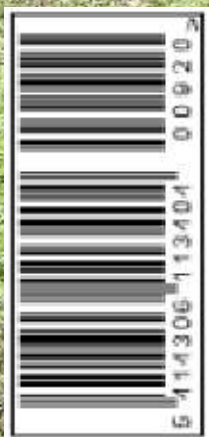


# OP DE BAAN



**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 92 - AUGUSTUS 2009 - € 8,50**

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

Eindelijk, het is vakantie... Talrijke activiteiten staan op het programma, waarvoor sommige medewerkers zelfs hun vakantiedagen opofferen. Hun doel: de toeristen een onvergetelijke dag bezorgen. Dit is vooral van toepassing op de vrijwilligers van onze toeristische spoorlijn "le Chemin de fer du Bocq" waarop elke zon- en feestdag ploegen druk in de weer zijn om treinen te laten rijden.

Vooraf de inzet van stoomlocomotieven vraagt veel mankracht: aanvoer van water en steenkool, hard en zwaar werk aan boord, veel onderhoud, ook 's nachts...

Aarzel niet hen te bezoeken in Ciney, Spontin of waar dan ook langs lijn 128. Uw bezoek is de mooiste steun die zij kunnen krijgen...

Wij wensen u een verkwikkende vakantie!



## La saga des gares à Dour et en Haut-Pays

€22



### Nog een nieuwe publicatie !

Dit jaar is zeer vruchtbaar voor wat betreft onze publicaties want we kunnen u al een vierde titel voorstellen:

#### **La saga des gares à Dour et en Haut-Pays.**

Het boek werd geschreven door de journalist Eric Cornu, Jean Deplan en Pierre Lemal. Het telt 96 bladzijden en vertelt in detail de geschiedenis van de vroegere spoorlijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (F).

Naast de geschiedenis worden de installaties, het rollend materieel, de huidige situatie, ... besproken. Talrijke anekdotes begeleiden de tekst en de foto's.

Het boek kost € 22 zonder verzendkosten (gewicht 750 g). Om het aan te schaffen volstaat het om dit bedrag over te schrijven op rekening 001-1201789-35 van TSP met de vermelding "Saga des gares". Alle modaliteiten vindt u op blz. 3.

Formaat A4 liggend - 96 pagina's - 70 foto's en plannen - harde, gekartonneerde kaft, ingebonden met linnendraad.  
Franstalige tekst - prijs: € 22 + verzendkosten 750 g - mededeling: "Saga Gares"

## 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.

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

**TE KOOP** : Bijna volledige verzameling Rail Magazine. Nrs. 99, 102, 103, 105, 109 en 115 ontbreken. Vraagprijs: €50. Inlichtingen: pftsp@gmail.com. ☎ : +32 (0)475 95 68 93.

**TE KOOP** : La Vie du Rail, jaargangen 90 t/m 96; Zelf komen ophalen te St.-Ghislain. Vraagprijs: €20. PFT-TSP - BP 40 B-7000 MONS. ☎ : +32 (0)475 95 68 93 - pftsp@gmail.com

**GRATIS**: niet-volledige verzameling "Eisenbahn Magazin" (2 dozen, enkele jaren volledig). Zelf komen afhalen regio Liège. ☎ : +32 (0)4 368 50 16.

**TE KOOP**: tijdschrift Trans-fer (GTF) vanaf nr. 22 t/m 106, 111, 112 en 114. Vraagprijs: €20. Contact : PFT-TSP, ☎ : +32 (0)475 95 68 93. ✉ : pftsp@gmail.com

## TSP-agenda

- **Zaterdag en zondag 15 en 16 augustus**: ritten met P8 op "le Chemin de fer du Bocq" (lijn 128).
- **Zaterdag 5 september**: ontdekkingsdag op "le Chemin de fer du Bocq", speciale treinen voor liefhebbers, inzet P8.
- **Zaterdag en zondag 12 en 13 september**: dagen van het Patrimonium. Opendeurdag "l'Espace Train - Musée du Rail" te Saint-Ghislain.
- **Op zon- en feestdagen vanaf 5 juli t/m 25 oktober**: ritten op "le Chemin de fer du Bocq" tussen Ciney en Purnode. Dienstrenging: zie middenpagina's van dit nummer en/of op [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be)

## Rechtzetting

- **OP DE BAAN 91 p. 46** : Verbeter de fiche van de 2229. Er staat uit exploitatie : 09-01-2007, dit moet zijn: **27-03-2009**.



## 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 DE-FECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hugo SPELMANS, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHÉPPER, Bart DE WOLF, Nico VANDEBUERIE

### Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, ALSTOM, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Dr. Guenther BARTS, Armand BEERLANDT, COCKERILL, Michel DEMOULIN, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, FUF, Philippe en Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOETS, Philippe HOMBROECKX, Michel HANSSSENS, Michel HERBIET, Laurent JOSEPH, Etienne LABAR, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Geert MATHEN, Christophe MAURICE, Tomas MEYER-EPPLER, Thierry NICOLAS, NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, PESA, Christian RUQUOY, Dominique SERET, Michel SIMAR, Yves STEENBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Luc THYLE, Marc VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

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

**BTW-nummer :** BE 435.339.562

### Abonnement 2009

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 36 (buitenland € 42) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2009". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van TSP te Brussel.
- Vanuit het buitenland zijn er meerdere mogelijkheden :
  - u kan het bedrag overschrijven: BIC-code van onze financiële instelling is GEBABEBB, ons IBAN-rekening-nummer BE57 0011 2017 8935;
  - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden;

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

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

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

### Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostlakker

### Wettelijk depot bij verschijning

**De grote vedette van de "Bolle Neuzen"-parade op "la Ligne du Bocq" was ongetwijfeld de 1604 CFL, hier samen met de 1603 bij het verlaten van de tunnel van Purnode (FOTO 92-01) en op een brug te Durnal (FOTO-THEMA 92). TSP / Laurent JOSEPH.**



# OP DE BAAN 92 - augustus 2009

# Inhoud



8

## De 5183 van TSP



18

## Exit reeksen 15, 16, 52, 53 en 54



28

## Grote sloopactie



42

## De P8 te Luxembourg



## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

## 10 Belgische actualiteit

- 10 statistieken
- 10 locomotieven
- 18 exit 15, 16, 52, 53, 54 !
- 28 grote sloopactie
- 32 motorstellen-motorwagens
- 33 allerlei
- 38 de GEN-werf
- 40 privémaatschappijen

## 42 Buitenlandse actualiteit

- 42 Luxemburg
- 44 China - Frankrijk
- 45 Italië - Telex
- 46 Zwitserland - Australië
- 47 Nederland
- 50 Frankrijk : de AGC

## 56 Beelden uit Tanzania

## 60 Pakwagens type 4010a

## 62 De uitstap van de 29.106

## 63 De mooiste plekjes

## 64 Gisteren - Vandaag

## 65 Dit is Belgisch

## 66 Er was eens...

### ACHTERPAGINA

#### FOTO 92-02

Tijdens de Opendeurdagen van 9 mei 2009 werd te Saint-Ghislain voor de eerste maal de WR360C14K aan het publiek voorgesteld. TSP heeft deze machine van Landsverdediging in november 2008 in beheer gekregen. Zij is rijvaardig en maakte enkele pendelritten op de sporen voor het museum.  
TSP / Ph. HOMBROECKX.







## REIZEN

**zaterdag 9 en zondag 10 mei**  
**150 jaar spoorwegen in Luxemburg**

Op 9 en 10 mei hadden in het Groothertogdom festiviteiten plaats in het kader van 150 jaar spoor. Zowel TSP als de NMBS-groep waren uitgenodigd voor dit grootse feest, maar enkel TSP was aanwezig. We waren er met de 202.020 (ex-1602 CFL), de 1603 CFL en de 64.169. Ze namen, samen met andere van de diverse buurnetten afkomstige machines, deel aan de grote parade op de draaischijf van de stelplaats te Luxembourg. Meer over dit onderwerp op pagina's 42 en 43.

**zaterdag 16 mei**  
**Parade der "Bolle Neuzen"**

De zaterdag daarop was de CFL op haar beurt uitgenodigd op lijn 128 voor deelname aan "de parade der Bolle Neuzen". De 202.020, 1603 (beide TSP), 1604 (CFL) en 5212 (NMBS) waren die dag aanwezig op de Bocq-lijn. De afwezige 5404 (ex-204.004) van NMBS-Holding werd vervangen door de blauwe 5529 (TUC-Rail). Al deze locomotieven werden op kop van diverse goederen- en reizigerstreinen geplaatst, alleen of in dubbeltractie. Het was een onvergetelijke dag...

**FOTO 92-04** Op de avond van 30 april werd de 4333 uitgeweken in de oude goederenloods van Statte in afwachting van zijn volgende opdracht. Op 21 en 22 mei voerde hij pendelritten uit tussen Statte en Moha (lijn 127) naar aanleiding van de feesten van Neuvaine aan het feodale kasteel van Moha. Hier het vertrek vanuit Moha met links de Méhaigne. TSP.



**FOTO 92-03** Op 30 april werden de 4333 en 4506 afgehuurd door een Nederlandse vereniging voor een rit Visé - Purnode en terug. De motorwagens werden 's morgens vanuit Schaarbeek naar Visé overgebracht door de 202.020. 's Avonds bracht de 202.020 de 4333 naar Statte, de 4506 bleef achter in Ciney. Vertrek vanuit Visé. TSP / Michel HANSSSENS.

## MATERIEEL

In Saint-Ghislain en Schaarbeek wordt noest verder gewerkt aan divers rollend materieel: 4602, 6289 en 5149. Het is nog steeds de bedoeling dat de 4602 de dienst herneemt op de Bocq-lijn tijdens het seizoen 2010, maar de werkzaamheden zijn complexer dan verwacht.

De 2201 verliet Stockem op 21 juni en werd overgebracht naar Schaarbeek.

Wenst U deel te nemen aan het onderhoud van het materieel? Contacteer dan Geert Packet op +32 (0)496 95 56 00.

## CHEMIN DE FER DU BOCQ

De jaarlijkse technische schouwing van lijn 128 door Infrabel vond plaats op 13 mei. Er moesten enkele herstellingswerken op de planning worden ingeschreven. Het toeristenseizoen is intussen begonnen. Mis vooral het grote zomer-evenement – de rommelmarkt te Spontin niet (zie middenpagina's). De 64.169 is dan eveneens aanwezig.

Wenst U deel te nemen aan de exploitatie van de Bocq-lijn? Contacteer dan X. Vermeire op + 32 (0)479 91 05 26.







## Dodelijk ongeval te Spontin-Sources

Zondag 26 april werd ter hoogte van de bottelininstallatie van de "Sources de Spontin" rond 11 uur een persoon gegrepen door goederentrein 95314 op weg van Dorinne-Durnal naar Spontin. De identiteit van het slachtoffer is niet bekend. Na het oversteken van overweg 1bis, aan de overigens reglementaire lage snelheid, zag de machinist bij het accelereren plots na een honderdtal meter een persoon in het spoor lopen. De ongelukkige liep met de rug naar de trein, droeg een koptelefoon en kon vermoedelijk hierdoor het claxonneren van de trein niet horen. Ondanks een noodremming werd het slachtoffer toch nog een tiental meter meegesleurd vooraleer de trein tot stilstand kwam. Het parket en de lokale politie van Yvoir kwamen ter plaatse. Alle hulp kwam te laat en de overledene werd afgevoerd. Rond 17 uur werd lijn 128 weer vrijgegeven.

Gelukkig ging het hier maar om een mise en scène voor de opname van een kortfilm, eindwerk van een student aan de Koninklijke Kunst Academie van Gent. De trein werd hiervoor de ganse dag afgehuurd bij TSP.



Het lichaam van de onvoorzichtige wandelaar wordt afgevoerd.  
TSP / Christian AUCQUIERE.

## MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

De ruilbeurs van 8 mei was een enorm succes. De deelnemers werden oorspronkelijk langsheen de sporen 1 en 2 onder het nieuwe dak geplaatst. Gezien het grote aantal deelnemers dienden een aantal tafels langs de sporen 3 en 4 geplaatst te worden. De volgende manifestatie is voorzien voor 12 en 13 september. Dit in het kader van "de dagen van het Patrimonium". Het thema dit jaar is «Patrimoine et Modernité, du 20e siècle au 3e millénaire». We voorzien, in samenwerking met de NMBS, een show van spoorwegmaterieel.

En wat ander nieuws: de NMBS-Groep heeft dan toch besloten om een museum in het station van Schaarbeek te verwezenlijken. TSP, dat meer dan twintig jaar geleden werd opgericht met als doel het bewaren van historisch materieel, werd nooit geconsulteerd over de kwestie welk rollend materieel men zou kunnen bewaren. Nu komt men helaas in de situatie terecht waarin twee organisaties elk een exemplaar van een reeks bewaren. De liefhebbers vertonen weinig interesse voor de activiteiten van de NMBS op dit vlak. De NMBS daarentegen vermijdt blijkbaar zorgvuldig iedere samenwerking met bijna alle verenigingen...

**FOTO 91-05** De WR360C14K (zie ODB 90 pagina's 9 t/m 11) was de grote vedette van de opendeurdag te Saint-Ghislain op 8 mei laatstleden.

TSP / Philippe HOMBROECKX.







**FOTOTHEMA 92** De “Bolle Neuzen”-parade van 16 mei op “le Chemin de fer du Bocq”. De dag begon te Ciney met een parallel van de vijf deelnemers: 5212, 202.020, 1603 ex-CFL, 1604 CFL en 5529. TSP.

**FOTOTHEMA 92** De vedette van de dag was de 1604 CFL, eigendom van “Monuments et Sites”. Zij verlaat de tunnel van Durnal en is onderweg naar Purnode. TSP.







**FOTOTHEMA 92** Voor de eerste maal een “vlottende cabine” op lijn 128. Gemenne, tussen Sovet en Braibant. TSP.

**FOTOTHEMA 92** De 5404 van NMBS-Holding was niet beschikbaar omdat de kilometerlimiet van de assen was bereikt. Daarom werd zij vervangen door de 5529. Ook voor de reeks 55 was dit een première op lijn 128. TSP.







## EEN TWEEDE JEUGD VOOR DE 5183

Na een minutieuze restauratie die ruim vier jaar duurde kon de 5183, getooid in de groene livrei "1970", in april 2009 de werkplaats verlaten. Stuurpost 2 kreeg enkele witte koplampen, de andere dubbele roodwitte exemplaren.

De loopbaan van de 5183 bij de NMBS eindigde als gevolg van een averij aan de hoofdgenerator op 1 juli 2001. Dit defect had normaal snel hersteld kunnen worden, maar de NMBS was intussen gestart met de buitendienststelling van de volledige reeks. Men besloot de machine te schrappen. De laatste 51'ers werden op 14 juni 2003 afgevoerd.

TSP had op dat moment al beslist om de 5183 te bewaren. Zij had immers enkele maanden voor haar schrapping een tussentijdse revisie ondergaan. De defecte hoofdgenerator werd omgeruild met deze van de 5130. Zo beschikte de vereniging over een machine in goede staat.

In juni 2006 reed ze de werkplaats van Schaarbeek binnen voor restauratie.

**FOTO 92-06** ↑ *De 5183 verlaat het station van Dorinne-Durnal en rijdt naar Pur-node* TSP / Dave HABRAKEN.

**De gehele restauratieploeg poseert trots voor hun "troetelkindje".**

TSP, 11 april 2009.

Hoewel TSP de machine bleef inzetten, was men al begonnen met enkele karweien. Eind 2003 startte men met de revisie van beide stuurposten. In 2004 werd het pneumatisch bord in de machinekamer aangepakt. De binnenwand van

de machinekamer en de leidingen aan de onderzijde werden gereinigd. Alles werd schoongemaakt, nagezien en geschilderd. Begin 2006 werd begonnen aan het frame van de dieselmotor. Hoewel haar technische toestand perfect







was, maakte de NMBS zich niet teveel zorgen over de netheid en de fijne afwerking. De werken in de machinekamer werden eind 2006 beëindigd.

Het moment was gekomen om de buitenkant van de machine onder handen te nemen. Vanaf dan was het onmogelijk om de machine nog in te zetten.

De loc werd eerst gedurende een week gelicht om de kast te kunnen behandelen. Tijdens deze week moest het geheel gereinigd worden met de hogedrukreiniger, letterlijk een dikke laag vuiligheid van het chassis afkrabben, beide draaistellen schoonmaken, schuren en schilderen. Het was een van de moeilijkste weken van de gehele restauratie. Normaal gebeuren alle werkzaamheden in de werkplaats op zaterdag, maar in dit geval heeft men alle dagen volgens een beurtrol gewerkt. Na deze onderneming besloot men beide fronten onder handen te nemen. Een van de neuzen vertoonde een uitgebreide zone van vergevorderde roestvorming. Al snel werd vastgesteld dat de 5183 betrokken was geweest bij een aanrijding, daar diverse delen van de opbouw geplooid of verwrongen waren. Grote stukken plaatijzer moesten vervangen worden. Een intensief en duur

werkje, maar grondiger dan de herstellingen van de NMBS. Daar had men niet beter gevonden dan de roestplekken op te vullen met polyester en papier...!

Ondertussen rees de vraag welke livrei de 5183 zou krijgen. Men koos voor de groene livrei "1970", wat nog extra werk betekende om de machine aan te passen aan de normen van die tijd. Het zou een niet-gemoderniseerde 51 worden met groen (Levis 34) geleverde stuurposten. Verder voorzagen we de stuurtafel met de originele manometers en controlelampen en voorruit met zichtbare rubberdichting.

Aan de buitenzijde kwamen constructeurplaten en het aanbrengen van de opschriften zou gebeuren met behulp van sjablonen. Het is ongelooflijk hoeveel tijd men spendeert aan het zoeken van bepaalde oude onderdelen. Er werd eveneens beslist om aan slechts één kant enkele koplampen te plaatsen, zoals op onze 5941 en 082.

