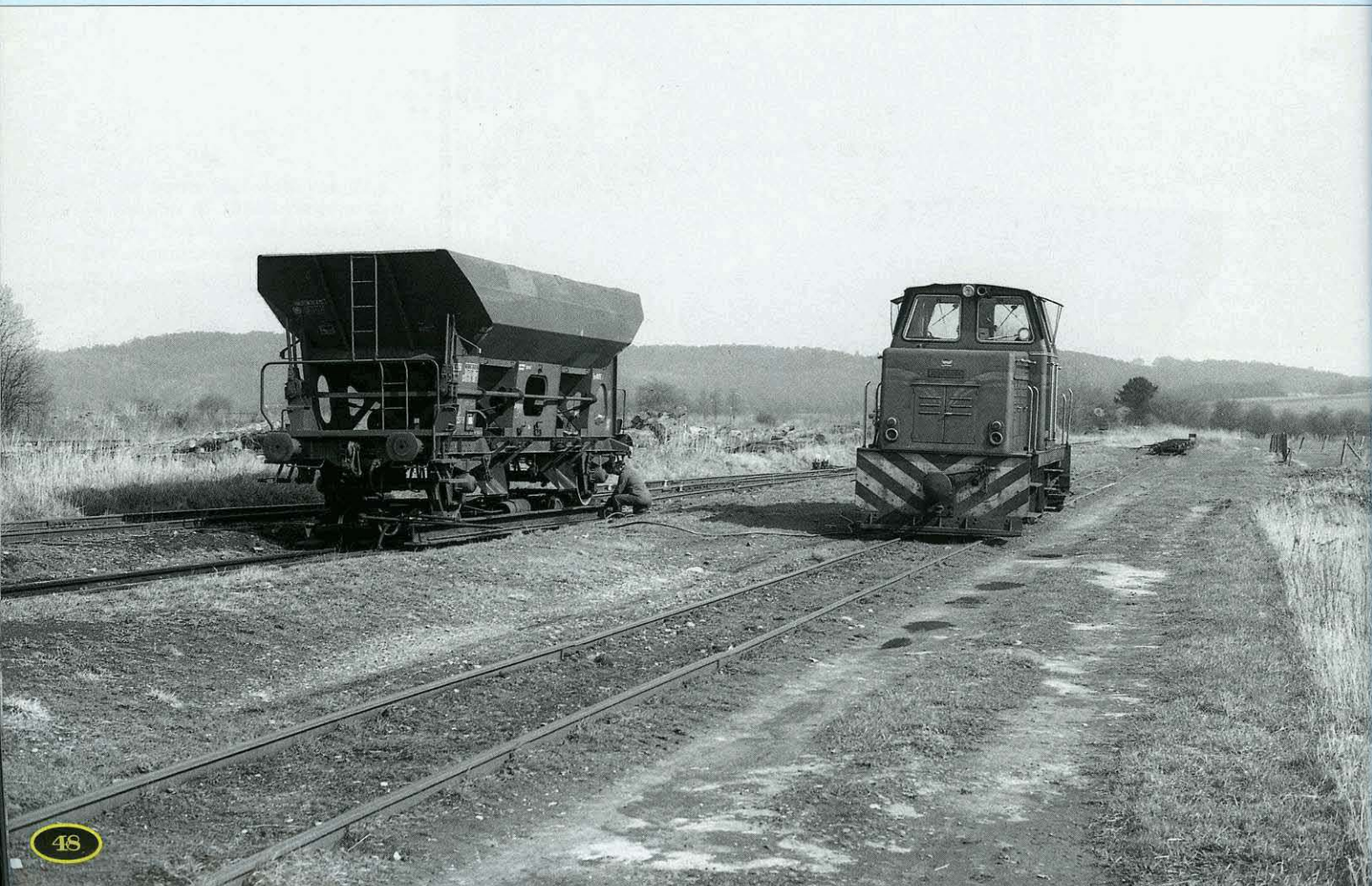






**FOTO 117-67 ZW** ↑ Na aankomst in Warsage verandert de V15 van front om de beladen rolwagen vervolgens naar de rolwagenkuil te duwen. Baudouin DIEU.

**FOTO 117-68 ZW** ↓ Tot slot wordt de V15 naast de Fc geplaatst om de normaalspoorwagen met een kabel van de rolwagen te trekken. Op de foto zien we dat de kabel net bevestigd wordt. Baudouin DIEU.





Deze private smalspoorlijn was bovendien een pionier op het vlak van toeristische ritten. Al op 6 juni 1964 kon de vereniging AMUTRA een speciale rit organiseren tussen de steenkoolmijn en Warsage. Bij deze gelegenheid sleepte de stoomlocomotief 1075 de bijwagen 19618 die hiervoor door de vereniging was overgenomen van de NMVB. Het succes was zo groot dat er in datzelfde jaar nog enkele ritten werden georganiseerd en dat ook de bijwagen 19188 naar Blegny werd gebracht. De AMUTRA gaf in 1965 echter de voorkeur aan de overname van de buurtspoorweglijn Pont d'Erezée – Dochamps als museumlijn.

Op initiatief van de toeristische dienst van Dalhem kon echter vanaf 27 mei 1970 een toeristische treindienst aangeboden worden tussen de mijn en Mortroux, waar de reizigers een museum konden bezoeken. Deze treinen reden onder de naam "Li Trimbleu" ("Le Trembleur" in het plaatselijke dialect). Hiervoor werden twee eigen tweeassige diesellocomotieven gekocht. Deze machines werden in 1969 gekocht van de Forges d'Allevard in St. Pierre d'Allevard (Isère). Ze waren in 1951 gebouwd door het Franse "Loco et Locotracteurs Diesel S.A (LLD)" voor een spoorbreedte van 1100 mm. Ze ontwikkelden een vermogen van 150 pk en hun maximumsnelheid bedroeg 23 km/h. De reizigers werden vervoerd in een aantal bijwagens die van de NMVB werden overgenomen.

De Charbonnage d'Argenteau beëindigde de exploitatie op 31 maart 1980 als allerlaatste steenkoolmijn in het Luikse bekken. Gedurende enkele weken reden er nog af en toe treinen naar Warsage voor de afvoer van materiaal maar begin mei was het rolwagengerief op deze lijn, en in België, definitief beëindigd. De mijn werd al in juni 1980 geopend als museum. Hoewel het baanvak Mortroux – Warsage werd opgebroken, bleef "Li Trimbleu" rijden als onderdeel van het mijnmuseum. Een tragisch ongeval op 5 oktober 1991 had echter de sluiting van de lijn tot gevolg en vandaag is ze volledig opgebroken. Het meeste rollend materieel bleef behouden:

→ In 1972 komt een toeristische trein uit Trembleur aan in Mortroux. Hij wordt gesleept door locomotief 2, één van beide machines die in 1969 werden overgenomen van de Forges d'Allevard te Saint-Pierre d'Allevard (Isère). Ze werden in 1951 gebouwd door de Franse firma "Loco et Locotracteurs S.A. (LLD)".