Na het afwerken van de stuurposten was de beplating van de kast aan de beurt: opschuren, aanbrengen van polyester, terug opschuren, een laag rode menie, de grondverf en tenslotte de definitieve

verflaag. Door een chemische reactie moest men twee keer opnieuw te beginnen! Telkens moest de volledige kast terug opgeschuurd worden. Dan kwam de winter, die dit jaar gedurende drie maanden zeer koud was. De locomotief kon slechts op 2 april, ditmaal met succes, geschilderd worden.

Op hetzelfde moment onderging de machine de nodige technische controles. Na vijf jaar van moeizame en dure werkzaamheden kan dit krachtvoertuig opnieuw over het spoornet rijden.

Tijdens de tweede week van april werd de 5183 overgebracht naar lijn 128 voor het uitvoeren van een aantal testritten.

De loc werd op 11 april 2009 in Dorinne-Durnal voorgesteld aan een select groepje TSP-medewerkers en aan enkele uitverkoren genodigden.

Hierbij feliciteren we de hele ploeg voor de geslaagde onderneming.

**FOTO 92-07** De 5183 verlaat de tunnel van Durnal tijdens de rit naar Purnode. TSP / Tim HAESEVOETS.





<b>UIT REVISIE</b>	1188 : 08-05-09 RI 1206 : 25-05-09 RI 2112 : 08-05-09 GR 2114 : 29-05-09 GR 2306 : 28-05-09 LT 2617 : 29-05-09 LT 3016 CFL : 28-04-09 RI 3017 CFL : 08-06-09 RI 4135 : 20-05-09 RI	8052 : Gleisfrei (It) 04-09	<b>AFKORTINGEN</b>
329 : 15-04-09 RI 386 : 24-04-09 RI 443 : 27-05-09 RI 490 : 15-04-09 RI 531 : 12-06-09 RI 533 : 25-05-09 RI 534 : 24-04-09 RI 536 : 16-04-09 RI 539 : 04-06-09 RI 553 : 04-05-09 RI 612 : 15-04-09 RI 627 : 28-04-09 RI 640 : 12-05-09 RI 663 : 27-05-09 RI 962 : 15-06-09 CR 808 : 23-04-0- RI 830 : 25-05-09 RI	<b>VERNUMMERING</b> 667 : → 962 : 15-06-09	<b>AFBRAAK</b> 167 : 03-09 FM 192 : 03-09 FM 200 : 03-09 FM 242 : 03-09 FM 264 : 03-09 FM 266 : 03-09 FM 964 : 03-09 FM 971 : 03-09 FM	FAZ : CW Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : CW Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GR : grote revisie LC : comfort revisie LT : technische revisie1 M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem NK : Kinkempois RF : Rail Feeding (NI) RI : tussentijdse revisie VSFT : Vossloh
	<b>VERKOOP</b> 7390 : RF 05-09 7392 : RF 05-09 8011 : Gleisfrei (It) 06-09 8032 : Gleisfrei (It) 06-09	2205, 2217, 2218, 2225, 2234, 2237, 2242, 2244 en 2246 : 05 en 06-09 LUXFER te Aubange	
		2501, 2502, 2504, 2508, 2509, 2511 en 2512 : 05 en 06-09 De Keyser te Courcelles	

## Locomotieven

### reeks 18

● We vermeldden in het vorige nummer dat de eerste twee 18'en (1802 en 1860) ingevolge averij, opgelopen tijdens testritten op lijn, teruggezonden werden naar Duitsland. Men moest tot 4 mei wachten

vooraleer er terug 18'en verschenen op het net. De 1802 en 1860 werden toen overgebracht door de V206 (G2000) van de Rurtalbahn.

Er werden allerlei testen uitgevoerd, waaronder een nieuwe reeks elektromagnetische compatibiliteitsproeven in het Bois du Coucou. Er werd eveneens in treinschakeling gereden tussen Saint-

Ghislain en Tournai (25 mei t/m 3 juni) en tussen Kinkempois en Brussel (5 t/m 12 juni). Daarna volgden metingen van de stroomafname en de opwaartse druk op de bovenleiding tussen Bertix en Virton (17 t/m 24 juni). Het I11-stuurrijtuig 90.012 werd op 12 juni naar Duitsland gebracht om er samen met een 18 bij Siemens de nodige testen te ondergaan.

**FOTO 92-76 Doortocht van de V206 van de Rurtalbahn te Marche-les-Dames op 4 mei 2009. Deze machine sleepte de 1802 en 1860 tussen Aachen West en Ath. Michel HANSSENS.**







**FOTO 92-75** ↑ De 1860 en 1802, gekoppeld in treinschakeling, voerden op 25 mei 2009 een rit Saint-Ghislain - Tournai uit. Hier de doortocht te Harchies. Christian AUCQUIERE.

**FOTO 92-77** → De 1802, 1860 en het SNCF-meetrijtuig "Eurailtest" werden overgebracht van Kinkempois naar Saint-Ghislain. Jemappes, 22 mei 2009. Christian AUCQUIERE.

↓ Het I11 BDx-rijtuig 90.012 te Rheydt (D) in afwachting van de transfer naar het testcentrum van Siemens te Wilderath. In het konvooi eveneens de 1809 en 1812 afkomstig uit de Siemensfabriek te München-Allach. Dr. Guenther Barths.





## reeks 20

● Vanaf december 2009 zal het onderhoud van de 2008 t/m 2025 gebeuren te Antwerpen-Noord i.p.v. Stockem. De 2001 t/m 2007 volgen vanaf maart 2010.

## reeks 23

● De omloop in de goederendienst voor de reeks 23 werd op 14 juni aangepast. Men ging van 14 naar 10 diensten, praktisch allemaal in treinschakeling. Het grootste verlies is de tractie van petroleumtrein 47753 Feluy – Arlon en terug met de 49742. Deze trein rijdt sinds 14 juni via de Athus – Meuselijn en wordt gesleept door twee 13'ers. De reden van deze transfer zijn de werken aan de bovenleiding op de lijn Arlon – Luxembourg. De dienst wordt hierdoor uitgevoerd op enkelspoor. Hier een overzicht van de reguliere treinen die nog rijden tijdens de dag:

**39940U** ① FGZH 09.51 - FKGG 12.18

**92302U** ① FKGG 12.51 - FLV 13.48

**37911U** ② LJ 09.55 - FLV 11.55/14.32 - FGZH 16.08

**39711** ③ FGZH 08.48 - LJ 12.50

**32714** ② FNND 12.50 - FEQ 16.09

**32715** ③ FRST 13.00 - FEQ 15.43

**57902** ④ LNC 09.00 - FGZH 11.25

**Afkortingen** : FEQ = Clabecq, FGZH = Gent-Zeehaven, FKGG = Genk-Goederen, FLV = Leuven, FNND = Antwerpen-Noord, FRST = Aarschot, LJ = Jemelle, LNC = Monceau, U = in treinschakeling, ① = maandag, ② = dinsdag, ③ = woensdag, ④ = vrijdag, ⑤ = zaterdag.

**De 2832 sleepte op 24 april 2009 containertrein 42610 Basel – Rotterdam Maasvlakte. De reden hiervoor was de scholingsrit voor DB Schenker-bestuurders van de stelplaats Emmerich. Deze trein, die normaal via de Betuwelijn rijdt, werd gefotografeerd nabij Nieuwerkerk aan den IJssel (lijn Gouda - Rotterdam).** Michel DE ESCH.



**FOTO 92-79** De P7600 Jemelle (05.58) – Brussel-Zuid (07.53) en P8602 Brussel-Zuid (16.15) – Jemelle (18.10) worden sinds eind mei gesleept door een 13 in plaats van een 20'er. We zien hier P8602 tijdens de doortocht te Braibant op 8 juni. Het is ieder geval de eerste maal dat de reeks 13 een stam M5-dubbeldeksrijtuigen sleept. Pierre HERBIET.

## reeks 26

● Vanaf september zou de reeks 26 terug ingezet worden in de reizigersdienst op de IR-verbinding Binche – Louvain-la-Neuve. Men zet momenteel voor een aantal treinen op deze relatie vierledige motorstellen van de reeks 800 in. Deze zouden vervangen worden door M6-dubbeldeksrijtuigen. Voor de tractie zou men aan iedere zijde een loc reeks 26 plaatsen. Beide locs zouden in treinschakeling werken. Een aantal M6-rijtuigen is immers voorzien van kabels waardoor beide locs, die de rijtuigen omsluiten, perfect in treinschakeling kunnen functioneren.

De huidige economische crisis is de aanleiding voor deze maatregel. Hierdoor kunnen de 26'ers terug op regelmatige basis ingezet worden. Het merendeel van deze krachtvoertuigen staat ingevolge de duizelingwekkende daling van het goederenverkeer uitgeweken. Het vertrek van twee 26'ers met volledig vermogen in Brussel-Centraal zal zonder twijfel voor de nodige opschudding zorgen, net zoals de semi-directe trein naar Binche die indertijd gesleept werd door twee 59'ers.







*Ingevolge werkzaamheden tussen Roermond en Sittard werd trein 49663 Beverwijk – Jemelle (een lege kalktrein) op 24 mei omgeleid via Roosendaal. We zien hier de trein te Nispen, gelegen aan de grenssectie Roosendaal – Essen. Achter de 2366 en 2310 bevinden zich 15 wagens voor het vervoer van coils, gevolgd door een aantal tremelwagens. Het is zeer uitzonderlijk geworden om 23'ers in actie te zien op het Nederlandse spoornet. Michel DE ESCH.*

**FOTO 92-74** *Vanaf september voorziet men de inzet van M6-rijtuigen, omsloten door twee 26'ers, op de IR i-verbinding Louvain-la-Neuve-Université – Binche. Daartoe moesten een aantal testritten georganiseerd worden. Op 8 mei 2009 reed zulke combinatie (2611, 2619 en zes M6-rijtuigen) volgend traject: Châtelet, Charleroi, Fleurus, Ottignies, Brussel, Braine-le-Comte, La Louvière-Sud, Binche, La Louvière-Sud, Manage, Luttre, Charleroi en terug naar Châtelet. Tussen Ottignies en Binche stopte de trein in alle stopplaatsen die voorzien zijn bij de IR i-verbinding. Doortocht te Godarville op de lijn 117 Manage – Luttre. Laurent JOSEPH.*





**FOTO 92-82** →

*Drie locomotieven van de reeks 80 werden verkocht aan het Italiaanse Gleisfrei: de 8052 in april 2009, en de 8011 en de 8032 in mei 2009. De 8052 werd op 8 mei 2009 te Schaarbeek op een vrachtwagen geladen. Philippe HOMBROECKX.*



← *De revisie van de 5538, de eerste uit een reeks van drie 55'ers die door Rails & Traction werden verkocht aan CFCO (Chemin de fer Congo-Océan) te Pointe-Noire (Congo-Brazzaville), vordert zeer langzaam in de werkplaats Kinkempois. De machine wacht sedert meerdere weken op haar definitieve livrei. Kinkempois, 24 april 2009. Georgy LEJEUNE.*

**FOTO 92-84** ↓↓

*De zes 51'ers die in november 2008 werden verkocht aan Ventura (5167, 5170, 5174, 5180, 5185 en 5186), krijgen een mooie blauwe livrei met witte banden, identiek aan het patroon van de gele versie. De 5174 is de eerste machine die te Antwerpen-Noord onder handen wordt genomen. Tommy MAEREMANS, 21 juni 2009.*





## Nog twee 73'ers voor Rail Feeding

Het Nederlandse Rail Feeding (RF) heeft nog twee locomotieven van de reeks 73 (7390 en 7392) aangekocht. Ze worden resp. als RF 107 en RF 108 herdoopt.

Beide locomotieven werden gefotografeerd te Antwerpen-Noord en wachten op hun overbrenging naar Nederland. Pierre HERBIET, 20 mei 2009.

← FOTO 92-80

↓ FOTO 92-81



RF bezit momenteel 8 locomotieven ex-reeks 73:

RF 101 ex-7382 (02-2008)

RF 102 ex-7394 (02-2008)

RF 103 ex-7391 (07-2008)

RF 104 ex-7395 (07-2008)

RF 105 ex-7383 (09-2008)

RF 106 ex-7387 (09-2008)

RF 107 ex-7390 (05-2009)

RF 108 ex-7392 (05-2009)

↓ Het rangerwerk met de autotransporters voor de autoslaaptreinen van EETC in Den Bosch wordt dit jaar uitgevoerd door Rail Feeding waarbij een ex-73'er wordt ingezet. Merkwaardig: al het materieel dat op deze foto zichtbaar is komt van de NMBS: de RF 105 (ex-7383 NMBS) en de autotransporters in de trein naar Bologna.

Michel DE ESCH, 12 juni 2009.







**FOTO 92-83** ↑ In december 2008 heeft de reeks 28 de diensten van de reeks 77/78 naar Gremberg (D) overgenomen. De 2820 verlaat Gremberg aan kop van de 44562 met bestemming Kinkempois. Philippe DE GIETER, 28 april 2009.

← De TRAXX'en van Bombardier zijn niet meer weg te denken uit Aachen West. Op de foto van links naar rechts: 185 532-9 (rail4chem), 185-CL-005 (Veolia) en de 2831 (NMBS). Simon DE RIDDER, 2 april 2009.

**FOTO 92-85** ↓ Het meetrijtuig ES-800 van B-Telecom in actie op lijn 132, ingesloten tussen de 6315 en 5533. Aankomst te Walcourt tijdens de terugrit naar Schaarbeek. Christian AUCQUIERE.







**FOTO 92-86** Sedert 15 juni 2009 wordt de petroleumtrein 47753 Feluy - Luxembourg omgeleid via de "Athus-Meuse". Voor deze datum werd deze trein gesleept door een 23 tussen Feluy en Arlon en door 20 tussen verder naar Luxembourg. Op 9 juni 2008 werd de 47753 desleept door de 2002. Doortocht te Mamer. Pierre HERBIET.

**FOTO 92-87** In normale dienst verzorgt de reeks 1800 van de CFL nog slechts één trein in België tussen Rodange en Athus. Soms sleept een 1800 CFL een graantrein vanuit Stockem. Dit gebeurt zeer onregelmatig, gemiddeld eenmaal per week en zonder vaste diestregeling. Volgens het treingewicht krijgt de 1800 bijkomende assistentie tussen Stockem en Arlon. Op 3 juni werd de 1818 bijgestaan door de 7760 en 7751. We zien hier de aankomst te Arlon. Pierre HERBIET.





# De reeksen 15, 16, 52, 53 en 54 staan aan de kant !



**FOTO 92-08** P8002 Schaarbeek – Oostende is samengesteld uit I10-rijtuigen. Doortocht te Hansbeke op 2 april 2009. Serge MARTIN.

*In de loop van april 2009 zijn alle locomotieven van de reeksen 15, 16, 52, 53 en 54 uit de reguliere dienst teruggetrokken. Zij zijn nog niet geschrapt, maar worden voorlopig in reserve gehouden in afwachting van een eventuele (maar zeer onwaarschijnlijke) heringebruikname bij een plotselinge toename van het treinverkeer.*

## Reeksen 15 en 16

De economische crisis, die sinds eind 2008 heerst, zorgde voor een zeer sterke afname van het goederenverkeer. Daardoor zijn er momenteel heel wat locomotieven op overschot, zoals bijvoorbeeld de 13'en die gebruikt worden door SIBELIT, dat een enorme hoeveelheid diensten verloren zag gaan. Er werd besloten om de overtollige 13'en in de reizigersdienst te gaan gebruiken ter vervanging van de reeksen 15 en 16, die weldra de respectabele leeftijd van 50 jaar zouden bereiken.

Hoewel het lot van de reeksen 15 en 16 reeds bezegeld was door de komst van de nieuwe reeks 18, die ook de reizigersdiensten van reeks 13 zal overnemen tegen eind 2009, werden de stroomafnemers van beide legendarische reeksen al enkele maanden vroeger neergelaten.

**FOTO 92-09**  
*Enkele dagen voor het einde, op 15 april, verlaat de 1501 het station Tilff met een P-trein Liers - Gouvy aan de haak. Pierre HERBIET.*

Het verval van de reeks 15 begon in 1997, na de afschaffing van de internationale treinen die van Liège naar Paris reden via Charleroi. Vanaf 14 december 1997 werden ze gebruikt voor binnenlandse treinen op de IC A-verbinding Oostende ↔ Eupen. Hun inzetreeks telde 2 ritdagen

met telkens 3 heen- en terugritten. Op 30 mei 1999 kregen ze een bijkomende ritdag voor het slepen van P-treinen 7401 Verviers – Brussel-Zuid en 8401 Brussel-Zuid – Welkenraedt. Op 29 mei 2000 werden zij van de IC A-verbinding verdreven door de nieuwe locomotieven van de





reeks 13.

De P-treinen 7401/8401 en 7400/8400 Welkenraedt ⇄ Brussel-Zuid waren op dat moment de enige overgebleven taken van reeks 15.

Als gevolg van hun gebrekkige betrouwbaarheid, maar ook door de ingebruikname van de laatste 13'en, werden alle 15'en eind oktober 2000 aan de kant gezet te Kinkempois. Het einde leek toen al nabij. In juli 2000 werden de 1501, 1503 en 1504 echter terug in dienst gesteld om de autotrein 1430 te slepen tussen Bressoux en Tourcoing. Ook voor speciale treinen en meettreinen (bovenleiding en B-telecom) werden zij ingezet, met name op de grensbaanvakken. Helaas duurde deze heropleving niet langer dan één zomer; in september werden de drie locomotieven terug opzij gezet te Kinkempois. Andermaal niet definitief, zo bleek tijdens de zomer van 2002 toen men nogmaals een beroep deed op de reeks 15 voor het slepen van autotrein 1430. De 1503 werd steeds ingezet voor de meettreinen.

In 2003 werd reeks 15 door een eerste schrappingsgolf getroffen. De 1505 werd op 1 maart 2003 geschrapt bij een nazicht in de CW Salzannes. Enkele maanden later, op 22 oktober 2003, verdween de 1502 op haar beurt uit de geschriften wegens ernstige brandschade.



**FOTO 92-10** Sinds december 2008 worden de P4028 en P4016 gereden door een MS96. Op 3 april 2009 komt de 462 aan te Esneux als P4016 Liers – Gouvy. Pierre HERBIET.

**FOTO 92-11** Op dezelfde dag werd de P4017 Liers – Gouvy gesleept door de 1504. De foto werd genomen te Souverain-Pré, tussen Esneux en Poulseur. Het B-logo en de cijfers zijn verdwenen. Ze zijn nu in het bezit van een pseudo-treinliefhebber... Pierre HERBIET.





De laatste taak van hun loopbaan begon in april 2003. Vanaf toen werd de reeks 15 ingezet op lijn 42 Gouvy-Liège om er twee P-treinen te slepen: de 4027/4018 Gouvy – Liers en de 4017 Liers – Gouvy (de locomotief voor deze trein reed eerder op de dag los van Gouvy naar Liers).

Met de nieuwe beurtregeling van 15 juni 2003 kregen ze nog een klein extraatje: P-trein 7486 Gouvy – Trois Ponts (schoolierentrein) en met de lege trein terug naar Gouvy. Hierbij dient te worden opgemerkt dat deze trein uit slechts één rijtuig bestond! Vervolgens bleef de inzet-reeks onaangeroerd tot 14 december 2008. Vanaf dan was het de bedoeling om de 15'en te vervangen door twee motorstellen reeks MS96. In de praktijk behield reeks 15 echter één dienst: P-trein 7486 Gouvy – Trois Ponts en P-trein 4016 Liers – Gouvy. De andere ritdag werd overgenomen door een MS96.

De economische recessie en de daaruit volgende afname van de goederentransport liet toe om meerdere locomotieven van de reeks 13 te laten overkomen naar de reizigersdienst. Op vrijdag 24 april heeft een 15 voor de laatste keer de enige overgebleven dienst van de beurt-



**FOTO 92-12** Dankzij het zomerruim en de langer wordende dagen was het vanaf eind maart terug mogelijk om gedurende enkele dagen de laatste ritten van reeks 16 te fotograferen. Op 31 maart rijdt de 1606 Anderlecht voorbij met P8005 Schaarbeek – Oostende. Yves STEENEBRUGGEN.

rol uitgevoerd. Sinds maandag 26 april wordt deze taak overgenomen door een 13, waardoor meer dan waarschijnlijk een einde kwam aan de loopbaan van de reeks 15. Toch verscheen de 1501

nog tweemaal terug op het toneel, op 4 en 5 mei, om met geheven hoofd een defecte 13 te vervangen. Dit was wel echt de laatste stuip trekking van de reeks...

**FOTO 92-13** Dezelfde dag wordt P8002 Schaarbeek – Oostende geslept door de 1605. Sint-Anna Pedo. Yves STEENEBRUGGEN.







**FOTO 92-14** P8002 ter hoogte van Dilbeek, waar de werken om lijn 50A viersporig te maken al begonnen zijn.  
Pierre HERBIET, 1 april 2009.

Half mei werd beslist alle locomotieven definitief te schrappen op 29 mei.

Na hun terugtrekking uit de internationale dienst tussen Oostende en Köln op 14 december 2002 (bij de ingebruikname van de HST naar Köln), werden de zeven overblijvende locomotieven van de reeks 16 aanvankelijk in park gezet (de 1607 werd als gevolg van een ongeval geschrapt op 1 maart 1994).

De 16'en kregen echter spoedig een andere taak. Vanaf 24 februari 2003 werden zij gebruikt voor het slepen van P-treinen vanuit Welkenraedt en Oostende naar Brussel en terug. In het begin telde hun beurtrol twee ritdagen :

- P7402 Welkenraedt - Brussel-Zuid en P8002 Schaarbeek - Oostende;
- P7009 Oostende - Schaarbeek en P8402 Brussel-Zuid - Welkenraedt.

Vanaf 1 september 2003 werd een derde ritdag aan de beurtrol toegevoegd, voor het slepen van de nachttrein EN324-325

**FOTO 92-15** Op 23 april 2009 staat de 1608 in Schaarbeek-groep R voor de laatste keer aan kop van P8002 naar Oostende. 's Anderendaags zal zij nog P7009 naar Brussel slepen en daarna P8402 naar Welkenraedt, het eindstation van haar loopbaan... Bruno MALFAIT.

“Donauwalzer” (Wien ⇔ Brussel) tussen Brussel-Zuid en Aachen Hbf. Deze inzet was echter geen lang leven beschoren, aangezien de trein in december 2003 al werd afgeschaft.

Vanaf 30 maart 2004 mocht reeks 16 een nieuwe internationale trein slepen van Aachen Hbf naar Brussel-Zuid en terug. Het betrof de EN347/348/349 “Jan Kiepura”

(Moskou-Brussel).

Op 22 maart 2005 werd de 1603 wegens haar slechte algemene toestand geschrapt.

Op 5 september 2005, twee jaar na de vorige uitbreiding van de beurtrol, kregen de zes overblijvende 16'en er zelfs een vierde ritdag bij: de P-treinen 7006/8003 Oostende ⇔ Schaarbeek.







**FOTO 92-16** *Op 6 april 2009 rijdt P8002 Hansbeke voorbij, tussen Gent en Brugge. De eindbestemming is Oostende. Ph. GOUSSET.*

**FOTO 92-17** *P8005 met eindbestemming Oostende, gefotografeerd op 31 maart 2009 ter hoogte van Dilbeek. Pierre HERBIET.*





Vanaf 12 december 2005 reed de EN "Jan Kiepura" niet meer tot in België. Als gevolg daarvan verloor de beurtrol één ritdag, maar de reeks 16 kreeg terzelfdertijd ook een nieuwe opdracht. De nieuwe sneeuwtrein "Treski" reed op vrijdag van Oostende naar Innsbruck en keerde op zondag terug. Tussen Oostende en Aachen Hbf werd deze trein door een locomotief van de reeks 16 gesleept.

Vanaf 8 mei 2006 werd P-trein 7006 in de beurtrol van reeks 16 vervangen door P-trein 7003 Oostende – Schaarbeek. Die trein was samengesteld uit M6-dubbeldeksrijtuigen, die reeks 16 voordien nog nooit gesleept had. Later zouden er ook M6-rijtuigen gebruikt worden voor P-trein 8005.

Tijdens de laatste jaren van hun loopbaan sleepten de 16'en sporadisch speciale treinen naar Aachen Hbf of naar Tourcoing. Ook voor meettreinen werden zij ingezet, meer bepaald op de "Athus-Meuselijn" en op lijn 42 tot in Gouvly.

De nieuwe dienstregeling van 10 december 2007 voorzag een vierde P-treinverbinding voor de reeks 16 (P7400/8400 Welkenraedt ↔ Brussel-Zuid). Dit was de allerlaatste wijziging aan de beurtrol van de reeks 16. Tot op het einde van hun loopbaan zouden zij de volgende treinen slepen:

- P7402 Welkenraedt – Brussel-Zuid en P8002 Schaarbeek - Oostende;
- P7009 Oostende - Schaarbeek en P8409 Brussel-Zuid - Welkenraedt;
- P7003/8005 Oostende ↔ Schaarbeek;
- P7400/8400 Welkenraedt ↔ Brussel-Zuid.

Begin april 2009 was het einde van de reeks 16 opeens heel dichtbij, toen er locomotieven van de reeks 13 vrij kwamen om ze te vervangen. De 1601, 1604 en 1606 werden aan de kant gezet op 15 april, de 1605 een dag later. De laatste twee (1602 en de 1608) hielden het nog vol tot 24 april. Op die dag sleepte de 1602 voor de laatste keer de P8002 van Schaarbeek naar Oostende, terwijl de 1608 de P8402 Brussel-Zuid – Welkenraedt voor

#### FOTO 92-18

*Na haar aankomst te Welkenraedt op 24 april, werd de 1608 op 29 april als voertuig toegevoegd in de treinen P7402 (Welkenraedt - Brussel) en P8002 (Schaarbeek - Oostende) en overgebracht naar Oostende.*

*De foto toont de 1608 (als voertuig) achter de 1352 te Schaarbeek in de P8002. Pierre HERBIET.*



**De 1602 sleept op 24 april 2009 haar allerlaatste trein. Met P8002 Schaarbeek - Oostende aan de haak snelt zij Sint-Andries (Brugge) voorbij, om enkele ogenblikken later voor de laatste keer haar maximumsnelheid te bereiken.** Marc VANDEBUERIE.

haar rekening nam. Het was dus de 1608 die de trieste eer had om als allerlaatste 16 de stroomafnemer neer te laten. Aangezien zij zich in Welkenraedt bevond, werd besloten om haar als voertuig naar Oostende over te brengen. Dit gebeurde op 29 april 2009, opgenomen als voertuig in P7402 en nadien P8002.

De 16'en worden in reserve gehouden tot het einde van het jaar om een even-

tuele plotse toename van het treinverkeer het hoofd te kunnen bieden. In de maand mei sleepten zij, tot ieders verrassing, twee maal een P-trein Oostende ↔ Schaarbeek.

Omdat de eerste locomotieven van de reeks 18 zeer binnenkort in dienst genomen zullen worden, is het echter bijzonder onwaarschijnlijk dat er nog een toekomst weggelegd is voor beide prestigieuze NMBS-locomotiefreeksen.





## Reeksen 52-53-54

Begin 2009 kwamen heel wat 55'ers van Kinkempois vrij door de elektrificatie van lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens. De schaarse diensten die zij daarnaast nog reden, werden overgenomen door locomotieven van de reeks 77/78. Deze waren op hun beurt overtollig geworden, voornamelijk door de economische crisis.

Omdat bij de meeste overblijvende locomotieven van de reeksen 52, 53 en 54 de assen hun kilometerlimiet bereikten, werd beslist om ze te vervangen door 55'ers. Zo komt er een einde aan hun loopbaan, die meer dan 54 jaar duurde!

We herinneren ons dat de laatste grote beurtrol van de reeksen 52, 53 en 54 ten onder ging bij de indienststelling van de elektrische tractie op de "Athus-Meuse-lijn" in november 2002. Hun beurtrol, die tot dan toe 14 ritdagen telde, werd eensklaps herleid tot slechts 5 ritdagen. Die waren uitsluitend gevuld met lokale goederentreinen (Athus, Marbehan, Croix-Rouge, Virton, Harnoncourt, Bertrix). In maart 2002 werden de 5307, 5308, 5312 en 5313 overgedragen aan TUC-Rail, hoofdzakelijk voor het slepen van werktreinen voor de bouw van de HSL 3 en 4. Op 15 december volgden de andere machines, uitgezonderd de 5211, 5212,



**FOTO 92-19** Op 15 april worden vier 52-53-54'ers overgebracht van de TUC-rail-basis in Schaarbeek naar de werkplaats van Stockem. Doortocht te Rhisnes. Simon DERIDDER.

5216, 5301, 5303 en 5306 die actief waren in de laatste inzetreeks van Stockem. Een jaar later, in december 2003, werden deze diensten overgenomen door de reeks 77. In praktijk bleven enkele 52' en 53'ers actief tot januari/februari 2004. Toen werden alle machines overgedragen aan TUC-Rail.

Het park telde op dat moment nog 26 locomotieven : 8 van de reeks 52 (5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5215, 5216 en 5217), 15 van de reeks 53 (5301, 5302, 5303, 5305, 5306, 5307, 5308, 5309, 5311, 5312, 5313, 5315, 5316, 5318 en 5320) en 3 van de reeks 54 (5401, 5403

en 5407).

Alle andere locomotieven werden na ongevallen geschrapt, behalve de 5304 die buiten dienst gesteld werd met een beschadigde dieselmotor en de 5404 die aan het Historisch Patrimonium van de NMBS werd toegewezen.

Een overzicht van de schrappingsdata : 5202 (01-06-1995), 5204 (01-05-1989), 5213 (01-06-1997), 5214 (01-02-2003), 5304 (01-07-2002), 5310 (01-06-1995), 5314 (01-04-2002), 5317 (01-06-1997), 5319 (01-11-2000), 5402 (01-07-1984), 5404 (01-12-1999), 5405 (01-03-1982), 5406 (01-04-1985), 5408 (01-05-1985).

**FOTO 92-20** De herelektrificatietreinen op het baanvak Autelbas-Sterpenich worden nog steeds gesleept door de reeksen 52, 53 en 54. De foto, genomen op 20 april 2009, toont de 5407 tussen Arlon en Autelbas terwijl zij de werktrein naar de werf sleept P. HERBIET.







**FOTO 92-21** Op 12 februari 2009 werd de meettrein van B-Telecom voor de laatste keer gesleept door 2 locomotieven van de reeksen 52-53-54. De rit ging over lijn 86 De Pinte-Oudenaarde-Ronse. De foto werd genomen kort na de tunnel van Louise-Marie  
Philippe GOUSSET

**FOTO 92-22** Op 20 april 2009 nadert de herelektrificatietrein Autelbas. De 5403 bevindt zich achteraan het konvooi.  
Simon DERIDDER.





Het slepen van een aantal werktreinen was de voorbode voor het naderende einde van de reeksen 52, 53 en 54. Zij kwamen daarbij niet alleen in actie op L3 (Chênée – Hergenrath) en L4 (Antwerpen – Nederlandse grens), maar ook op andere werven van TUC-rail zoals bijvoorbeeld het GEN. Ze werden eveneens ingezet voor meettreinen, zodat zij op talrijke lijnen terecht kwamen die zij tijdens hun rijkgevlude loopbaan nooit bereiden hadden. Ze werden ingezet vanuit de TUC-rail-bases te Schaarbeek, Antwerpen-Noord, Bressoux en Voroux.

Op 12 oktober 2006 werd de 5308 het slachtoffer van een botsing in de tunnel van de Noord-Zuid-Verbinding te Antwerpen. Zij werd geschrapt op 12 juni 2007, zodat het gezamenlijke effectief van de drie reeksen verminderde tot 25 eenheden.

In maart 2009 werd tenslotte besloten om alle 52-53-54'ers aan de kant te zetten en ze te vervangen door locomotieven van de reeks 55. In de loop van maart en april werden alle locomotieven verzonden naar de werkplaats van Stockem. Enkel de 5209 bleef in Schaarbeek achter wegens beschadigingen aan de draaistellen ingevolge een ontsporing.

Op 17 maart 2009 zette TUC-rail voor de laatste keer de 5205 en 5306 in vanuit Schaarbeek. Ze zetten koers naar Stockem, maar maakten een omweg via Quenast om er een ballasttrein met bestemming Stockem aan te haken. De laatste twee locomotieven die zich in Bressoux bevonden – de 5201 en 5305 – bereikten Stockem



*Nog steeds op 20 april 2009 voert de herelektrificatietrein werkzaamheden uit op de grens tussen beide netten, op het spoor naar Luxembourg. Op de foto is duidelijk te zien dat de bovenleiding aan nieuwe masten bevestigd wordt. Op het rechterspoor (richting Luxembourg-Arlon) zijn de oude portieken en kabels nog in dienst. Simon DERIDDER.*



#### **FOTO 92-23**

*Op 17 april werd voor het laatst een 52-53-54 ingezet vanuit de TUC-rail-basis te Schaarbeek. Het ging om een ballasttrein met bestemming Stockem, die hier bij het vertrek uit Quenast werd gefotografeerd.*

*Simon DERIDDER.*





**FOTO 92-24**

*De laatste taak van de reeksen 52-53-54 in de Luikse regio bestond uit het slepen van een trein die samengesteld was uit M2-rijtuigen en diende voor een brandoefening in de tunnel van Soumagne (L3), alsook voor het ontroesten van L3.*

*Op 15 april 2009 is de 5201 aan de M2-rijtuigen gekoppeld te Bres-soux.*

*Pierre HERBIET.*

op 27 april na een omweg via Schaarbeek.

Te Stockem hield TUC-rail toch nog enkele locomotieven in dienst om werktreinen te slepen voor de herelektrificatie van het baanvak Autelbas – Sterpenich (met het oog op de elektrificatie onder 25 kV tot Luxembourg). Eind april werden de 5311, 5401, 5403 en 5407 eveneens ingezet. Op 16 mei (aankomst van de 5503 en 5519, gevolgd door de 5515 en 5531) werden de 5403 en 5407 uitgerangeerd.

Sedert 1 juni wordt de trein voor het afrollen van de bovenleiding gesleept door de V206 (G2000) van de Rurtal-bahn (zie p. 33), waardoor de 5515, 5531 en 5311 op 4 juni terugkeerden naar Schaarbeek. De 5311 werd nog ingezet tijdens het weekend 13/14 juni voor een extra-trein voor Engelse spoorwegliefhebbers.

De 52'ers, 53'ers en 54'ers worden vooralsnog niet geschrapt. Men zal ze gedurende twee jaar achter de hand houden om een eventueel locomotieventekort het hoofd te kunnen bieden. De kans dat ze terug in dienst gesteld worden is evenwel miniem.

↗ *In maart en april 2009 werden alle 52-53-54'ers samengebracht in Stockem en er in park gezet in afwachting van een eventuele heringebriukname bij een locomotieventekort voor werktreinen. Slechts twee locomotieven worden nog ingezet voor de herelektrificatietreinen naar Sterpenich.* Pierre HERBIET.