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



↑↓ Op 6 juni 1964 organiseerde AMUTRA haar eerste speciale rit tussen de Charbonnage d'Argenteau en Warsage. De 1075 sleept de bijwagen 19.618 van de NMVB. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





- locomotief 303 bevindt zich bij de ASVI in Thuin;
- locomotief 634 werd ondergebracht in het "musée de la roue" in Mortroux;
- locomotief 1075 bevindt zich bij de TTA in Pont d'Erezée;
- ART.86 werd overgenomen door de ASVI en bevindt zich nu als AR.86 in het trammuseum van Thuin;
- locomotief 15 bleef na de sluiting van de mijn nog enige tijd in Blegny en ze werd ook ingezet voor de toeristische treinen. In 1996 werd ze verkocht en na een kort verblijf bij de Chemin de Fer Touristique de la Baie de Somme werd ze in 2000 overgenomen door VIAS Y Construcciones SA, een Spaanse aannemer gespecialiseerd in spoorwerken. Sindsdien wordt de locomotief ingezet op het uitgestrekte meterspoornet in Noord-Spanje;
- locomotieven 23 en 24 werden in 1997 verkocht aan de Franse museumlijn "Chemin de Fer Unic Sologne et Berry" nabij Orléans;
- de goederenwagen A.18298 tot slot bevindt zich nu in het mijnmuseum van Blegny.

Twee ongenummerde rolwagens bleven eveneens bewaard: één voertuig bevindt zich in het mijnmuseum van Blegny en een tweede exemplaar behoort tot de collectie van het trammuseum te Schepdaal. Dit voertuig is op dit moment echter nog niet gerepareerd.

Wim DE RIDDER.

**FOTO 117-69 →**

*Locomotief V15 bevindt zich sinds 2000 in Spanje. We zien haar hier in de mijn van Blegny-Trembleur in 1975. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.*

**FOTO 117-70 ↓**

*De Deutz-locomotief 23 sleept in 1972 nabij Blegny een trein bestaande uit twee bijwagens die een open rijtuig insluiten. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.*





**FOTO 117-71 →**

In 1972 werd locomotief 24 nabij Dalhem gefotografeerd. De twee Deutz-locomotieven 23 en 24 bevinden zich vandaag bij de Franse museumlijn "Chemin de Fer Unic Sologne et Berry" in de buurt van Orléans.

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



**FOTO 117-72 →**

Op dezelfde dag komt locomotief 2 aan in Mortroux met twee bijwagens. De bemanning maakt zich klaar voor het rondzetten van de locomotief.

Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



**FOTO 117-73 ↓**

Voor het mijnmuseum van Blegny stond jarenlang een rolwagen, beladen met een stortwagen, opgesteld. Jammer genoeg werd dit monument verwijderd. De wagen bevindt zich nu in het museum.

Blegny, 7 oktober 1990.

Foto Wim DE RIDDER.



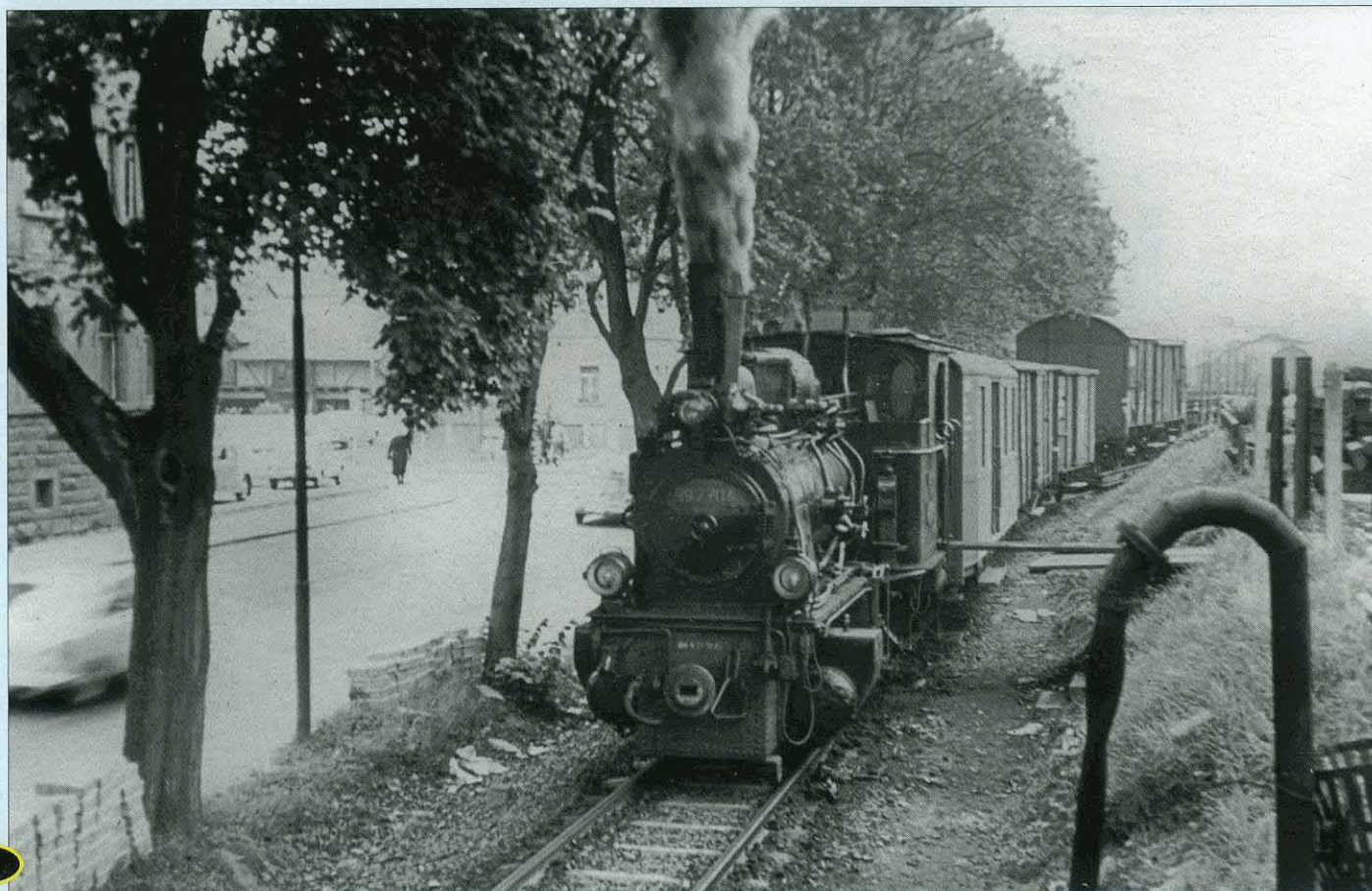




## Rolwagens en rolbokken in Europa

**FOTO 117-74 ZW** ↑ In Duitsland vervoerden zeer veel smalspoornetten normaalspoorwagens. Deze foto werd gemaakt op de Spree-waldbahn (spoorbreedte 1000 mm), een net bestaande uit de lijnen Cottbus - Straupitz - Lübben (51,7 km), Straupitz - Goyatz (13,9 km) en Byhlen - Lieberhose (19,2 km). Het net werd oorspronkelijk uitgebaat door een privémaatschappij die tussen 1897 en 1905 een reeks van 7 kleine Ct's met een gewicht van 20 t in dienst stelde. Ze werden gebouwd door Hohenzollern en ze kregen de nummers 09-20 t/m 09-26. Na de overname van het net door de DR in 1949 kregen ze de nummers 99 5701 t/m 5707. Op 3 januari 1970 werd het laatste baanvak van dit net gesloten, wat leidde tot de schrapping van deze machines (de 99 5702 werd reeds in 1967 geschrapt). Op 5 juli 1967 staat de 99 5704 (Hohenzollern 941/1897) met een goederentrein in Straupitz. Een normaalsporige bakwagen wordt op een rolwagen meegenomen. Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