**FOTO 92-25** *Alle locomotieven werden ondergebracht in de werkplaats van Stockem.*

*Pierre HERBIET, 5 mei 2009.*





# *Sloopwerven te Stockem, Aubange en Courcelles*



**FOTO 92-26 ↑ - FOTO 92-27 ↓** In de periode april - juni werden een twintigtal voertuigen gesloopt door Recylux (Aubange), ofwel in de werkplaats Stockem ofwel op hun werf te Aubange. Vijf motorwagens van de reeksen 44 en 45 werden tot schroot herleid: te Stockem de 4408 (5 mei, zie foto volgende pagina onderaan), de 4502 (21 april, zie foto's volgende pagina, boven en midden), de 4504 (5 mei, foto bovenaan), de 4508 (22 april) en de 4509 (21 april, foto onderaan). Gelijktijdig werden de 5214, 5304 en 9148 verschroot te Stockem. Zeven locomotieven van de reeks 22 (2205, 2217, 2218, 2225, 2234, 2237, 2242, 2244 en 2246) die reeds lange tijd stonden afgesteld te Stockem werden afgebroken op de schrootwerf te Aubange.  
Foto's Pierre HERBIET.







**FOTO'S 92-28 ↑ - 92-29 →**  
**Afbraak van de 4502, 21 april.**

*Na de afbraak van de 4408, 4502, 4504, 4508 en 4509, blijven nog slechts vier motorwagens over voor verkoop of sloop: de 4406 te Stockem: kandidaat koper is de stad Marbehan (als onderdak voor de toeristische dienst), de 4510 te Stockem te plaatsen als monument te Halanzy, de 4402 te Schaarbeek en de 4501 te St.-Ghislain. (Deze laatste was voorzien als hulpvoertuig voor de brandweer van St.-Ghislain voor tussenkomst bij een ramp in de chemische fabriek van Tertre).*

**FOTO 92-30. ↓ Afbraak van de 4408 op 5 mei 2009.** Foto's Pierre HERBIET.







**FOTO 92-31** Dit was ooit de 5214...  
Michel DUMOULIN, 27 april.

De 9148 werd reeds gedeeltelijk gesloopt in september 2008 en kreeg de genadeslag op 27 april. De oude bijwagen (UIC 80 88 9840 001-1) van een motorstel 1935 werd eveneens verschroot. Dit rijtuig maakte deel uit van de hulptrein van Stockem. Stockem, 28 april. Michel DEMOULIN.

**FOTO 92-32** Op de afbraakwerf van Recylux te Aubange wachten de 2242 en 2217 op de snijbranders. Links de 8232 die door Recylux sedert 2006 wordt gebruikt voor de plaatselijke rangeringen. Pierre HERBIET.







← **FOTO 92-33**

*Eind mei, begin juni werden bij het schrootbedrijf Keyser te Courcelles zeven locomotieven van de reeks 25 gesloopt. Dit is wat er rest...*

*Pierre HERBIET.*

**FOTO 92-34** →

*Aankomst van een schroottrein voor Recylux te Aubange op 12 juni. De 7756 en 7751 slepen de 2234 en 2205 en CFL-stortwagens voor vervoer van schroot.*

*Pierre HERBIET.*

↓ **FOTO 92-35**

*Op 6 mei werden de uitgerangeerde 22'ers samengebracht te Athus: de 2205, 2217, 2218, 2225, 2234, 2237, 2242, 2244 en 2246. Enkel de 2201 ontsnapte aan de snijbranders, want zij werd aangekocht door TSP. De 1806 CFL verzorgt de reguliere bediening van Athus voor rekening van CFL-Cargo.*

*Pierre HERBIET.*





## Motorwagens - Motorstellen

219

Motorstel 219, dat al enkele jaren uitgeweken staat in Kinkempois, zou aan de Italiaanse maatschappij Visali verkocht kunnen worden. We herinneren ons dat de 219 werd uitgekozen om het meetmotorstel 106 "TBL2" te vervangen nadat dit tijdens een rangeerongeval onherstelbaar beschadigd werd. Aangezien ook in België een evolutie naar het beveiligingssysteem ETCS is vast te stellen, is een ombouw van de 219 niet meer nodig. Dit motorstel kan dan ook het eerste van zijn serie worden dat naar Italië emigreert.



*Op 2 mei 2009 werd de 4129 door DOW Chemicals afgehuurd. De "Riverside Waaslandhaven" vertrok vanuit Antwerpen-Waaslandhaven en reed via Lier en Diest naar Tessenderlo Chemie. De foto werd genomen in Genebos (Oostham) op de industriële lijn 218 Tessenderlo - Paal. Tim VAN ROOY.*

**FOTO 92-36** *Sinds juli 2008 worden er speciale Thalystreinen ingelegd tussen Brussel en Strasbourg voor het vervoer van Europese parlementsleden en hun personeel. Deze treinen rijden naar aanleiding van de plenaire zittingen van het Europees Parlement in de hoofdstad van de Elzas. Op 7 mei 2009 verlaat Thalys 9934 (Strasbourg 14.03 - Brussel-Zuid 17.40; stellen 4322 en 4342) de bekende tunnel van Arzviller en rijdt hij langs het kanaal van de Marne naar de Rijn. Ondanks een omweg via de LGV Nord en de LGV Est is deze verbinding ongeveer 1h30 sneller dan een klassieke trein via Luxemburg. Christian VANHECK.*





## **B-Cargo keldert de financiële resultaten van de NMBS**

In 2008 nam het aantal vervoerde reizigers nog toe om een totaal te bereiken van € 216,8 miljoen, wat overkomt met een stijging van 4,8 % voor het binnenlandse verkeer en 7,1% op internationaal vlak.

Ondanks deze goede cijfers is het financiële resultaat verslechterd van -17,8 miljoen in 2007 naar -132,7 miljoen in 2008. De oorzaken liggen enerzijds bij een verhoging van de kosten (energiefacturen, personeelskost en bijdrage aan Infrabel), anderzijds de slechte omzetcijfers van B-Cargo. Deze zijn het gevolg van de economische crisis, vooral aan het einde van 2008. Er werden nog maar 55,5 miljoen ton goederen vervoerd, wat de handelsomzet deed dalen met €349,4 miljoen (-12;2%) en een verlies opleverde van €120 miljoen. Er beginnen zich dreigende onweerswolken te vormen boven B-Cargo.

De aandachtige lezers zullen al wel gemerkt hebben dat B - Cargo geen enkele wagen meer bezit. Het ganse wagenpark is verdeeld over meerdere filialen zoals IFB en TRW. Een plan voor de reorganisatie voorziet een verlies van 500 tot 1000 banen en meer flexibiliteit bij het personeel. De rangeerstations Antwerpen-Noord en Monceau blijven behouden, maar Gent-Zeehaven en Kinkempois worden gesloten. Op middellange termijn zou Monceau ook verdwijnen.



*Op 7 mei werden twee gekoppelde "dromedaris"-treinen overgebracht van Châtelet naar Antwerpen-Schijnpoort, hier gefotografeerd ter hoogte van La Chaussée (lijn 124 tussen Courcelles en Luttre). Elke trein is samengesteld uit vier dubbeldeksrijtuigen type M6, waarvan twee stuurrijtuigen, en een HLE 13, ingesloten in het midden. Deze twee samenstellingen zullen ingezet worden voor de verbinding tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen. Slechts een stel is noodzakelijk voor het uitvoeren van de dienst, het tweede staat reserve. Daar deze treinen voor onderhoud afhankelijk zijn van Châtelet, zullen zij regelmatig leeg overgebracht worden.*

*Het station Noorderkempen is officieel geopend op 25 mei, maar de uiteindelijke dienst ving aan op 15 juni. Er vonden reeds meerdere promotieritten plaats. Dominique ALLARD.*

### **Inzet van de V206 van Rurtalbahn voor elektrificatiewerkzaamheden tussen Aubange en Sterpenich**

**FOTO 92-37** Tussen de 1 en 12 juni heeft Fabricom, die meewerkt aan de elektrificatiewerkzaamheden tussen Aubange en Sterpenich, de V206 (G2000) van de Rurtalbahn ingehuurd voor het slepen van hun werktreinen. De huur van TUC RAIL en B-Cargo locomotieven is veel duurder...

*De werktrein werd gefotografeerd ter hoogte van de vroegere stopplaats Barnich op 5 juni 2009 Wim DE RIDDER.*













## **IFB neemt de commerciële activiteiten van TRW over**

Sinds 1 mei heeft IFB (Inter Ferry Boats) alle intermodale vervoerprestaties in België voor zijn rekening genomen, deze van TRW (Transport-Route-Wagon) inbegrepen. TRW blijft voortbestaan als wagenbeheerder van B-Cargo en blijft eigenaar van de internationale wagons van de groep.

## **De projecten Trein – Tram vermenigvuldigen zich**

Na de projecten Trein - Tram in de regio's van Hasselt, Mechelen en Turnhout is het nu de beurt aan Verviers. Er is een studie gestart naar de haalbaarheid van een Trein - Tram verbinding tussen Spa en Welkenraedt via Theux, Pépinster, Verviers, Limbourg en Baelen. Sommigen zouden dit project graag zien samen smelten met het Euregioproject dat al deels gerealiseerd is rondom Aken. Ecolo zou deze verbinding graag langs Verviers zien passeren.

## **Het einde van de trolleybus**

De laatste Belgische trolleybuslijn was lijn 3 in Gent die Gentbrugge Meersemdries met Mariakerke Post verbond. Sinds 15 juni wordt deze lijn met hybride bussen geëxploiteerd die begin dit jaar werden geleverd. Het is echter de bedoeling dat binnen drie jaar een tram zal rijden op deze verbinding.

De enige Gentse trolleybuslijn was 8,5



*Naar aanleiding van de inhuldiging van het "Musée Magritte Museum" op 2 juni werd het Thalys PBKA-stel 4302 voorzien van stickers met een afbeelding van de duif uit het beroemde schilderij "Retour" (uit 1940) en met "wolkenvogels" die de vrije geest van het werk van Magritte weergeven. Het stel zal tot 7 november 2009 met deze livree te zien zijn. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

km lang en werd geopend op 25 maart 1989. De bovenleiding was onderverdeeld in zeven secties en er waren twee wissels. De lijn moest de vakkennis van de Belgische industrie op het vlak van openbaar vervoer promoten. Er werden 20 voertuigen van het type AG 280 T gebouwd bij ACEC in Charleroi (elektrisch gedeelte) en Van Hool in Koningshooikt (mechanisch gedeelte). Ze waren gebaseerd op het chassis van de gelede autobussen type AG 280.

Het was de bedoeling om de lijn aan beide eindpunten te verlengen: van Mariakerke naar Planetenwijk en van Meersemdries naar het eindpunt van tramlijn 22. Deze projecten werden echter nooit gerealiseerd.

In 1996-97 werden vier overtolleige voer-

tuigen uitgeleend aan het trolleybusnet van Arnhem (NL); een exemplaar bleef er zelfs tot 1999.

Sinds 2004 werden de trolleybussen niet meer regelmatig ingezet en werden ze vervangen door autobussen.

Ook in andere Belgische steden reden trouwens ooit trolleybussen: Antwerpen (1929-1964), Liège (1930-1971) en Brussel (1939-1964).

Om het afscheid te vieren werden op 13 en 14 juni verschillende historische voertuigen ingezet op lijn 3: de 432 van de Tramways Unifiés de Liège & Extensions (bewaard in Groot-Brittannië en rijvaardig) en de Brusselse trolleybus 6023 die in 1957 met overtolleige wisselstukken werd gebouwd naar plans uit 1938.

**FOTO 92-38** Wegens werken in het station van Luxembourg wordt het omzetten van locomotieven bemoeilijkt bij de gesleepte IC-treinen (13 + M6). Daardoor zijn de IC J 2115, 2116 en 2117 beperkt tot Arlon. Hier is aansluiting voorzien naar Luxembourg met een trek/duwtrein van de CFL of met een MS type 96 NMBS. Op 5 mei wacht een Dosto van de CFL te Arlon op de aankomst van de IC 2116. P. HERBIET.





## Grote projecten voor De Lijn

De Lijn wil tegen 2020 het bestaande netwerk aanzienlijk uitbreiden om zo een oplossing te bieden tegen de dichtslubbende Vlaamse wegen. In totaal worden er 74 nieuwe tram- en buslijnen voorzien, wat overeenkomt met zo'n 810 km, verspreid over alle provincies. Hierdoor zou het aantal reizigers quasi verdubbelen. Daarnaast wil De Lijn ook een interregionale trein - tram verbinding creëren om zo de reizigers op middellange afstand tegemoet te komen. Deze treinen zullen met een gemiddelde snelheid van 50 km/h rijden en dit met een frequentie van vier treinen per uur. De eerste verbindingen zijn gepland voor de regio's rond Antwerpen en Gent. De bal ligt nu in het kamp van de overheid om de nodige beslissingen te nemen...

**FOTO 92-39** ↓ In verband met de modernisering van de lijn van Luxemburg (verhoging van de snelheid en op termijn de herelektrificatie met 25 kV), werden grote werkzaamheden uitgevoerd tussen Libramont en Arlon tijdens het weekend van 6 en 7 juni, waarvoor een onderbreking van het treinverkeer noodzakelijk was. Deze werkzaamheden betroffen voornamelijk plaatsing van een pre-fab-tunnel onder de sporen in het station Neufchâteau en de sloop van verschillende bruggen voor de bouw van bredere exemplaren. Bijgevolg werd de IC J beperkt tot Libramont en was er een vervangende autobusdienst naar Arlon en terug. De internationale treinen werden omgeleid langs de "de Athus-Meuse" tot Luxembourg via Rodange en Hollerich. Op 5 juni passeert de EC 97 Gendron-Celles met bestemming Zürich. Yves STEENEBRUGGEN.



*De laatste restanten van het oude stationsgebouw van Mol herbergen nog enkel het seinhuis. Het gebouw is niet meer toegankelijk voor de reizigers.*

*Tim VAN ROOY, 26 april 2009.*

*Onder: het nieuwe station, in dienst sedert 2004. Tim VAN ROOY, 21 mei 2009.*





## De bouw van het Gewestelijk ExpressNet rond Brussel

### Lijn 124: Linkebeek – Nivelles

In het kader van de uitbouw van het Gewestelijk ExpressNet rond Brussel, voert Infrabel grote werken uit op lijn 124 Brussel-Zuid – Charleroi: tussen Linkebeek (waar een vertakking ligt naar lijn 26 Schaarbeek – Halle) en Nivelles zullen de treinen binnen enkele jaren gebruik kunnen maken van vier sporen, naar analogie met de lijnen 36, 50A en 161.

Net zoals op lijn 161 is het hier niet mogelijk om zomaar twee sporen aan elke kant van de lijn aan te leggen, dit om onteigeningen tot een minimum te beperken. Alle stations en stopplaatsen worden heraangelegd, er wordens zelfs twee nieuwe stopplaatsen voorzien:

- Moensberg op lijn 26 Schaarbeek - Halle (zie tekening hieronder);
- Braine-Alliance, tussen Braine-l'Alleud en Lillois, waar de ring rond Brussel over lijn 124 gaat. Dit biedt pendelaars een interessant alternatief om naar hartje Brussel te reizen!

Momenteel wordt er op twee fronten gewerkt: tussen Waterloo en Braine-l'Alleud verbreedt men de bedding en de bruggen, in Nivelles werkt men aan de eerste fase voor de ombouw van het station, die onder andere een grote parking voorziet.

Op veel plaatsen bouwt men naast de sporen zogenaamde groene muren: een speciale constructie, opgevuld met aarde, waarin planten kunnen groeien. Waar het niet mogelijk is muren te plaatsen, bijvoorbeeld waar de lijn op een ophoging loopt, bouwt men viaducten. Zowel op de muren als op de viaducten brengt men geluidsabsorberende panelen aan. Op die manier tracht men de audiovisuele impact voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

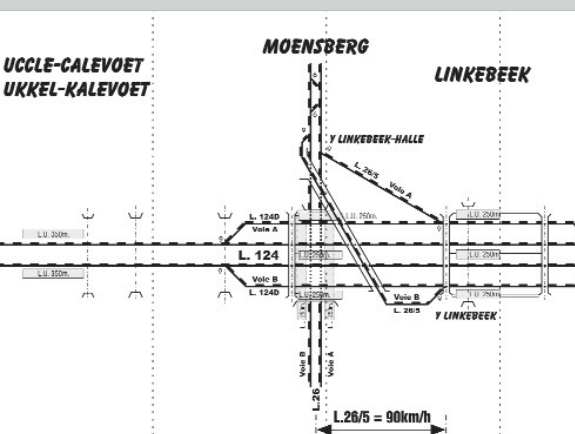


Op deze foto, genomen vanaf de Chaussée Bara te Waterloo in richting Brussel, zien we links en rechts duidelijk de groene muren waarop geluidsabsorberende panelen zijn bevestigd. De brug op de achtergrond is reeds aangepast in dezelfde stijl die alle bruggen op lijnen 124 en 161 uiteindelijk zullen krijgen. Geert PACKET.



↑ Hier hebben we een zicht richting Brussel, vanop de rue Jean Volders te Braine-l'Alleud. We zien de structuur die naast het bestaande talud is gebouwd. Hierop zullen viaductbakken geplaatst worden. De trein wordt volledig aan het oog onttrokken...

↓ In Braine-L'Alleud werd de Pont Courbe, net ten noorden van het station, volledig uitgebreid in een eerste fase m.b.t. de aanpassing van het station en omgeving. Geert PACKET, 15 juni 2009.





Tussen Lillois en Baulers zal een viaduct worden gebouwd over de twee snelle sporen (lijn 124) om het spoor richting Charleroi van lijn 124D te kruisen. Zie schema hieronder.

- De snelheid op de lijn zal worden verhoogd:
- van 100 naar 110 km/h tussen de uitrit Brussel-Zuid (vertakking Vorst-Oost) en de bocht na het station Vorst-Oost;
  - van 120 naar 130 km/h tussen de bocht na het station Vorst-Oost en het einde van de stopplaats Holleken);
  - van 120 naar 160 km/h vanaf Holleken tot na de stopplaats Lillois;
  - tot in Nivelles wordt de snelheid stapsgewijze terug afgebouwd tot 140, 120 en 80 km/h (momenteel 120, 100 en 60 km/h).

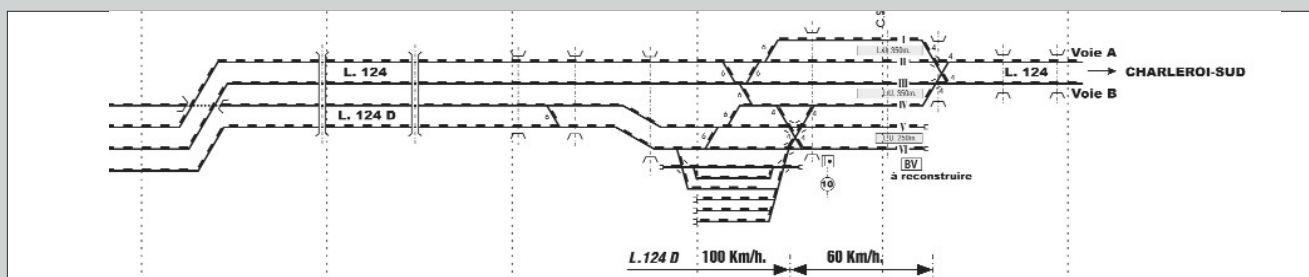
De werken aan de bruggen onder de sporen worden volgens dezelfde filosofie uitgevoerd: de hinder zoveel mogelijk beperken. Het treinverkeer wordt zo weinig mogelijk vertraagd of onderbroken, net zoals het autoverkeer. Dit zorgt er voor dat de bouw van een nieuwe brug een echt precisiewerk wordt.

Geert PACKET

→ Een zicht op de werken om de brug van de rue des Déportés te Nivelles te vervangen. Duidelijk zichtbaar is het oude bakstenen kunstwerk, dat stukje bij beetje vervangen wordt door een nieuwe betonnen structuur. Op de nieuwe brug komen meer sporen dan nu, maar onder de brug zullen wagens elkaar ook vlotter kunnen kruisen. Geert PACKET, 15 juni 2009.



In Nivelles wordt een enorme parkeergarage voor de pendelaars gebouwd, vlak naast de sporen. We kijken richting Brussel, het huidige station ligt ongeveer 300m zuidelijker.



## Lijn 25N

Tijdens de nacht van 16 op 17 mei werd de nieuwe spoorwegbrug over de E19 Brussel-Antwerpen geplaatst. Zij werd naast de autosnelweg gebouwd en werd door middel van vijzels op haar plaats gebracht. Via dit kunstwerk verlaat de lijn 25N de middenberm van de E19 (zie OP DE BAAN 91 pagina's 40-41) om in Mechelen aan te sluiten op de bestaande lijn 25.

Philippe HOMBROECKX, 20 mei 2009.





### Twee nieuwe licenties

De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), de veiligheidsinstantie voor het spoorvervoer, leverde twee nieuwe veiligheidslicenties af:

- op 20 maart aan de Nederlandse firma Rail Feeding, de licentie is beperkt tot goederentransport op de as Essen – Antwerpen – Gent – Zeebrugge, evenals in de haveninstallaties van Antwerpen, Gent en Zeebrugge.
- op 27 april aan DB Schenker Rail Nederland N.V. (ex-Railion Nederland) voor het vervoer van goederen.

In totaal beschikken nu tien operatoren over een veiligheidslicentie voor België : B-Cargo, Crossrail (DLC), ERS, Veolia (Rail4chem), Fret SNCF Benelux, ACTS, CFL Cargo, DB Schenker Rail Nederland N.V., RF en Transport/Rurtalbahn.

**FOTO 92-40** De PB 12 van DLC/Crossrail bracht op 12 mei 2009 een sleep, bestaande uit 40 nieuwe tremelwagens type Fals VTG (ingeschreven bij EDF Trading Logistics), over van Aachen West naar Moeskroen. Deze foto toont ons de doortocht van de trein, aan 10 km/h, op de steile helling van Forchies op de lijn 112. De trein had een gewicht van ongeveer 1000 ton en reed via Namur, Charleroi, La Louvière Sud, Mons en Tournai. Vanaf Moeskroen werd de tractie overgenomen door Fret SNCF. Laurent JOSEPH.



**FOTO 92-71** ↑ - **FOTO 92-72** ↓ Rails & Traction uit Raeren nam zes locs van de reeks 2400/500 over van VFLI (ex-62400 SNCF, ex-2400/2500 van NS). Deze machines werden ingezet op de diverse HSL-werven in Frankrijk. Na de nodige aanpassingen voor smalspoor gaan ze naar Senegal. Deze foto's tonen hun overbrenging naar Raeren. De 62413 (ex-2413 NS) aan een overweg van lijn 94 (Halle – Tournai) en de 62454 (ex-2454 NS) te Lembeek. P. HERBIET.





## De MAXIMA 4000 van Voith keert terug

Midden mei onderging de MAXIMA 4000 van VOITH (zie ODB 88 p 30-33) nieuwe homologatieproeven voor België. Deze vonden plaats tussen Libramont en Ciney om zo eventuele vervormingen aan het spoor te detecteren.

De MAXIMA 4000 is in feite zeer zwaar, variërend tussen de 126 en 135 ton volgens de draaistellenversie. Door de kleine asafstand van de draaistellen (3,560 m), zorgt de massa van de locomotief voor een hogere belasting op een zeer kort stuk spoor. Het was dus noodzakelijk deze uitgeoefende krachten op te meten. Door dit fenomeen zal de maximumsnelheid in België vermoedelijk beperkt worden tot 100 km/h. Op 12 mei kwam de MAXIMA 4000 aan te Schaarbeek om op 15 mei overgebracht te worden naar Libramont door een 21'er samen met drie I10 rijkstrijtuigen. Tijdens de nacht van 17 mei reed deze trein twee heen- en terugritten tussen Ciney en Libramont, maar de MAXIMA 4000 werd enkel gebruikt in de richting van Libramont. De volgende nacht werd slechts een heen/terugrit gemaakt, waarna de trein terugkeerde naar Schaarbeek. Tijdens deze drie dagen werden er voor en na de doorrit diverse metingen aan het spoor uitgevoerd door de EM130.

Op 20 mei is de locomotief teruggekeerd naar Duitsland, gesleept door de V 206 (G2000) van Rurtalbahn.

**FOTO 92-43** ↗ - **FOTO 92-44** → **MAXIMA 4000** tijdens haar transfer van Schaarbeek naar Libramont op 14 mei te Genval (midden) en te Braibant (hieronder). De locomotief hing als voertuig achteraan de trein.

Simon DERIDDER - Philippe GOUSSET.



**FOTO 92-41** De MAXIMA 4000 verliet België op 20 mei, gesleept door de V206 van Rurtalbahn. De V206 wacht te Schaarbeek op het vertreksein. Ondertussen leverde Voith de eerste MAXIMA 4000 aan de maatschappijen Stock Transport (nr. 264 003) op 2 april 2009 en Havelländische Eisenbahn (hvle nr. 264 004) op 16 april 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 150 jaar spoorwegen in Luxemburg



**FOTO 92-99** *Onze P8 was de hoofdattractie tijdens de feestelijkheden op 9 en 10 mei in de ringloodsen van het depot van Luxemburg. Ze stond onder stoom en werd regelmatig op de draaischijf gepresenteerd.* TSP.



150 jaar geleden, op 11 augustus 1859, reed de eerste trein in Luxemburg tussen de hoofdstad en de Franse grens bij Zoufftgen. Enkele weken later, op 15 september, werd de Belgische grens bij Sterpenich bereikt. Om dit te vieren organiseert de CFL dit jaar verschillende festiviteiten. Tijdens het weekend van 9 en 10 mei werd een grote tentoonstelling van rollend materieel georganiseerd in het depot van Luxemburg-Bonnevoie. Deze vond plaats rond de oude ringloodsen, die binnenkort worden afgebroken en in de nieuwe tractiewerkplaats. Alle reeksen van de CFL waren uiteraard van de partij, aangevuld met materieel van de aangrenzende netten. Vooral Duitsland was goed vertegenwoordigd met verschillende historische elektrische locomotieven, een ICE-kantelbakstel en een Traxx-diesellocomotief van Bombardier in de kleuren van Metronom. De SNCF toonde modern materieel met een van de laatst geleverde TGV's. Eens te meer vertegenwoordigde TSP ons land met onze stoomlocomotief 64.169, een stel K-rijtuigen en de vroegere CFL-diesellocomotieven 202.020 (ex-1602 CFL) en 1603 CFL. Op zaterdag reed een speciale trein met 14 rijtuigen vanuit Frankfurt, gesleept door de 01 118. Deze imposante Pacific werd in 1934 bij Krupp gebouwd voor het slepen van snelle reizigerstreinen. Vandaag wordt ze wordt door de Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. (HEF) bewaard.

**FOTO 92-XX** ↖ *De TRAXX diesel 246 010-3 van Metronom.* TSP.



**FOTO 92-XX** ← *Talrijke historische DB-locomotieven werden getoond aan het publiek. Vooraan de groene E40 128, achteraan de blauwe E41 001.* TSP.





**FOTO 92-XX ↑ - FOTO 92-XX ↓** De tweede ringloids was voorbehouden voor zes locomotieven die gebouwd werden door Anglo-Franco-Belge (AFB). Van links naar rechts: 202.020 (ex-1602 CFL), 1603, 1604, 802, 804 en 806 in het gezelschap van meerdere stoomlocomotieven: P8 van TSP, 5519 CFL, de prachtige Pacific 01 118 DB van HEF, 5621 GAR, Dt Energie van Fond de Gras (ex-cokesfabriek van Zeebrugge), de Ct Anna 9. TSP.





## ■ CHINA : belangrijke contracten voor ALSTOM

Ter gelegenheid van het bezoek van de Franse president Nicolas Sarkozy aan China heeft *Alstom* een aantal belangrijke contracten kunnen afsluiten. Zo werd het bedrijf, samen met zijn Chinese partner, uitverkoren voor de bouw van 500 locomotieven voor het goederenvervoer. Deze zes-assige machines (CC) zijn gebaseerd op de Prima 6000. Het contract heeft een waarde van 1,2 miljard euro, verdeeld tussen *Alstom* (300 miljoen euro) en zijn Chinese partner *Datong Electric Locomotives* (900 miljoen euro). Het worden locomotieven voor wisselspanning die een vermogen van 9600 kW ontwikkelen. De maximumsnelheid bedraagt 120 km/h en ze zullen treinen van 8000 t kunnen slepen.

*Alstom* zal instaan voor de ontwikkeling en de kwaliteitscontrole van deze machines. De eerste 100 exemplaren zullen in de fabriek van Belfort (Frankrijk) gebouwd worden. De andere 400 locomotieven worden gebouwd in de fabriek van Datong (China).



De zes-assige versie van de PRIMA van Alstom. De Chinese spoorwegen bestelden 500 exemplaren van dit type. Alstom.

## ■ Alstom onthult de Prima II

Op 3 juni onthulde *Alstom* het prototype van de Prima II (zie ODB 86 blz. 45). De locomotief ondergaat vanaf juni een reeks dynamische testen in Wildenrath (Duitsland). Ze zal vervolgens gehomologeerd worden en komt in de loop van 2011 in dienst. Het is de bedoeling dat ze beschikbaar is wanneer het goederen- en reizigersvervoer weer zullen toenemen. Deze locomotief zal voor verschillende netten geschikt zijn en ze zal haar eigenaars toelaten om in te spelen op veranderingen tijdens haar loopbaan. De Prima werd ontwikkeld om de exploitatie en het onderhoud te vereenvoudigen en deze locomotieven combineren een verregaande standaardisering van de onderdelen met een eenvoudige opbouw. Ook de Prima II is voor een groot stuk modulair opgebouwd waardoor gemakkelijker kan ingespeeld worden op de specifieke noden van de verschillende operatoren. Ze worden uitgerust met de nieuwste elektronische ontwikkelingen (IGBT-ondulatoren) en ze zijn geschikt voor vier spanningen (25 kV, 15 kV, 1,5 kV en 3 kV), waardoor ze in heel Europa inzetbaar zijn. Afhankelijk van de door de klant gewenste configuratie (reizigers- of goederenversie) ontwikkelen ze een vermogen van 6400kW en bedraagt de maximumsnelheid 140 tot 200 km/h. Met haar nieuwe design is de Prima onmiddellijk herkenbaar als een product van *Alstom Transport*. Zoals alle prototypes van het bedrijf (zoals die van de AGV) kreeg de locomotief een metaalgrijze en donkerblauwe livree. Ze werd ontworpen en gebouwd in de fabriek van Belfort maar het ontwerp profiteerde ook van de vakkennis van andere vestigingen van *Alstom Transport* in Frankrijk (Le Creusot, Omans, Tarbes, Villeurbanne) en België (Charleroi). Nog voor de levering van het prototype werden in november 2007 al 20 locomotieven van het type Prima II besteld door de Marokkaanse spoorwegen (Office National des Chemins de Fer marocain - ONCF). De levering moet in het derde trimester van 2009 beginnen.



ALSTOM



## Italië

### Nieuwe dieselstellen voor de FNM en FER

De Ferrovie Nord Milano (FNM) heeft in maart 2009 twee nieuwe motorwagens, geleverd door het Poolse PESA, in dienst genomen. Deze zullen ingezet worden op de lijn Brescia - Iseo en zullen genummerd worden als ATR 220.024 en 025.

Ferrovie Emilia Romagna (FER) bestelde op 18 mei acht motorwagens ATR 200 bij PESA. Zij zullen geleverd worden tussen juni en november 2009.



Virtuele voorstelling van de motorwagens, besteld door FER. PESA.



Kruising van twee nieuwe motorwagens in het station Borgo S. Giovanni, gelegen op de lijn Brescia - Iseo op 23 april 2009. Alessandro ALBE.

## TELEX.....

### DUITSLAND - TSJECHIË

● Op 18 februari 2009 ondertekenden de Duitse en Tsjechische autoriteiten een akkoord voor de aanleg van een hogesnelheidslijn (250 km/u) tussen Dresden en Praha. De lijn zal een totale lengte hebben van 150 km en 2 tunnels bevatten. Een gedeelte zal aangelegd worden langsheen de autosnelweg D8. De aanvang van de werken is voorzien voor begin 2015. Er is ook een gelijkaardig akkoord gesloten voor het aanleggen van een hogesnelheidsverbinding tussen Nürnberg en Praha.

### DUITSLAND

Na het verlengen van de hoofdlijn tussen Gernrode en Quedlinburg in 2006 bestudeert de bekende smalspoorspoorweg HSB (Harzer Schmalspurbahnen) nu de mogelijkheid voor het aanleggen van een nieuwe lijn van zes kilometer tussen Elend (station gesitueerd op de lijn Wernigerode – Nordhausen) en Braunlage. Deze stad met 5000 inwoners en gelegen op 548 meter hoogte is het vertrekpunt van een kabelspoorweg naar het skigebied van Würmberg (971 meter hoogte)..

### DUITSLAND - CHINA

● Siemens heeft een nieuwe bestelling binnengehaald voor de bouw van 100 ICE "Velaro"-stellen, in opdracht van de Chinese spoorwegen. De stellen, gebaseerd op de ICE 3 van de DB, zullen in China onder licentie gebouwd worden door

Tang-shan Railway Véhicules (70 exemplaren) en Changcun Railway Véhicules (30 exemplaren). Siemens staat in voor alle elektrische uitrustingen, die ondermeer in Duitsland (Uerdingen, Nürnberg), Oostenrijk (Graz) en China (Shanghai, Tjanjin en Jinan) geproduceerd zullen worden. De levering start in de loop van 2010. Het prijskaartje van de bestelling loopt op tot € 4,23 miljard, waarvan 750 miljoen voor Siemens. De nieuwe stellen garanderen een totale capaciteit van 1060 reizigers, verdeeld over 16 rijtuigen. De Chinese spoorwegen hadden al een bestelling geplaatst voor 60 "Velaro"-stellen in 2006 (CR reeks CRH3). Deze zijn al in dienst sinds juni 2008, rijden aan een snelheid van 350 km/u en maken zo deel uit van de snelste treinen in de wereld (zie ODB 88 p. 46).

### FRANKRIJK

● De RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) heeft in april 2009 een bestelling geplaatst bij Bombardier en Alstom. Het gaat over een reeks van 60 dubbeldekmotorstellen met een totale waarde van € 842 miljoen. De bouw zal gebeuren in de fabrieken van Bombardier te Crespin. Vanaf december 2010 zal de levering starten. De nieuwe stellen, samengesteld uit vijf rijtuigen, waarvan de twee uiterste rijtuigen de motoreenheden zullen bevatten, worden ondergebracht bij het type MI09.

### RUSLAND : snelheidsrecord

● Op 2 mei 2009 vestigden de Russische spoorwegen (RZD) een nieuw snelheidsrecord van 281 km/h tussen Okulovka en Mstinskiyà. Het record werd behaald met een door Siemens gebouwd hogesnel-

heidsstel, "Sapsan" Velaro (afgeleid van de ICE 3 van de DB).

### NEDERLAND

● De Wadlopers (DH1 en DH2) van de NS (zie ODB 85 p. 44-45) werden verkocht aan de Poolse privévervoerder Sigma.