**FOTO 117-75 ZW** ↓ De Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen (G.Bad.St.E.) bouwden de meterspoorlijn Mosbach - Mudau (28,1 km). Er reden 4 kleine Ct's (nrs 1 t/m 4) van 23 t die in 1904 bij Borsig werden gebouwd. Na de overname door de DR in 1931 kregen ze de nummers 99 7201 t/m 7204. Op 21 september 1963 verlaat de 99 7204 (Borsig 5327/1904) Mosbach met onder meer een gesloten normaalspoorwagen. Deze machine staat nu als monument in Aichach. Ook de 99 7201 (monument in Passau) en de 99 7203 (op de museumlijn Amstetten - Oppingen) bleven bewaard. Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.







**FOTO 117-76** ↑ Op de bekende Pressnitzalbahn (lijn Wolkenstein - Jöhstadt, spoorbreedte 750 mm) werden ook rolwagens ingezet. In de jaren '80 sleept de 99 1582 van de DR een goederentrein bestaande uit gesloten wagens in de buurt van Streckewalde. Deze machines maakten deel uit van de beroemde reeks IV K van de Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Van deze reeks werden 96 eenheden gebouwd door Hartmann tussen 1892 en 1922 (K.Sächs.Sts.E.B. 103 t/m 198, later DRG 99 511 t/m 579, 581 t/m 608, vervolgens DR reeks 99 1500). *Pierre HERBIET.*

**FOTO 117-77** ↓ Voor interne steenslagtransporten beschikt de HSB nog over een aantal rolwagens waarop geschrapte zelfflossers van de DB en de DR werden geplaatst. Op 2 april 1999 sleept de 199 871 bij Sorge een aantal van deze wagens. *Wim DE RIDDER.*







**FOTO 117-78** ↑ Op 20 maart 1991 staat een goederentrein met twee op rolwagens geladen normaalspoorwagens in het station van Zittau-Vorstadt (lijn Zittau - Bertsdorf - Oybin/Jonsdorf - spoorbreedte 750 mm). De trein wordt gesleept door de 99 1749 (Schwartzkopff 9638/1929) van de stelplaats Zittau. Deze reeks van 32 1E1't's werd tussen 1928 en 1933 gebouwd door Hartmann en Schwartzkopff (DRG 99 731 t/m 762, later reeks 99 1700 van de DR). Philippe GOUSSET.

**FOTO 117-79** ↓ Bij haar oprichting in 1949 erfde de DB verschillende smalspoorlijnen. In 1964 werden vijf bij Gmeinder gebouwde diesellokomotieven in dienst gesteld: de V51 901 t/m 903 (750 mm) en de V52 901 en 902 (1000 mm). In 1968 werden ze ingedeeld in de reeksen 251 en 252. In 1972 rangeert de 251 903 in het station van Warthausen (op de lijn Warthausen - Oschenhausen) met een trein bestaande uit op rolbokken geplaatste gesloten wagens. De reeks 252 werd geschrapt op 5 juni 1973; de reeks 251 op 29 december 1983 (de 251 901 werd al op 21 februari 1971 geschrapt). Foto Julien CASIER, verzameling TSP.





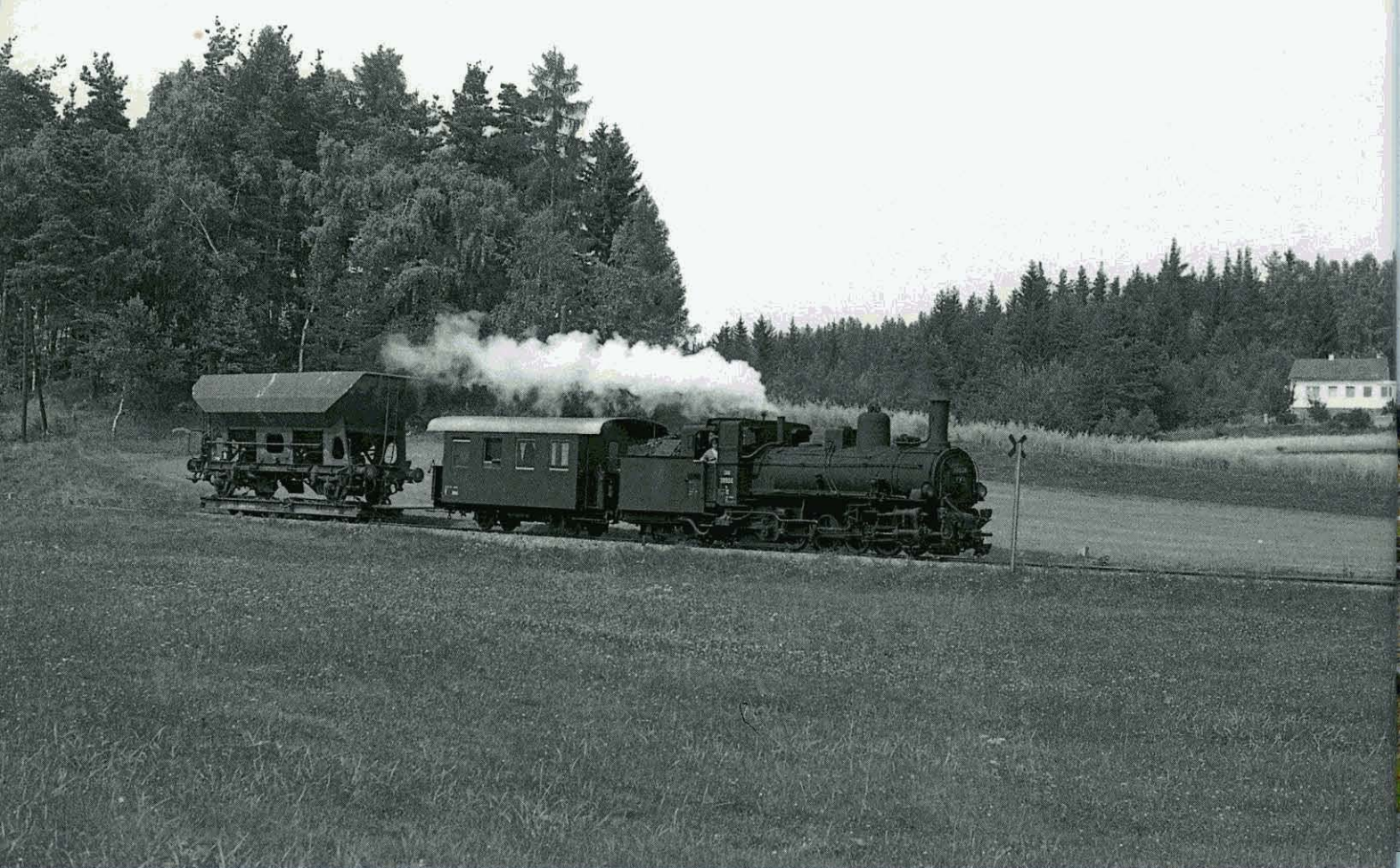


**FOTO 117-80** ↓ Op 11 april 1996 rijdt een goederentrein van Gniezno naar Powidz door Niechanowo, gesleept door de Px48-1754. Hij vervoert twee vierassige wagens. In het rijtuig achteraan de trein bevonden zich de deelnemers aan de tweede TSP-reis naar Polen. Deze smalspoorlijn werd tot 1999 met stoomtractie geëxploiteerd. Alain DEFECHEREUX.