### GROOT-BRITANNIË

● De Staatssecretaris voor Transport kondigde op 15 januari 2009 de oprichting aan van een studiegroep voor de bouw van een hogesnelheidslijn tussen London en Birmingham, met een mogelijke verlenging naar Manchester, Liverpool, Leeds en Schotland.

### ZWITSERLAND

● De SBB heeft 59 nieuwe dubbeldekmotorstellen besteld, waarvan er 20 ingezet zullen worden voor IC-treinen en de overige 39 voor IR-relaties. Alle stellen voor de IC-relatie, alsook 30 IR-stellen hebben een totale lengte van 200 meter (8 rijtuigen), terwijl de 9 overige IR-stellen beperkt zijn tot 100 meter wat overeenkomt met vier rijtuigen. Ze zullen eveneens aangepast worden voor het verkeer naar Duitsland en Oostenrijk. De levering is voorzien voor 2013..

### OOSTENRIJK

● Meerdere stellen van de ÖBB reeks 4010 (zie ODB 90 p. 48-49) werden aan Scandinavië verkocht voor inzet op de lijn Lulea -- Narvik via Kiruna of voor de lijn Oslo - Stockholm. Zeven stellen zijn reeds in Duitsland met het oog op een revisie voor hun vertrek naar Noorwegen en Zweden.





## Zwitserland

### De "brunch-trein"

Als promotiemiddel voor de regio Gros-de-Vaud en voor de historische treinen, legde de LEB (Lausanne-Echallans-Berger) op 13 april 2009 een "brunch-trein" in. Deze bestond uit het motorwagen BDe 4/4 21 en twee rijtuigen. Aan boord werden maaltijden geserveerd aan de reizigers.

De BDe 4/4 21 kreeg de naam "Ropraz" en maakt deel uit van een reeks van vijf motorwagens (nrs. 21 t/m 25), gebouwd in 1935. Er zijn 20 zit- en 20 staanplaatsen, het motorwagen weegt 30,9 ton en rijdt 80 km/h. Normaal wordt het gebruikt voor werk- en diensttreinen.

Er zijn nog twee andere wagens in dienst: de ADe 4/4 25, "Gros-de-Vaud"



De BDe 4/4 21 als "brunch-trein". Sugnens, 13 april 2009). Patrice AIROLDI.

werd omgebouwd tot restaurant-motorwagen en wordt geregeld op zondag ingezet als "resto-trein".

De BDe 4/4 22 werd verkocht aan de "chemin de fer NStCM" (Nyon - St-Cergue - Morez) als diensttrein.

### AUSTRALIË: Deense locomotieven bij onze tegenvoeters

De diesellocomotieven van het type MZ, in dienst bij de Deense spoorwegen (DSB) en gebouwd in 4 subreeksen door Nohab (onder licentie van General Motors) tussen 1967 en 1978 zijn quasi allemaal uit de actieve dienst verdwenen. Enkel de 1448 t/m 1454 en 1456 t/m 1461, behorend tot de vierde subreeks (MZ – IV) zijn nog in dienst bij DB-Schenker Rail Scandinavia. Maar tot nu toe is geen enkele locomotief (61 exemplaren in totaal) verschroot: de MZ1401 en 1425 zijn bewaard door de DSB, de andere exemplaren zijn verkocht aan meerdere buitenlandse privéoperators in ondermeer Zweden, Noorwegen, Spanje en zelfs Australië. In totaal zijn er reeds 16 locomotieven (derde subreeks) overgebracht naar de andere kant van de wereld voor de IRA (Independent Rail of Australia). Elf exemplaren (1427, 1428, 1429, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1437, 1440 en 1443) zijn reeds in dienst. De zes overige (1433, 1438, 1441, 1444, 1445 en 1446) zijn aangekomen in juli 2008. Door een storm tijdens de reis zijn de touwen waarmee de locomotieven verankerd waren in het scheepsruim gebroken en daardoor zijn de dieseltanks van de boot opengescheurd. De 1441 en 1444 waren het ergst toegetakeld en worden daarom als pluklocomotieven gebruikt te Braemar.

Om te kunnen rijden in Australië hebben de locomotieven enkele modificaties ondergaan. De opvallendste aanpassingen zijn het plaatsen van een automatische koppeling en een nieuwe grijze livrei. Sinds 2006 worden ze vooral ingezet voor het slepen van containertreinen vanuit de haven Port Botany te Sydney naar verschillende terminals in de buurt van Sydney, Wollongong, Blayney, Narrabri en Tamworth. Ook nemen ze werktreinen voor hun rekening in New South Wales.



FOTO 92-49 De MZ1437 rangeert op 9 april 2009 een containertrein te Sydenham. Philippe DE GIETER.





■ **Nederland** Op 18 mei 2009 voerde het nieuwe motorstel "Sprinter Light Train" SLT 2401 een proefrit uit op de lijn naar Vlissingen, hier gefotografeerd te Wouw. De NS heeft een bestelling geplaatst bij Bombardier/Siemens voor 99 motorstellen van het type Desiro, afgeleid van de 425.435 van de DB (zie ODB 84 pagina 28). De stellen, ondergebracht in de reeks 2400 (50 driedelige stellen) en 2600 (49 zesdelige stellen), zullen vooral ingezet worden voor lokale treinen. Michel DE ESCH.

### ■ Testen met een hybride locomotief in de haven van Rotterdam

Alstom heeft samen met de haven van Rotterdam en Rail Feeding sinds 6 april 8 weken lang testen ondernomen met een prototype diesel/elektrisch hybride locomotief, afgeleid van de ex-DR V100 (DB 202 490-9, LEW 13529/1972). De locomotief is hernummerd tot 203 701-8 en kan zich zowel op eigen batterijen als met een dieselmotor verplaatsen. Niet alleen de uitstoot van CO2 en fijn stof is lager, maar ook het geluid. Het brandstofverbruik daalt met ongeveer 40% en daarenboven liggen de onderhoudskosten lager.

De dieselmotor (veel kleiner dan de originele) werkt enkel indien het gevraagde vermogen te hoog is, of indien de batterijen opgeladen moeten worden. Het totale gewicht bedraagt 68 ton en het totale vermogen bedraagt 543 kW. Het doel van de testen is om te zien of de verwachtingen ingelost kunnen worden...

**FOTO 92-XX** De hybride locomotief op de Maasvlakte in de Rotterdamse haven. Achter de locomotief hangt de 105 (ex-7383 van de NMBS) van Rail Feeding. Geert MATHEN.





## Nederland - Duitsland

### Einde inzet reeks 204 in Terneuzen en Duitsland

De vijf locs van de reeks 204 (ex-DR V100) namen in januari 2003 de taken van de in Terneuzen gestationeerde NS-reeks 2200 over (zie ODB 56 p. 26). Nu worden ze op hun beurt vervangen door machines van de reeks 6400/6500.

Deze machines werden tussen 1988 en 1995 door Mak geleverd aan de NS en later toegewezen aan NS-Cargo (later Railion Nederland en tegenwoordig DB-Schenker Rail Nederland).

Door de dalende goederentrafiek ingevolge de economische crisis en de inzet van reeks 189 op het Nederlandse spoornet had men een groot aantal locs van deze reeks op overschot en kon men deze operatie doorvoeren. De vier naar Terneuzen overgebrachte machines (6510, 6512, 6514 en 6518) zijn toegelaten op het Belgische spoornet. Het uitschakelen van de tractiewissels te Sas van Gent is waarschijnlijk een van de redenen voor de vervanging van de reeks 204. Deze omwisselingen vervallen nu reeds bij een aantal treinen die door de



**FOTO 92-XX** De 204 399-0 staat op 4 april 2005 voor de kleine remise van Terneuzen. Ze was sinds 29 januari 2003 actief in Terneuzen. Yves STEENEBRUGGEN.

NMBS met de reeks 77 worden geslept.

De vijf 204'en (204 366-9, 399-0, 492-3, 616-7 en 626-0) verlieten Zeeuws Vlaanderen op 19 en 20 mei 2009. De krachtvoertuigen werden direct daarna overgebracht naar Roemenië, waar het plaatselijk filiaal van DB-Schenker ze zal gebruiken.

De laatste in Duitsland actieve 204, de 204 805-6 van de stelplaats Saalfeld, werd op 15 mei 2009 geschrapt.

De Oostduitse versie van de V100

diende als vervanger voor de stoomtractie. Ze sleepten reizigerstreinen, lichte goederentreinen en voerden de nodige taken in de rangeerdienst uit. LEW Hennigsdorf bouwde tussen 1966 en 1983 1146 machines. Hiervan waren 190 stuks bestemd voor China. Een klein aantal werd geleverd aan Tsjecho-Slowakije.

De reeks 204 (oude reeks 114 in het DR-nummeringssysteem) werd bekomen door inbouw van een nieuwe dieselmotor type 12 KVD 18/21-AL5 van 1029 kW (de originele motor leverde slechts 736 kW) bij 65 locs tussen 1983 en 1991.

**FOTO 92-XX** De 204 366-9 verlaat op 14 maart 2009 het station van Terneuzen en begeeft zich naar Sas van Gent. Jean-Luc VANDERHAEGEN.







**FOTO 92-XX** Een ontmoeting tussen de 204 366-9 en de 6244 in Sas van Gent. Pierre HERBIET.

Er doen momenteel nog veel ex-DR V100'en dienst bij privéoperatoren in Duitsland, Oostenrijk, Italië, Nederland (ITL, Shunter, ProRail, Spitzke Spoorbouw, Rail Feeding en Volker Rail) en de filialen van DB-Schenker in Hongarije,

Roemenië en Bulgarije. Een deel van de 190 naar China geëxporteerde machines doet nu nog dienst. Daarbij gaat men rustig door met het ombouwen van geschrapte locomotieven. Een aantal door de Alstom-fabriek in Stendal gemo-

derniseerde en van een nieuwe motor (MTU of Caterpillar – 1380 kW) voorzien V100'en werden teruggekocht door de DB. Het Oostduitse V100-concept heeft dus nog een mooie toekomst voor de boeg...

**FOTO 92-XX** De 6518 sleept op 27 mei 2009 een graantrein tussen Sas van Gent en Terneuzen en passeert de site van het vroegere station van Philippinne. De 6518 kwam samen met de 6514 op 9 april 2009 aan in Terneuzen. De eerste twee (6510 en 6512) arriveerden twee dagen vroeger. Wim DE RIDDER.





# AGC : HET REGIONAAL MATERIEEL IN HET VOETLICHT



**FOTO 92-XX** Twee hybride AGC-motorstellen van de reeks B-81500 te Osmoy (lijn Tours-Nevers) op 10 juli 2008. Het eerste stel (B-81506/505) kreeg de Rhône-Alpes-schildering. Elk motorrijtuig kreeg een eigen nummer. *Philippe DE GIETER.*

**Sinds de komst van de TGV kende het Franse spoorwegnet geen ingrijpende veranderingen meer. Terwijl er nu reeds 2/3 van de 700 bestelde AGC's (automoteur à grande capacité) geleverd is, kan de SNCF fier zijn op revolutionaire wijzigingen die werden doorgevoerd in het regionale treinverkeer. Dit betekende de redding en een verbetering van het regionale verkeer dat met veel moeite in stand werd gehouden.**

Totaal nieuw bij deze voertuigen zijn de koppeling van de wagenkasten (zoals bij de TGV), verlaagde vloer, open intercircuitatie, elektrische hulpmotor, snelheidsbegrenzer,...

Dit materieel werd voor het eerst ingezet op regionale verbindingen in 2004. De stellingen zijn drie- of vierdelig, hebben twee motoreenheden en worden geleverd in vier versies:

- X-76500 ofwel XGC voor de dieselversie;
- Z-27500 ofwel ZGC voor de elektri-

sche versie (tweespanning 1,5 kV/25 kV-50 Hz);

- B-81500 ofwel BGC voor de hybride versie: elektrische (1,5 kV)/diesel;
- B-82500 ofwel BGC "bibbi" voor de hybride versie: tweespanning 1,5 + 25 kV/diesel.

De druk om feilloos functionerend materieel in te zetten in alle hoeken van het land, maakt van de "bibbi" het neusje van de zalm van het gemotoriseerd materieel. De versie van de BGC



**Een unieke beschildering: het 100ste AGC-stel vooraan (X-76603/604) rijdt in treinschakeling naar Paris Nord. Voor de omgeving bleef de tijd stilstaan. Soissons, 31 oktober 2007. Gilbert LAURENT.**



is een ware technische revolutie en biedt een ongekennde soepelheid. De grootste troef: uitgebreide inzetmogelijkheid op zowel geëlektrificeerde als op diesellijnen zonder bijkomende milieubelasting in de verstedelijkte gebieden.

Een belangrijk probleem, de toegang tot Paris Est met dieseltractie van de autonoom rijdende BGC op lijn 4 (Provins, Troyes, Chalindrey) was opgelost en deed alle vormen van protest, zoals destijds bij de CC 72000, verstommen. Bovendien zijn er nog andere voordelen ondanks de duurdere aankoop: met name kunnen door de aankoop van deze hybride stellen elektrificatieprojecten worden begraven. Zo zal de verbinding Laroche – Auxerre, een zijtak op de as Paris – Dijon, toch niet worden geëlektrificeerd.

Men zal dus niet verwonderd zijn dat dit paradepaardje van Bombardier, (waarmee men nog weinig ervaring heeft) toch een verpletterend succes kent. Alle regio's, 21 in totaal, trachten zoveel mogelijk treinstellen in bedrijf te nemen. Recordhouders zijn momenteel *Rhône-Alpes* en *Lorraine*. Samen hebben zij reeds een 40-tal treinstellen in dienst in 2009.

Wanneer de 453 treinstellen in dienst zullen zijn, zullen zij verspreid zijn over 24 plaatsen, want elke regio heeft de



**Het zesde stel in frisse livrei werd pas geleverd aan de regio Champagne-Ardenne. De B-82511/512 BGC "bibbi" wordt hier alleen ingezet voor de 1547 Paris Est - Chalindrey op 23 april 2009. Gilbert LAURENT.**

neiging om er zoveel mogelijk naar zich toe te trekken! De verdeling zal zeer heterogeen zijn: zo zijn er telkens een honderdtal exemplaren voorzien voor Dijon, Marseille en Lyon Vaise. Tours daarentegen krijgt er slechts zeven.

Gevolg: deze verspreiding en de ver-

schillende versies zorgen voor 354 verschillende diensten die heel onevenwichtig verspreid zijn. Zo bestaat de inzetreeks van de ZGC van *Auvergne* uit 2 dagen, deze van de BGC van *Rhône-Alpes* telt 27 dagen! Mede hierdoor is de AGC op het gehele net te bespeuren.

**Vertragingen leveren soms leuke beelden op: twee treinen in trinschakeling kruisen elkaar op het viaduct van Longueville op 23 april 2009. Gilbert LAURENT.**







**FOTO 92-XX** Twee gekoppelde elektrische AGC's van de reeks Z-27500 te Île Sainte Lucie, op de lijn Perpignan - Narbonne op 22 juli 2008. Vooraan de Z-27661/662 in de Languedoc-Roussillon-livrei. Michel HANSSENS.

De inzetreeks van deze armada is duizelingwekkend: in alle regio's samen worden wekelijks 9700 treinen gereden en worden er 986.000 km afgelegd of, om het anders voor te stellen: dagelijks rijden ze 2,5 tot 4 maal rond onze aardbol.

Dit materieel wordt geprezen voor zijn comfort, uitzicht en prestaties (160 km/h, versnelling van 0,66 tot 0,82 m/s<sup>2</sup> volgens de versie, ...) en heeft zoveel mogelijkheden dat het overal kan wor-

den ingezet: zowel voor regionaal verkeer als op interregionale verbindingen. Vandaar hun lange inzetdagen waarvan sommige de 400 km overschrijden: bv. Lyon – Tours en Tours – Dijon.

Per inzetreeks zijn er recorddagen waarbij afstanden van 800 km worden afgelegd: in *Picardie* (Paris – Laon), *Basse Normandie* (Rouen – Rennes), *Centre* (Tours – Bourges), *Auvergne* (Clermont – Nevers en Lyon); 1000 km

*Rhône-Alpes* (Lyon - Savoie), 1100 km in *Aquitaine* (Bordeaux - Arcachon en Mont-de-Marsan), 1200 km in *Bourgogne* (Paris - Auxerre) en zelfs 1500 km in *Champagne-Ardenne* (Paris - Troyes - Chalindrey).

Deze cijfers gelden echter niet voor alle versies: de BGC komen het meest in actie. De XGC legt per inzetreeks slechts 830 km af, de ZGC slechts 960km.



**Een XGC in de kleuren van de regio Champagne-Ardenne in actie voor een scholierentrein Reims - La Ferté-Milon. Mont-Notre-Dame (op de oude lijn Paris - Luxembourg), 13 februari 2008. Gilbert LAURENT.**





19 AGC-stellen "bibli" Transilien werden geleverd en worden ingezet vanuit Provins en vervangen de RIB-stellen (rame inox banlieu) die geslept werden door de 67400 van Longueau. De inzet wordt beperkt tot de verbinding Paris Est – Maux en La Ferté-Million in afwachting van de levering van vijf nieuwe AGC "bibli" in 2010. Op 18 maart rijdt de AGC "bibli" 82531/82532 op de verbinding Gretz – Provins. Doortocht van Verneuil-L'Étang.

Dominique SERET.

Als we de diensten per regio in detail bekijken zijn deze zeer verschillend: zo legt een XGC, gestationeerd in de Alsace, in de omgeving van Strasbourg op werkdagen het equivalent af van 11 ritten van 40 km. Deze uit de Auvergne rijden gemiddeld drie ritten van 190 km.

Rekening houdend met de verschillende versies is er een duidelijk verschil in de taken. Zo rijdt een XGC gemiddeld zes trajecten van 65 km, de ZGC en BGC komen op vijf ritten van resp.

85 en 90 km.