↓ De Zwitserse maatschappij Bière-Apples-Morges (BAM) gebruikt rolbokken van het type Vevey. In de herfst rijden er talrijke bieten-treinen op de BAM. Op 14 november 2012 werd de Ge 4/4 21 nabij Reverolle-Apples gefotografeerd met zes beladen stortwagens. Serge MATHEY.







**FOTO 117-81 ZW ↑** De 399.06 van de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) sleept een op een rolwagen geplaatste zelflosser en een klein tweemasig rijtuig. De foto werd genomen in de omgeving van Gross Gerungs (lijn Gmünd - Gross Gerungs, spoorbreedte 760 mm) op 22 augustus 1973. De 399.01 t/m 06 werden oorspronkelijk ontworpen voor de Mariazellerbahn (nrs. Mh 01 t/m 06) en gebouwd door Krauss Linz in 1906 en 1908. De 399.06 (Krauss Linz 5925/1908) werd op 1 juli 1993 buiten dienst gesteld en sindsdien werd ze teruggebracht in haar oorspronkelijke uitvoering als Mh6. Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 117-82 ↓** De Zillertalbahn in Tirol (Jenbach - Mayrhofen) gebruikt nog steeds rolwagens voor het vervoer van boomstammen naar de firma Binder Holz in Fügen. Op 19 september 2008 rijdt een goederentrein, bestaande uit één beladen en vier lege wagens, nabij Rotholz in de richting van Jenbach. In principe rijden er dagelijks drie treinpares tussen Jenbach en Binder Holz. Walter PINET.







**FOTO 117-83** ↑ Op 15 september 2004 rangeert de 2095 012 van de ÖBB een rolwagentrein in het station van Gmünd. Het gaat hier om een diensttrein met steenslag voor het vernieuwen van de ballast. De laatste commerciële goederentrein op dit smalspoornet reed op 8 januari 2000. Van de reeks 2095 werden tussen 1958 en 1962 15 exemplaren geleverd door SGP. Ivo VAN STEENWINKEL.

**FOTO 117-84** ↓ Na de overname van de lijn Zell am See - Krimml (760 mm) door de Salzburger Lokalbahn op 1 juli 2008, werd het goederenverkeer met rolwagens opnieuw opgestart. De ÖBB had dit verkeer in 1998 stopgezet wegens de te grote financiële verliezen... Op 22 september 2009 werd de Vs73 (ex-ÖBB 2095.06) met twee lege wagens gefotografeerd nabij Piesendorf. Wim DE RIDDER.





# ARLON

## Gisteren



↑ De werkplaats van Arlon sloot de deuren op 15 december 1930 en alle activiteiten werden overgeheveld naar de nieuwe werkplaats Stockem. Deze foto dateert van 7 september 1922 en geeft een mooi overzicht van de locomotieven die wachten op hun volgende inzet. Het type 38 overheerste hier. Links is nog een type 36 zichtbaar, rechts een type 23.  
Foto: L. DERENS, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

FOTO 117-85 ↓ Het gebouw bestaat nog steeds en is gedeeltelijk verborgen achter de bomen en door het Logistiek Centrum Infrastructuur van Arlon. Het wordt nu gebruikt door een privébedrijf. Foto: Paul DEWIT, 11 juni 2013.

## Vandaag





Hier nog drie andere foto's, gemaakt in een recent verleden, van de verdwenen werkplaats.

**FOTO 117-86** →  
*Een zicht op de oude toegangspoorten.*  
4 juli 1995.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 117-87**  
*Een algemeen zicht op de werkplaats op 3 mei 2002.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*Een nieuwe werkplaats zal gebouwd worden te Arlon in de buurt van de oude. Zij zal de grote werkplaats van Stockem vervangen.*

**FOTO 117-88** →  
*De actuele situatie, gezien vanuit hetzelfde fotostandpunt, na de bouw van het nieuwe Logistiek Centrum Infrastructuur.*  
22 februari 2011.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## SPANJE: 1Ct nrs. 6 t/m 10 F.C. Olot - Gerona

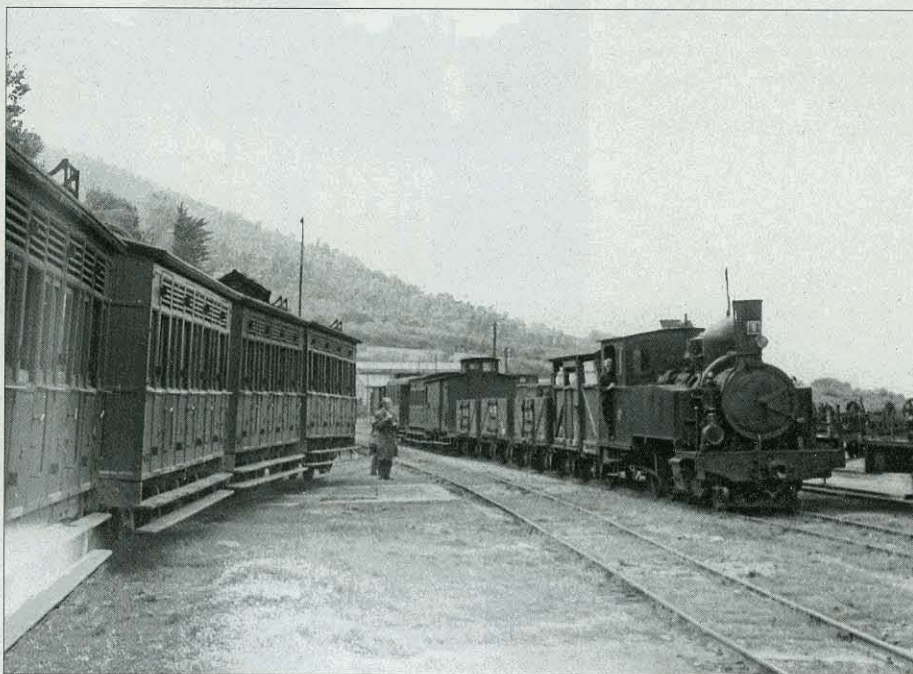
De *Ferrocarril de Olot - Gerona* exploiteerde een metersporige lijn tussen Olot en Gerona (55 km). Deze lijn kwam in zes stappen in dienst tussen 1895 en 1911.

De maatschappij bestelde in 1910 een reeks van vijf tenderlocomotieven met asindeling 1Ct bij Saint-Léonard. Zij kregen de volgende nummers:

- 6 - Saint-Léonard 1677 / 1910
- 7 - Saint-Léonard 1678 / 1910
- 8 - Saint-Léonard 1679 / 1910
- 9 - Saint-Léonard 1778 / 1912
- 10 - Saint-Léonard 1779 / 1912

Deze mooie machines waren van het type 7GT (nrs. 6 t/m 8) en 7GT<sup>2</sup> (nrs. 9 en 10) van Saint-Léonard. De technische gegevens zijn afgedrukt op de volgende pagina.