De AGC kan in treinschakeling worden ingezet (max. drie eenheden), al blijft deze toepassing een grote uitzondering (slechts 1,5% van het commerciële verkeer).

De speerpunt van de inzet is Île de France en concentreert meer dan de helft van de stellingen op Paris – Provins (3 vierdelige ZGC per trein), gevolgd door Rhône-Alpes waar ze voornamelijk worden ingezet op de gemeen-

schappelijke sectie Lyon - Bellegarde van de lijnen naar Genève, Évian en St Gervais (3 vierdelige ZGC per trein).

Zij komen ook in actie in de Languedoc-Roussillon (3 vierdelige ZGC op Avignon - Nîmes - Toulouse en Cerbère), gevolgd door Bourgogne (3 vierdelige stellingen BGC per trein op Paris – Auxerre), Picardie (3 driedelige stellingen XGC per trein) en de Alsace (3 driedelige stellingen XGC in de buurt van Strasbourg).

**FOTO 92-XX** Het hybride motorstel B-81551/552 in "Metrolor"-livrei bij doortocht te Varangéville (tussen Nancy en Lunéville) op 17 april 2007. Michel HANSENS.







**FOTO 92-XX** Een ontmoeting met het verleden: na een rit op lijn 4 Paris - Basel, verlaat de 117523 (na frontwisseling) het vertakingsstation Longeuville en rijdt naar Provins via de enkelsporige vertakking. Het stel draagt de kleuren van Île-de-France. Gilbert LAURENT.

De treinen bestaande uit 2 of 3 stellen in treinschakeling komen meer en meer voor en zijn momenteel goed voor 2040 bewegingen per week of 20% van het verkeer. Kwantitatief is de BGC het best vertegenwoordigd (850 treinen), gevolgd door de ZGC (680 treinen) en de XGC (510 treinen). De sterkste ver-

houding vinden we terug in *Nord-Pas-de-Calais*, *Aquitaine*, *Auvergne* en *Rhône-Alpes* waar bijna één trein op twee (43 tot 47 %, afhankelijk van de regio) uit deze stellen bestaat. Vooral *Île-de-France* breekt alle records met 74% of 174 treinen op 234. Het absolute record is de vrijdag met 364 stellen

in treinschakelingen, waarvan er 24 bestaan uit drie stellen.

Hoe indrukwekkend deze cijfers ook zijn, zij verdwijnen in het niets bij de prognoses voor 2011. In *Rhône-Alpes* zullen 83 AGC's worden ingezet voor 200 treinen per dag of gecumuleerd

**FOTO 92-XX** Twee motorstellen AGC Z-27500 (vooraan de Z-27574/575) in de klassieke TER-livrei in de omgeving van Culoz, 19 juli 2007. Pierre HERBIET.





30.000 km per dag.  
Dit is een voorsmaakje van de centrale rol die is toebedeeld aan de AGC op het Franse net.

Gilbert LAURENT

→ De 76609/610 van de regio Picardie rijdt in een landelijke omgeving als 848629 Tergnier - Reims op 25 september 2008. Gilbert LAURENT.

↓ FOTO 92-XX Twee motorstellen in Languedoc-Roussillon-livrei. Vooraan de Z-27662/661. Saint-Chamas, 16 oktober 2008.

Michel HANSSENS.



KENMERKEN	XGC	ZGC	BGC	BGC (bibi)
	diesel	elektrisch 1,5 + 25 kV	hybride 1,5 kV	hybride 1,5 + 25 kV
Nummering :	X-76500	Z-27500	B-81500	B-82500e
Effectief :	163	217	178	142
Asindeling :	Bo'2'2'Bo'	Bo'2'2'Bo'	Bo'2'2'Bo'	Bo'2'2'Bo'
(vierdelig)	(Bo'2'2'2'Bo')	(Bo'2'2'2'Bo')	(Bo'2'2'2'Bo')	(Bo'2'2'2'Bo')
Maximale snelheid :	160 km/h	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Totaal vermogen :	1300 kW	1300 kW	1300 kW	1300 kW
- tractiemotor :	4 x 325 kW	4 x 325 kW	4 x 325 kW	4 x 325 kW
- dieselmotor :	2 x MAN 2 x 662 kW	-	2 x MAN 2 x 662 kW	2 x MAN 2 x 662 kW
Type dieselmotor :	MAN D2842 LE 606	-	MAN D2842 LE 606	MAN D2842 LE 606
Totaal gewicht :	133,3	124,9 t	134,9 t	134,9 t
(vierdelig)	(161,2 t)	(152,8 t)	(163,2 t)	(163,2 t)
Totale lengte :	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)	57,4 m (72,8 m)
Lengte wagenkast :	2,950 m	2,950 m	2,950 m	2,950 m
Aantal zitplaatsen :	22A + 122 B	22A + 122 B	22A + 122 B	22A + 122 B
(vierdelig)	(22A + 170 B)	(22A + 170 B)	(22A + 170 B)	(22A + 170 B)





# Beelden van de Tanzaniaanse spoorwegen



**FOTO 92-xx** Heden worden de Tanzaniaanse spoorwegen uitgebaat door Tanzania Railways Corporation (TRC). Deze maatschappij werd opgericht op 27 juli 1977. Op 10 januari 2009 komt een reizigerstrein aan te Pugu, op de lijn die Dar es Salaam (de hoofdstad van Tanzania) met Kigoma verbindt (een afstand van 1254 km). De trein wordt gesleept door twee locomotieven reeks 73 van Indische oorsprong. Op kop de 73-R-27, een gemoderniseerde machine (R). Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 92-xx** In 1976 werden 41 locomotieven reeks 73 gebouwd door Diesel Loco Yaranasi India. Zij zijn uitgerust met een dieselmotor van 1380 pk, hebben een elektrische overbrenging en halen een snelheid van 100km/h. Doorrit te Soga van een reizigerstrein gesleept door de 73-14 op 11 januari 2009. Thierry NICOLAS.







**FOTO 92-xx** Het Tanzaniaanse spoorwegnet heeft een totale lengte van 2600 km. Het omvat twee hoofdlijnen van oost naar west met vertrek uit Dar es Salaam, gelegen aan de Indische Oceaan. De eerste lijn komt uit Tornga Awrsh (Taraza), heeft een spoorbreedte van 1,067m en laat de verbinding toe naar Zuid-Afrika via Zambia. De tweede lijn, op meterspoor, gaat richting Kigoma en houdt o.a. een aansluiting in naar Kenia. Een derde hoofdas van noord naar zuid, eveneens op meterspoor, verbindt Korogwe met Morogoro. Dit geheel wordt afgerond met enkele secundaire lijnen. Op 9 januari 2009 komt een reizigerstrein, gesleept door de DE1023, aan te Mgenza. Deze reeks locomotieven met asindeling Co'Co' werden in Duitsland gebouwd door Krupp onder licentie van General Electric (dieselmotor GE 12FDL7 van 2394 kW – 120t – 103 km/h). De rijtuigen zijn van Chinese oorsprong. Thierry NICOLAS.

**FOTO 92-XX** Twee locomotieven van de reeks 73-R slepen een lange reizigerstrein komende van Kigoma en gefotografeerd in de omgeving van Pugu. In 2007 heeft de Indische maatschappij Rites Ltd een overeenkomst voor 25 jaar in de wacht gesleept in verband met de uitbating van zowel het reizigers- als het goederenverkeer. Deze maatschappij werd herdoopt als Tanzania Railway Ltd (TRL). Yves STEENEBRUGGEN.







**FOTO 92-xx** Op 11 januari 2009 vertrekt een goederentrein, gesleept door twee locomotieven van de reeks 8800, uit Dar es Salaam. Van deze locs met asindeling 1Co'Co'1 werden 35 eenheden geproduceerd in 1972 en in 1979 door MLW in Canada. Vermogen 1880 pk, totale massa 103t, maximum snelheid 72km/h. Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 92-xx** Thyssen Henschel leverde in 1979 een reeks van 24 B'B' met hydraulische overbrenging. Zij vormden de reeks 6400 (vermogen 740 pk, totale massa 38,6t en een snelheid van 72 km/h). U ziet de 6405 in het depot van Dar es Salaam op 10 januari 2009. Thierry NICOLAS.







**FOTO 92-xx** Op 10 januari 2009 komt een goederentrein aan te Makwanga, gesleept door loc DE 1031. Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 92-xx** De DFH1 014, van Chinese makelij, rangeert een goederentrein in het station van Yombo. Sinds 1976 heeft China zeer veel geïnvesteerd in het Tanzaniaanse spoorwegnet. Zij hebben in het bijzonder de aanleg van de Tazara-spoorweg gefinancierd. (Tanzania-Zambia Railway Authority), een lijn met een lengte van 1860 km . Thierry NICOLAS.





# Pakwagens 13.601 t/m 13.603 type 4010a

Na de Eerste Wereldoorlog kregen de Belgische Staat en de private maatschappijen, in overeenstemming met het Verdrag van Versailles van 28 juni 1919, ter compensatie van de verliezen geleden tijdens de vijandelijkheden, een groot aantal zeer verschillende voertuigen. Hieronder waren veel goederen- en pakwagens voor goederentreinen.

De pakwagens voor goederentreinen zijn voertuigen die veel afzien tijdens de samenstelling van de treinen. Omdat elke goederentrein een pakwagen nodig had, waren zij in grote getale aanwezig.

Het ontbreken van comfort in de pakwagens in de jaren '30 was de oorzaak van talrijke klachten van de treinchefs. Zij klaagden meestal over tocht en waterinsijpeling tijdens regenbuien.

Omdat vele pakwagens versleten waren werd een groot aantal ervan buiten dienst gesteld. De beste kregen echter nog wel een revisie.

Rond 1938 groeide bij de NMBS het plan om nieuwe pakwagens te laten bouwen op het onderstel van de Duitse exemplaren van het type 4020(1) met 7.20 m kastlengte. De nieuwe pakwagen viel op door de centrale kast met voor- en achteraan een platform met vaste schutborden. De houten kast werd gebouwd door de CW Gentbrugge. Het metalen boldak werd gemaakt door de privé-industrie. De kast had een periscoop zoals de pakwagens van het type 4012b(1), die in 1948-1949 zouden worden geleverd aan de NMBS. De deuren en vele andere onderdelen zijn gerecupereerd van afgebroken oude rijtuigen. Dit is het geval met onder andere de verluchters en de ramen afkomstig van GCI-pakwagens. De voertuigen werden samengesteld door de wagenwerkplaats van Schaarbeek.

De eerste twee pakwagens werden overgebracht naar Merelbeke op 30 juni 1939. Zij waren ondergebracht in het type 4010a en droegen de nummers 13.601 en 13.602 (zij waren gebouwd op de onderstellen van de ex-Duitse pakwagens 13.045 en 13.201).

Op 3 juli 1939 werd de 13.601 ingezet in goederentrein 6166 Merelbeke - Ans. De volgende dag keerde hij terug naar Merel-



*Pakwagen type 4020(1) nr. 13.467 maakt deel uit van de Duitse pakwagens van de reeks 13.000 t/m 13.700 verkregen door de Belgische Staat. Het onderstel van dit voertuigtype diende voor de bouw van de nieuwe pakwagens 13.601 t/m 13.603. Georges DESBARAX, verzameling Charles OCSINBERG.*

beke met de 6165.

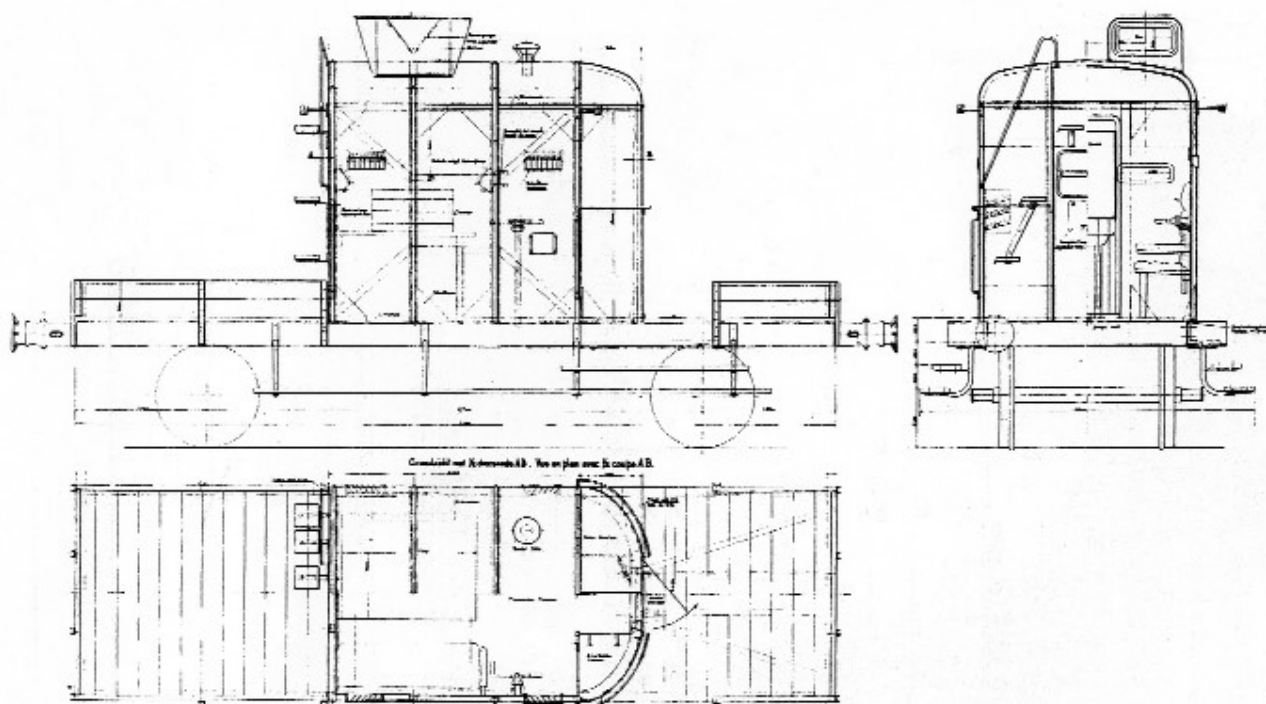
De 13.602 voerde dezelfde ritten uit op 5 en 6 juli.

Na 14 juli werd het materieel geëvalueerd door de treinchefs. Zij noteerden de verschillende gebreken waarvoor een oplossing moest gezocht worden. De NMBS-directie besliste de proefperiode nog te verlengen.

Na deze periode werden de voertuigen opnieuw geëvalueerd en de gebreken, zowel binnen als buiten, verholpen.

Een nieuwe tekening werd gemaakt voor de bouw van een derde en een vierde pakwagen. Enkel de derde werd gebouwd. De roldeuren werden vervangen door zwaaideuren, terwijl de treeplanken werden ingekort. De verbeterde pakwagen droeg het nummer 13.603 (ex-Duits 13.257) en werd geleverd op 2 december 1939. Hij vertrok onmiddellijk naar het station Brussel-Leopoldswijk waar hij ter beschikking stond van de hoofd-ingenieur.

Op 10 mei 1940 werd België door Duitsland aangevallen. Na de 18-daagse veldtocht volgt de Duitse bezetting.



*Bouwplan van de nieuwe en verbeterde pakwagen 4010a. Oorspronkelijk was de bouw van 123 eenheden voorzien (nrs. 13.601 t/m 13.723). Verzameling Charles OCSINBERG.*







*Bij gebrek aan een foto van deze pakwagens, drukten we hier een tekening af.*

*Het was voorzien de pakwagens 13.603 en 13.604 te bouwen met zwaaiendeuren, afkomstig van afgebroken rijtuigen. Als men het nieuwe plan (zie linker pagina) bestudeert kan men zich afvragen waar deze deuren op de zijwanden kunnen geplaatst worden. Vermoedelijk had de 13.603 geen deuren meer op de zijwanden. Pakwagen 13.604 werd niet meer gebouwd.*

*Charles OCSINBERG.*

De bezetter gebruikte alle types goederen- en reizigerspakwagens door elkaar in militaire konvooien. Dikwijls bleven zij achter in het buitenland of werden vernietigd door oorlogsdaden. Niettegenstaande het grote aantal, kreeg de NMBS te kampen met een tekort aan pakwagens. De 120 overblijvende van de 123 ex-Duitse pakwagens die uit dienst waren genomen om te worden omgebouwd tot pakwagens van het nieuwe type werden terug in dienst genomen.

90 GCI-pakwagens, overbodig in de reizigersdienst, werden overgeheveld naar de goederendienst nadat zij terug in orde werden gebracht en nadat er enkele kleine aanpassingen werden gedaan zoals het plaatsen van een kolenkachel. Zij werden de reeks 12.501 t/m 12.590. Wij toonden reeds een foto van dergelijke pakwagen in een kolentrein. (ODB 91, p. 61).

Om het programma van de bouw van de nieuwe pakwagens te kunnen afwerken, werd gedacht om chassis te gebruiken die afkomstig waren van oude buiten dienst gestelde houten rijtuigen.

Het uitbreken van WO II betekende het einde van de bouw van de nieuwe pakwagens. Hun bouw nam te veel tijd in beslag want de werkplaatsen draaiden op volle toeren voor het onderhoud en herstelling van materieel dat door oorlogsdaden werd beschadigd. Daarbij liepen de kosten te hoog op in deze moeilijke periode.

Tijdens de oorlog vond men de pakwagens 13.601 en 13.602 terug in het "Rood boek" (verwijzend naar de kleur van de kaft), opgesteld in opdracht van de bezetter. Dit schriftje is de lijst van de effectieven en van de beurtregelingen van de goederenpakwagens en hun toewijzing aan de verschillende stations. In het schriftje van 10 november 1941 hebben de beide pakwagens nog steeds Merelbeke als standplaats. Er is geen spoor van pakwagen 13.603, maar we vermelden onmiddellijk dat er slechts twee schriften van 1941 werden teruggevonden.

De zekerheid dat zij de oorlogsjaren hebben overleefd bestaat niet. Nochtans: na het beëindigen van de vijandelijkheden blijkt dat meerdere treinen werden opgemerkt te La Louvière-Gare-industriële waarin een dergelijke pakwagen was opgenomen.

Er werd geen enkele foto van dit type pakwagen gevonden. Dit is de reden waarom wij een tekening ervan publiceren. Iemand herkent misschien dit rare voertuig of misschien bezit toch iemand een foto...

Het project van de nieuwe pakwagens kwam terug te voorschijn met de bouw door de privé-industrie in 1948/49 van de metalen pakwagens type 4012b(1), later het type 4012B1 nummers 16.000 t/m 16.499. Let op de gelijkenis met de pakwagens 13.601 t/m 13.603 en de bijna identieke periscoop.

*Charles OCSINBERG.*



**Pakwagen 16.333, maakte deel uit van de reeks metalen pakwagens 4012b(1) genummerd van 16.000 t/m 16.499, gebouwd in 1948/49. Verzameling Charles OCSINBERG.**





## Dolle rit van de 29.106

In tegenstelling met een reeks van 80 machines van het type 29 die volledig geassembleerd uit de Verenigde Staten toekwamen, werden de 220 locomotieven van dit het type vanuit Canada als bouw pakket ingevoerd, netjes verpakt in grote kisten.

Zo ook werd de 29.106 (MLW 74603) na haar ontschepping te Antwerpen geassembleerd te Antwerpen-Dam en na de nodige testen toegewezen aan de stelplaats van Ronet op 31 mei 1946. In maart 1953 verhuisde ze naar Hasselt, tot het einde van haar carrière. Ze werd geschrapt op 5 oktober 1964. Net als de andere 56 locomotieven, toegewezen aan Ronet, werd ze vooral ingezet naar Liège, Arlon, Brussel, Charleroi, Tienen (lijn 142) en Dinant-Givet.

Onze locomotief reed het liefst tussen Dinant en Givet, flanierend langs de oevers van de Maas en genietend van de mooie landschappen. Spijtig genoeg echter was het telkens hard werken geblazen, hetzij met een hele rits GCI's aan de haak, hetzij, vaak in dubbeltractie met een 26 uit Bertrix, op kop van een zware goederentrein. Ze had wel eens meer halt willen houden op een mooi plekje, maar ongenadig joeg de machinist haar vooruit. Trouwens ze moest al 13 keren halt houden aan de talrijke stationnetjes en stopplaatsen tussen Namur en Givet.

### De ontsnapping

De eigenzinnige locomotief zat echter te broeden

op een mogelijkheid om aan de dagelijkse sleur te ontsnappen. Op 9 maart 1948 rond 20 uur was het zover! We lezen in "La Meuse" van donderdag 11 maart:

*"Dinsdag 9 maart rond 20 uur, groot alarm in het station van Namur en op blokpost 1. Locomotief 29.106 uitgeweken in de stelplaats van Ronet, maar onder stoom, begon plots te rijden! Door een verhoging van druk kwamen de remmen los en reed de machine tegen 40 km/h per uur richting Namur! De dispatching van Ronet was zich snel bewust van de ernst van het gebeuren. De blokpost te Namur moest ontruimd worden, want men zou de locomotief afleiden naar een dood spoor naast het gebouw. De machine vernielde de stootblok, boorde zich vervolgens in de toegangshal en kwam uiteindelijk terecht in het "afstempelingsbureau". Vervolgens kwam een deel van de eerste verdieping naar beneden en de voorste wielen vernielden ook nog eens de liftschacht van de blokpost.*

*'s Anderendaags waren werklieden, reeds vanaf 10 uur, druk in de weer om de op hol geslagen locomotief te bevrijden. Zeer gevaarlijk werk, want elk ogenblik kon de rest van het gebouw instorten! Een stevige stelling moest de beschadigde muren overeind houden. Rond 20 uur kon de locomotief uit haar ongelukkige positie bevrijd worden!"*

Zo eindigde 61 jaar geleden op vrij dramatische wijze het mooie uitstapje langs de schilderachtige Maasvallei van een eigenzinnige stoomlocomotief!

Eén van de 300 machines, gebouwd aan de andere kant van de oceaan, om de NMBS mee te helpen herstellen van 4 jaar Duitse bezetting.

Michel HERBIET



**De 29.106 onder het puin van blokpost 1 te Namur op 10 maart 1948. Verzameling Etienne LABAR.**

*Artikel verschenen in het tijdschrift an de "Club du Rail Miniature Mosan "Ferro Flash Namur" nr. 126 van maart 2004.*





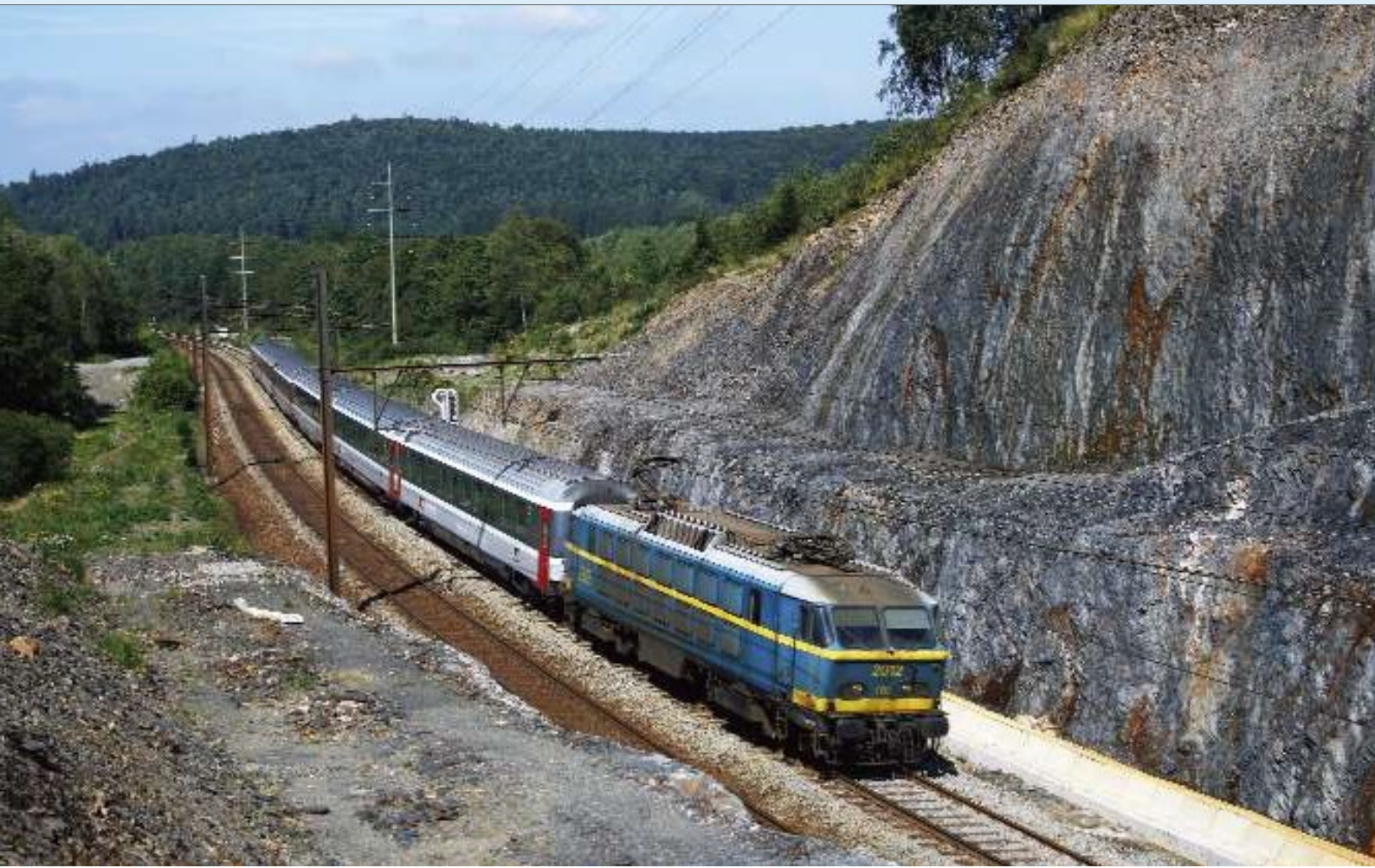
## De mooiste sites van België

**HATRIVAL**

*Een heel mooi plekje bevindt zich bij kilometerpaal 145 op de lijn naar Luxemburg, ongeveer halweg tussen het oude station van Hatrival en het station van Libramont. Het is alleen te bereiken via een pad doorheen het bos!*

**FOTO 92-xx** ↑ 24 april 2009, een trein met boomstammen bestemd voor de papierfabriek van Harnoncourt (Virton), wordt voor de laatste keer tussen Kinkempois en Stockem gesleept door twee 55-ers, de 5539 + 5532. Michel HANSENS.

**FOTO 92-xx** ↓ In de namiddag staat de zon aan de andere kant van de sporen. Augustus 2007, de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid – Zürich snelt voorbij KP 145. Serge MARTIN.





# Gisteren



115

## REBECQ

De sectie (Braine-le-Comte - ) Tubize - Rognon van de lijn 115 werd door de Belgische Staat in twee etappes in dienst genomen: Tubize – Quenast op 1 juli 1872 en Quenast – Rognon op 15 november 1879. Het station van Rebecq lag ongeveer halweg Quenast - Rognon. Het reguliere reizigersvervoer werd gestaakt op 1 oktober 1961, waarna het stuk Quenast-Rognon in december 1963 volledig werd gesloten en het werd opgebroken in 1965.

Het station van Rognon had een goederenloods en een loskoer. De foto boven dateert uit 1907. Rechts zien we een locomotief van de goederendienst, links een pakwagen op het hoofdspoor. Op de foto onderaan zien we het station langs de straatkant in 1910. Het stationsgebouw bestaat vandaag nog altijd, het ligt nu helemaal omsloten door het wegverkeer en heeft nu de functie van ontvangstgebouw voor de RRR.

Documenten: verzameling TSP; foto's: Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Vandaag



### Vandaag



# Gisteren





# Dit is Belgisch

## BOSNIË

### Loco nr. 1

Baume & Merpent heeft rond 1952 vijf standaard diesellocomotieven van 41t geleverd aan de Joegoslavische industrie, via een Joegoslavische handelsmissie in Brussel. Deze machines met vier aangedreven assen (Bo'Bo') hadden een elektrische overbrenging en waren afgeleid van het type General Electric van 44t. De machines waren uitgerust met twee Caterpillar-dieselmotoren van elk 200 pk. ( totaal beschikbaar vermogen 300pk ).



↑ *Eén van deze machines is nog steeds actief bij de steenkoolmijn "Boris Hidric" te Lukavac in Bosnië, waar zij destijds geleverd werd. Tomas MEYER-EPPLER, 22 mei 2002.*

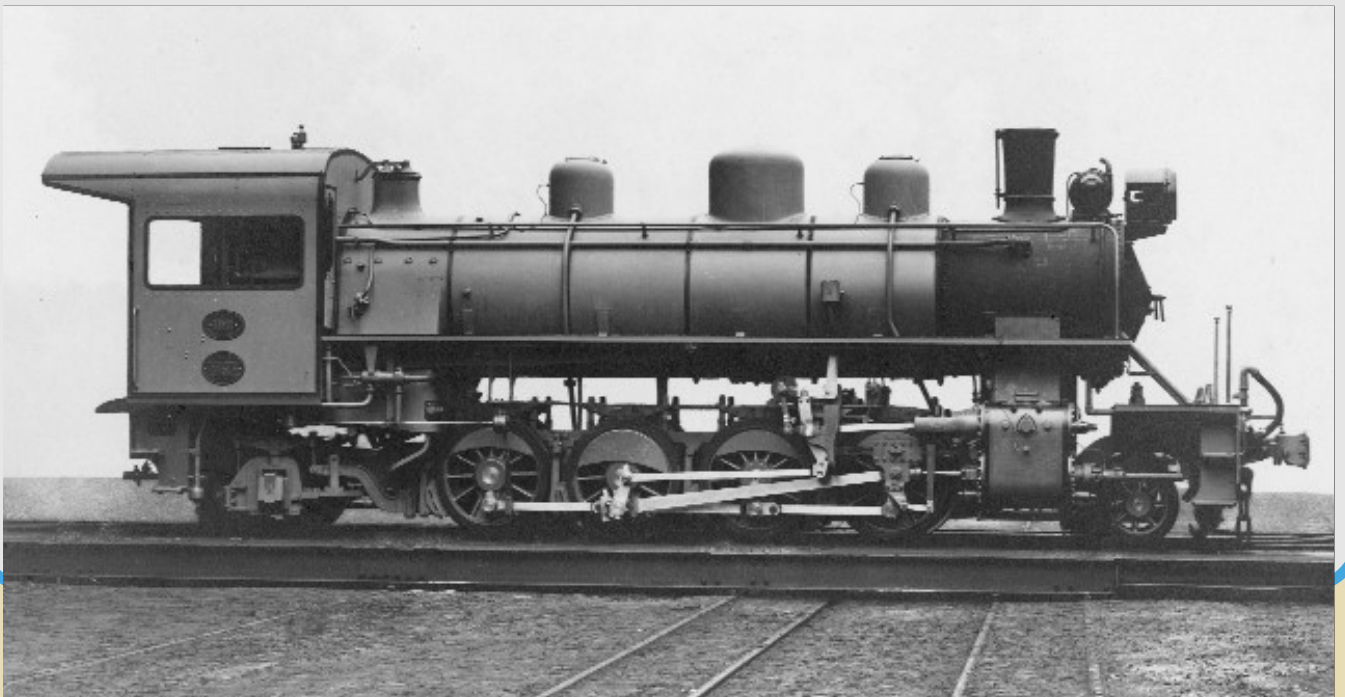
→ *Een zicht bij de fabriek Baume & Merpent waar men de vijf locomotieven van 41t ziet staan die door Joegoslavië besteld werden. De loc van de foto hierboven kan men op de voorgrond waarnemen. Foto Baume & Merpent, verzameling TSP.*



## CONGO : 1D1 reeks 100

Op 5 december 1924 ontvingen Cockerill en La Meuse beide een bestelling voor de levering van zes Mikado's (1D1) aan de "Chemin de fer du Bas-Congo" in Katanga (BCK). Deze locomotieven met oververhitting en een keteldruk van 15 kg/cm<sup>2</sup>, droegen de nummers 101 t/m 112. Zij wogen leeg en zonder hun tender 66,5 t en bedrijfsklaar 72,6 t. De aangedreven wielen hadden een diameter van 1,100m. Identieke machines werden in 1929 gebouwd door Tubize (BCK 113 en 114), en door FUF te Haine-Saint-Pierre (BCK 116 t/m 118) en eveneens geleverd door St-Léonard.

*De foto toont de 103, gefotografeerd bij het verlaten van de Cockerillfabriek Foto Cockerill, verzameling TSP.*





## 70 jaar geleden ...



Na het in dienst nemen van het prototype motorwagen 606.01 gebouwd door Baume & Merpent in 1936, bestelde de NMBS bij de Forges et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (FUF) zes gelijkaardige motorwagens. Ze werden geleverd tussen augustus en december 1939 en genummerd van 608.01 t/m 06. Ze waren uitgerust met een SEM-dieselmotor met 8 cilinders in lijn van 220 kW en een mechanische transmissie SLM Winterthur. Alleen het eerste draaistel was gemotoriseerd. (asindeling: B' 2'). Oorspronkelijk behoorden ze tot de stelplaats van Brugge. Na de Tweede Wereldoorlog opereerden ze vanuit Brussel-Zuid. In juli 1961 verhuisden ze naar Walcourt. Na het sluiten van deze stelplaats in december 1963 kwamen ze in Monceau terecht waar ze hun carrière beëindigden in 1966 en 1967. De 608.05 wordt bewaard in het Historisch Patrimonium van B-Holding. Hier een zicht op de splinternieuwe 608.04 bij het verlaten van de FUF-fabriek te Haine-Saint-Pierre, in de crème-blauwe livrei. Foto FUF, verzameling TSP.

**FOTO BD-9201** Op 5 juli 1959 botste een goederentrein gesleept door de 101.020 (later 2920) te Sint-Job op lijn 26 Schaarbeek Halle, tegen een aantal wagens. Een hulp trein werd vanuit Schaarbeek ter plaatse gestuurd en werkt hier met de stoomkraan van 68t. Vanop motorwagen ES-102 wordt de bovenleiding hersteld. De ES-102 is bewaard door TSP en wordt gebruikt op "le Chemin de fer du Bocq". Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.



## 50 jaar geleden ...



## 50 jaar geleden...



Op 17 juli reed de Koninklijke trein tussen de luchthaven van Zaventem en Brussel-Zuid. De foto werd genomen bij het passeren van het station van Zaventem. De drie Koninklijke rijtuigen werden omsloten door de 204.004 en de 204.008.  
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©..

**FOTO 92-xx** Als voorbereiding op de elektrificatie van lijn 94 Halle – Tournai, besloot de NMBS een nieuw spoor aan te leggen tussen Marcq en Ath. Dit bochtig stuk telde maar liefst 31 overwegen. Het nieuwe tracé werd gekozen in functie van de aanleg van de hogesnelheidslijn Paris – Brussel en werd in dienst genomen op 29 september 1985. Enkele jaren later werd de hogesnelheidslijn aangelegd, parallel hiermee tussen “Coucou” en Marcq. We zien hier hoe 25 jaar geleden op 20 augustus 1985 de sporen werden gelegd in de buurt van Silly. Pierre HERBIET.

## 25 jaar geleden...