De machines bleven in dienst tot de sluiting van de lijn in 1968. De nrs. 6, 7 en 9 werden geschrapt in januari 1968, nr. 10 in juli 1968. Het nummer 8 wordt bewaard door een particulier te Gerona.

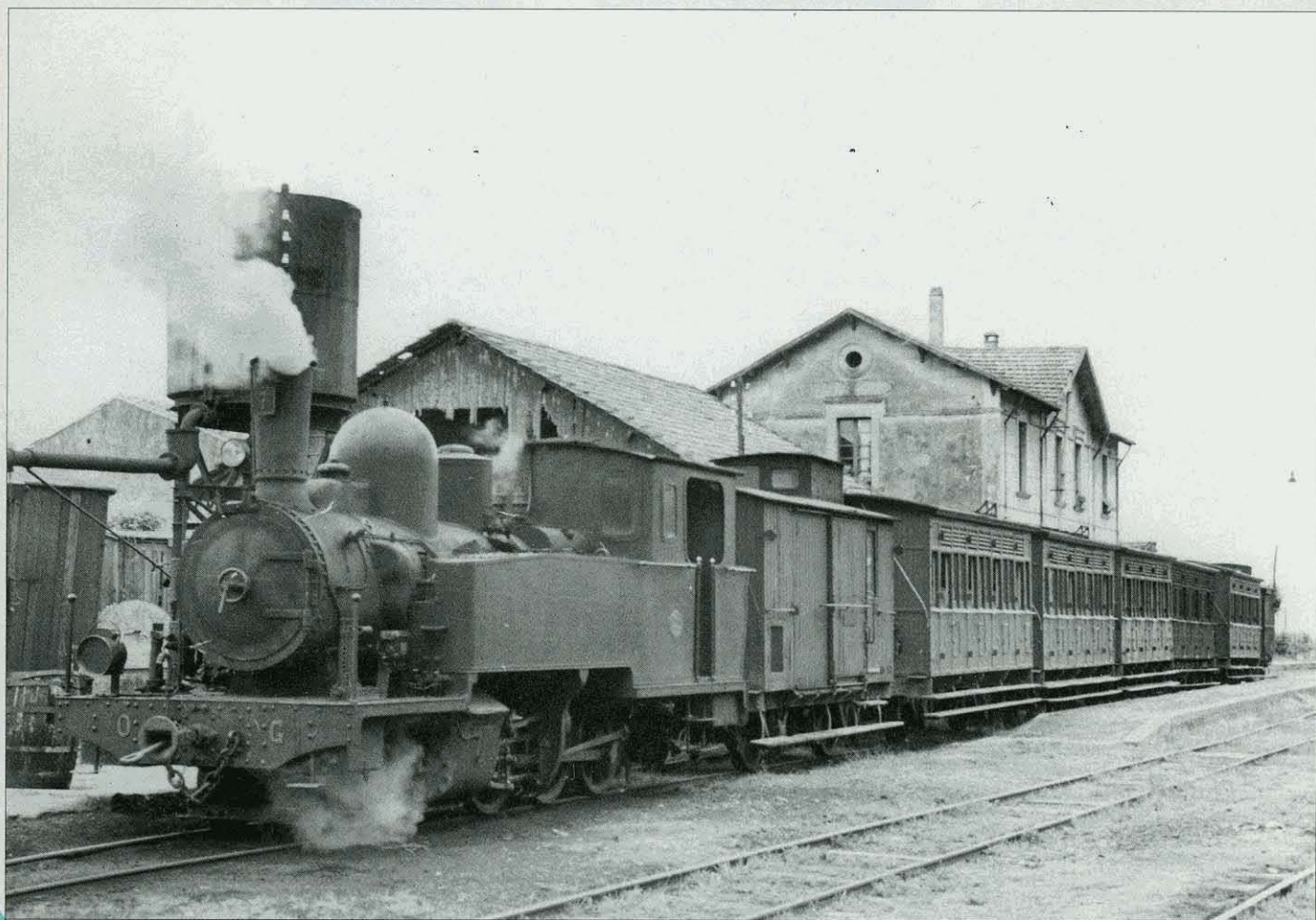


↑ **FOTO 117-89 ZW** Nr. 8 komt aan te Amer met een gemengde reizigers- en goederentrein op 11 mei 1963.

Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

↓ **FOTO 117-90 ZW** Dezelfde dag en plaats: nr. 7 met een reizigerstrein, bestaande uit oude houten rijtuigen.

Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





## Technische kenmerken

Leeggewicht:	21,0 t
Adhesiegewicht:	21,5 t
Gewicht rijvaardig:	27,0 t
Roosteroppervlak:	0,90 m <sup>2</sup>
Oppervlakte vuurkist:	4,63 m <sup>2</sup>
Verwarmd oppervlak:	56,66 m <sup>2</sup>
Totaal verwarmd oppervlak:	61,29 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen:	166
Lengte vlampijpen:	2650 mm
Keteldruk:	12 bar
Diameter cilinders:	310 mm
Cilinderslag:	450 mm
Diameter drijfwielen:	910 mm
Diameter loopwielen:	650 mm
Totale lengte:	6824 mm
Totale breedte:	2300 mm
Totale hoogte:	3300 mm
Inhoud watertanks:	3200 l
Kolenvoorraad:	1,2 t



↑ **FOTO 117-91 ZW** Een reizigerstrein, gesleept door nr. 7, staat klaar voor vertrek in het station van Gerona op 11 mei 1963.

Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

↓ **FOTO 117-92 ZW** Een gemengde trein komt aan te Amer. Opvallend is zeker de heterogene treinsamenstelling.

Foto J. Benson, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





## 60 jaar geleden...



**FOTO 117-93 ZW** Bij aankomst in het station van Lille op 3 juni 1953 wordt de stam K-rijtuigen van de NMBS, komende uit Schaarbeek, uitgeweken. De 030 DA 36 van de SNCF neemt deze stam over. Er bestonden 48 eenheden van deze reeks (latere C 61000) gebouwd door les Forges et Aciéries d'Homécourt tussen 1948 en 1950. Deze waren vergezeld van een reeks van 12 motortrucks (030 DTA 1 tot en met 12, latere C 61101 tot en met 61012). De reeks 030 DA had een Sulzer 6LDA-dieselmotor van 510 pk en een elektrische overbrenging. De laatste C 61000'en werden afgevoerd in 1985. Locotractor 030 DA 36 (latere C 61036) werd geschrapt in de werkplaats van Lens in maart 1982. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

**FOTO 117-94** Op zondag 23 oktober 1983 was er een grote betoging tegen het plaatsen van nucleaire raketten op Belgische bodem. Dat veroorzaakte een samenkomst van tienduizenden betogers in Brussel. Voor deze manifestatie reden er verschillende extra treinen. Een niet alledaags verschijnsel was het inzetten van diesellocomotief 5209 vanuit Bertrix tot Brussel-Noord. De trein reed nadien door de Noord-Zuidverbinding naar Schaarbeek, langs het westelijke ringspoor (L 28). De foto toont de aankomst van deze speciale trein te Brussel-Noord. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

## 30 jaar geleden...





## 30 jaar geleden...



**FOTO 117-95** Tijdens het weekend van 11 en 12 september 1983 kwam het RGP-treinstel (Rame Grand Parcours) X2775 van de SNCF naar het stoomfestival in Mariembourg. Ongeveer vijftig Franse liefhebbers namen deel aan deze rit. De trein vertrok vanuit Paris Est en reed via Anor en Mariembourg. Door een wilde staking viel de treinverbinding naar Charleroi weg: de motorwagen strandde in Walcourt en de rit ging verder per autobus van de NMVB. De volgende dag keerde de motorwagen terug naar Paris langs dezelfde reisweg. Dit RGP-TEE treinstel kwam in dienst op 31 mei 1956 en zou afgevoerd worden in Lyon Vaise op 1 januari 2001. Doorrit te Lumpret op 11 september 1983. Pierre HERBIET.

**FOTO 117-96** Zo'n 20 jaar geleden kwamen de eerste Belgische motorstellen, aangekocht door het Italiaanse ATCM (Azienda Trasporti Consorziali Modena), in dienst op de lijn tussen Modena en Sassuolo (zie OP DE BAAN 116 blz. 21 tot en met 29). Het ging om de stellingen 056, 064, 072, 101 en 505. Na een volledige revisie kwamen enkel de eerste drie in dienst, terwijl de 101 als onderdelenbank gebruikt werd. Op 24 juli 1993 doet het stel ALe 228.072 (ex-072 NMBS) dienst tussen Sassuolo en Modena, in de omgeving van het station van Fornaci. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 20 jaar geleden...





## Een Russisch ambulancerijtuig

In de loop van de negentiende eeuw ontstonden er grote veranderingen in de krijgskunst als gevolg van de invoering van zware artillerie met een groot bereik. Dit had twee belangrijke gevolgen: enerzijds vielen er minder doden maar anderzijds bleven er veel meer gewonden achter op het slagveld. Om deze ongelukkige oorlogsslachtoffers te redden, moest gezocht worden naar een efficiënte manier van hulpverlening. Eén van de talrijke initiatieven die met dit doel ontstonden, was de inzet van de spoorwegen om de gewonden zo snel mogelijk te evacueren. Hiervoor werden zelfs speciale voertuigen ontwikkeld.

Ambulancerijtuigen werden voor het eerst gebruikt tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog. De slagvelden in de Verenigde

Staten waren overvol met gewonden. De licht gewonden werden in normale rijtuigen zonder enig comfort naar het achterland getransporteerd. Voor de zwaargewonden werden speciale rijtuigen ontworpen, waarbij de plaatsing van de bedden problematisch was: indien deze vastgemaakt werden aan de zijwanden, werden de gewonden tijdens de rit door elkaar geschud maar wanneer de bedden aan het dak werden opgehangen, ondergingen de patiënten bewegingen die leidden tot een vorm van zeeziekte. Om dit op te vangen, werd een bijzondere manier ontwikkeld om de bedden vast te maken. Deze bedden, waarvan er aan elke kant van het rijtuig drie rijen boven elkaar werden gestapeld, bestonden uit een houten frame dat bedekt werd met een matras. Ze werden opgehangen aan het dak met sterke rubberen banden en vastgemaakt aan de zijwanden met ringen van hetzelfde materiaal. De elasticiteit van het rubber absorbeerde de schokken zodanig dat de patiënten er bijna niets van voelden. Een dergelijk systeem wordt ook vandaag nog gebruikt op cruiseschepen.

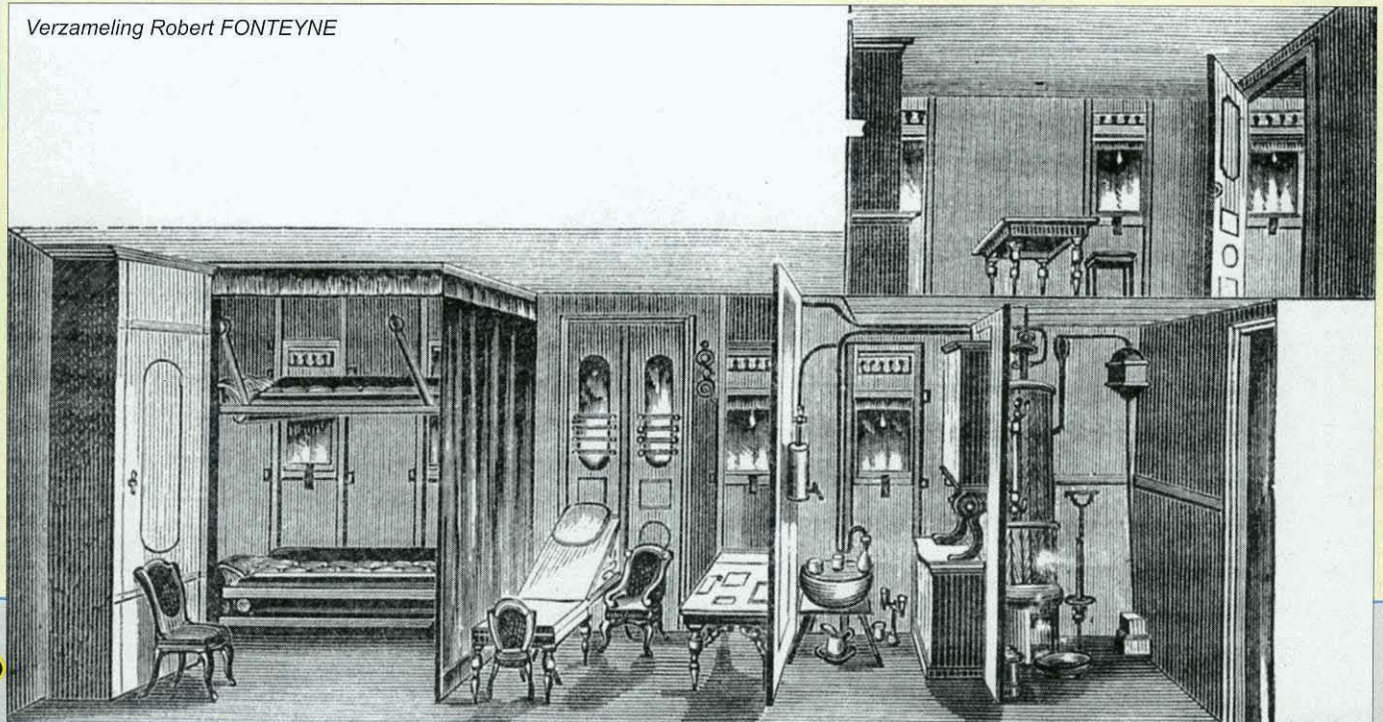
Op deze bladzijde publiceren we twee tekeningen van een Russisch ambulancerijtuig. Dit voertuig was bijzonder omdat het twee verdiepingen had. Op de bovenverdieping bevonden zich de kamer van de dokter, alle noodzakelijke medische instrumenten en opslagplaatsen voor water en ijs. De benedenverdieping bevatte een keuken, een apoteek, de ziekenboeg met een operatietafel en de ziekenkamers met bedden die in het voertuig waren opgehangen.

De temperatuur werd constant gehouden met behulp van lauw water dat door heel het rijtuig werd geleid. Een aantal ventilatoren zorgde er voor dat de lucht voldoende zuiver bleef.

Dit rijtuig werd in 1873 gebouwd in Moskou door de leerlingen van de technische school Komissarof. Het werd geschonken aan de tsarina Maria Alexandrovna om ingezet te worden door een hulporganisatie die onder haar bescherming stond.



Verzameling Robert FONTEYNE







## De mooiste plekjes in België

FLOREE

162

In de nabijheid van de stopplaats Florée, op de lijn 162 tussen Assesse en Natoye, kan men gedurende de ganse dag mooie foto's maken vanaf dit prachtig fotopunt.

↑ **FOTO 117-97** Komende van Namur en voor aankomst in Florée, ligt de lijn in een diepe ingraving waar in 2011 stabiliseringswerken van de rotswanden werden uitgevoerd. Op 28 juli 2013 rijdt de EC 90 "Vauban" Zürich – Brussel-Zuid door deze sleuf. De palen voor de bovenleiding zijn ideaal geplaatst langs de andere kant van het spoor. Bij de herelektrificatie zullen de nieuwe palen aan beide zijden van de lijn worden geplaatst. *Christian VANHECK.*

↓ **FOTO 117 98** De mooiste treinstellen op deze lijn van Luxemburg zijn wel de IC 90/91 "Vauban" en de 96/97 "Iris". Op 27 juli 2008, heeft de EC 97 Brussel-Zuid – Zürich net de ingraving doorkruist en zal weldra het perron van de stopplaats Florée bereiken. *Michel HANSENS.*





# Rijtuigen CT 1 t/m 12 en CT 101 t/m 108 van de Nord-Belge NMBS type Z nrs. 2301 t/m 2310

Vanaf 1910 nam de *Compagnie du Nord-Belge* een reeks van 20 twee-assige rijtuigen derde klasse in gebruik. Ze waren bedoeld voor lokale treinen en boden 50 zitplaatsen. Deze voertuigen beschikten over een toilet maar ze hadden geen intercirculatie.

Ze werden geleverd door twee verschillende constructeurs:

- Ctp nrs. 1 t/m 12 door La Dyle et Bacalan in 1910;
- Ctp nrs. 101 t/m 108 door La Métallurgiques in 1910.

Aanvankelijk waren zij geklasseerd als CT (C = 3de klasse, T = toilet). Acht rijtuigen CT 1 t/m 12 en zes rijtuigen CT 101 t/m 108 zijn of moesten worden omgebouwd tot rijtuigen Ctp (C = 3de klasse, t = toilet, p = intercirculatie via een loopbrug).

Het is echter niet zeker dat alle rijtuigen werden omgebouwd. De foto's die wij in ons bezit hebben tonen enkel voertuigen in hun originele staat. Oorspronkelijk waren zij van het type CT; de intercirculatie werd later aangebracht. De NMBS heeft trouwens enkele rijtuigen overgenomen die vermoedelijk niet werden verbouwd en heeft deze nooit vernummerd.

De 101 t/m 108 verschilden van de nrs. 1 t/m 12 door de aanwezigheid van een

remmershuisje.

De inrichting van deze rijtuigen bestond uit zes compartimenten met een zijgang. In elk compartiment waren er twee zitbanken die elk plaats boden aan vier reizigers, met uitzondering van de twee zitbanken aan de uiteinden van het rijtuig die aan vijf personen een zitplaats boden.

Het toilet bevond zich in het midden van het rijtuig.

Zeven deuren, met een breedte van 600 mm, gaven toegang tot het rijtuig. Deze voertuigen beschikten over een elektrische verlichting.

De voornaamste afmetingen waren:

- onderstel: 10,90 m lang;
- lengte: 12,10 m (Ctp 1 t/m 12)  
12,27 m (Ctp 101 t/m 108);
- breedte van de binnenzijde: 2,73 m;
- hoogte van de binnenzijde: 2,15 m.
- de vloer bevond zich 1,29 m boven de spoorstaven.
- gewicht: 15,3 ton (Ctp 1 t/m 9)  
17,2 ton (Ctp 101 t/m 108).

Ze hadden een *Westinghouse*-rem en een stoomverwarming.

De inventaris, opgesteld in januari 1930, vermeldde nog 14 voertuigen. De Ctp 3, 10 t/m 12, 102 en 106 kwamen er niet op

voor. Vermoedelijk gingen ze verloren tijdens de Eerste Wereldoorlog.

Zij werden geschrapt door de N.B. voor 1930 waren dus van de reeks CT (CT3, CT10 t/m 12, CT102 en CT 106).

Als gevolg van de Duitse inval in België op 10 mei 1940 werd de *Nord-Belge* versneld genationaliseerd. Het effectief bestond op dat moment uit tien rijtuigen die de nummers 2301 t/m 2310 kregen.

Na hun schrapping zouden de rijtuigen 2301, 2305, 2306, 2309 en 2310 moeten worden hergebruikt als dienstvoertuig. Wij weten echter niet of dit effectief is gebeurd.

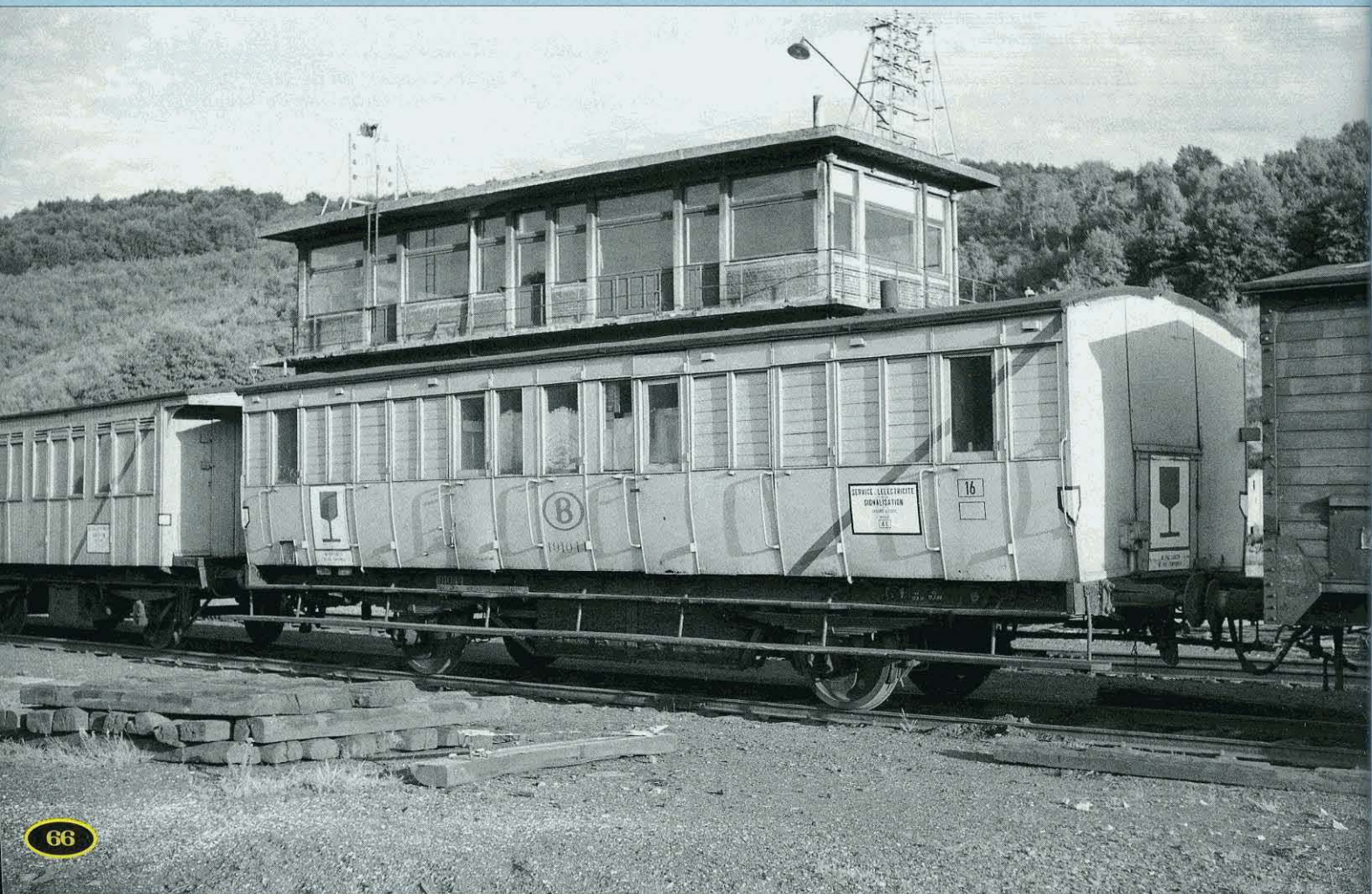
De rijtuigen 2302, 2304, 2307, Ctp 8, Ctp 101 en Ctp 104 waren reeds verschroot voor hun schrapping.

Hieronder vindt u een lijst van alle voertuigen met hun nummer bij de *Nord Belge* en het latere NMBS-nummer:

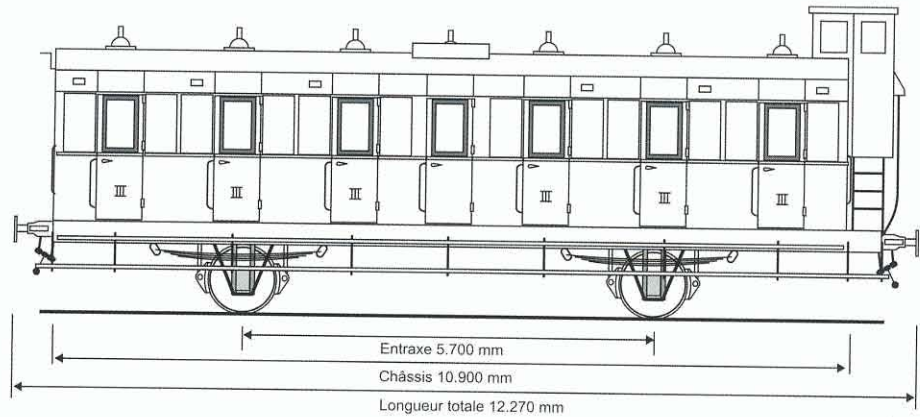
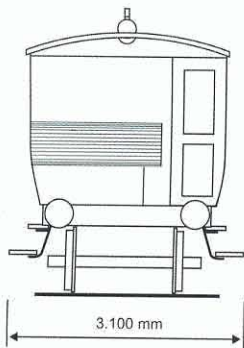
- Ctp 1 → 2301 (☩ PV 130 van 30-06-1949)(2)
- Ctp 2 → 2302 (☩ PV 58 van 19-06-1942)(3)
- CT 3 geschrapt door NB voor 01-1930
- Ctp 4 → 2303 (☩ 12-1942)
- Ctp 5 → 2304 (1)
- Ctp 6 → 2305 (☩ PV 130 van 30-06-1949)(2)
- Ctp 7 → 2306 (☩ PV 130 van 30-06-1949)(2)
- CT 8 geschrapt op 12-04-1941 (NMBS)

**FOTO 117-99 ZW ↑** Deze foto toont ons een dienstvoertuig uit de voormalige reeks Ctp 1 t/m 12 van de N.B. Het werd gebruikt door de dienst ES (Elektriciteit en Seinrichting) van de groep Liège en droeg het nummer 191.044. We het hier voor het seinhuis van het station te Pepinster op 6 augustus 1962. De deuren in de kopwanden en loopbruggen zijn verwijderd. Mogelijk is dit de CT8.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

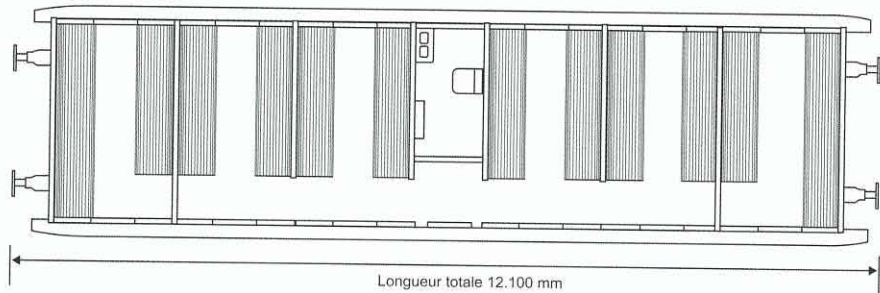






**NORD BELGE  
CT 101 t/m 108  
(NMBS 2308 t/m 2310)**

*De CT 1 t/m 12 waren  
identiek, maar zonder  
remmershuisje.*



- Ctp 9 → 2307 (1)
- CT 10 geschrapd door NB voor 01-1930
- CT 11 geschrapd door NB voor 01-1930
- CT 12 geschrapd door NB voor 01-1930
- Ctp 101 (4)
- CT 102 geschrapd door NB voor 01-1930
- Ctp 103 → 2308 (geschrapd in 12-1942)
- Ctp 104 (4)
- Ctp 105 (4)
- CT 106 geschrapd door NB voor 01-1930
- Ctp 107 → 2309 († PV 140 van 27-08-1948)(2)
- Ctp 108 → 2310 († PV 130 van 30-06-1949)(2)

**Opmerkingen:**

- (1) De rijtuigen 2304 en 2307 gingen verloren tijdens WOII. Zij werden uit de inventaris geschrapd tijdens een actualisering in 12-1954.
- (2) Met vermelding: "uit dient te nemen - te gebruiken als lokaal".
- (3) Met vermelding "afgebroken op bevel van de heer Vilain, hoofdingenieur".

- (4) De rijtuigen 101, 104 en 105 werden door de NMBS overgenomen en onmiddellijk geschrapd met de PV's van 12-04-1941 (104 en 105) en 15-05-1941 (101). Zij werden nooit vernummerd.

*Met dank aan Michel THIRY voor hun gewaardeerde medewerking.*

**Vermoedelijk hetzelfde voertuig, maar later gefotografeerd. Het draagt het nummer 30 88 973 0503-0 (type 9730L1). Dit rijtuig was voorzien voor de sloop. Auteur, plaats en datum onbekend. Verzameling Charles OCSINBERG.**





