



Nr. 7
December 2025

Gratis tweemaandelijks online magazine



De Spoor Gazet

de_spoor_gazet

De Spoor Gazet
WhatsApp-kanaal



Scan deze QR-code met de camera om dit kanaal te bekijken of te volgen op WhatsApp.
Of klik eenvoudig op onderstaande link:

<https://whatsapp.com/channel/0029VazpwktDTkJzDguvwx2d>

De Spoor Gazet Tweemaandelijks uitgave	Voorwoord
Hoofredacteur: Maarten Schoubben Redactie: Julien Casier Andy Engelen Lars Laenen Peter Van Gestel Met dank aan: DB CARGO Belgium Dries Avonds Wouter De Haeck Wim De Ridder Finn De Vos Jens Debie Nick Deckx Bram Duijvejonck Johan Eembeek Rik Gorleer Michel Hanssens Maxim Herman Thierry Heylen Infrabel Paul Jacobs Alain Janmart Erwin Janssens Stoomtrein Maldegem-Eeklo Medway Belgium NMBS Nicky Morren PFT / TSP Patrick Tassignon Train World Heritage Jef Van Olmen Nathan Van Riet Christian Vanheck Maxime Vete Peter Vierboom	Beste spoorwegvrienden, Ondanks dat de zon niet veel te zien was tijdens deze herfst zijn er toch fotografen die zeer knappe opnames hebben kunnen maken, met zon kan immers iedereen goede foto's maken, maar bij slecht weer is dat toch wat anders. Er gebeurde weer heel wat tijdens de afgelopen 2 maanden in de spoorwereld en een deel van dit gebeuren tonen wij ook verderop in dit nummer. Certus Rail Solutions nam ook afscheid van hun 2 locomotieven van de reeks 27 en hierover zal een groot artikel verschijnen in ons volgend nummer. Heb jij actuele of historische foto's (van in de NMBS-tijd) van de 2707 of 2731? Aarzel dan zeker niet om ons deze te bezorgen op onderstaand mailadres. Ze komen misschien wel van pas om het artikel verder aan te vullen. De laatste zaterdag van november stond in Antwerpen in het teken van het afscheid van de Gentse PCC trams, ook over dit event dat trouwens super goed georganiseerd werd komen wij in het volgende nummer terug. Infrabel organiseert dit jaar een veiling voor het goede doel (zie pagina 29). Een zeer mooi initiatief dat wij ook zeer graag steunen. Infrabel steunt hierbij onder andere De Warmste Week die dit jaar geld inzamelen voor mensen die onzichtbaar ziek zijn. Het gebeurt immers jammer genoeg nog heel vaak dat er mensen zijn die een bepaalde ziekte met zich meedragen. Mensen met een onzichtbare ziekte worden dan ook nog vaak verkeerd beoordeeld door de "specialisten" in onze samenleving. Het is echter niet omdat iemand eens een lach toont of eens een uitstapje maakt, dat het ook daadwerkelijk goed gaat met deze persoon. Dat is slechts een momentopname die jij kan zien, maar het hele leven van die mensen kennen wij niet. Ga hun dus ook niet beoordelen of zwart maken bij andere. Het jaar loopt dan ook ten einde en zo ook het eerste jaar van De Spoor Gazet, ik wil langs deze weg iedereen bedanken! Onze medewerkers, iedereen die ons foto's of artikels bezorgd en vooral jullie! Onze trouwe abonnees en lezers, jullie geven ons de kracht om dit gratis magazine te blijven maken en hiermee door te gaan. Bedankt!!! Ook al is het nog even, ik wil iedereen alvast een zeer warme Kerst wensen, prachtige feestdagen en dat iedereen gezond mag blijven in het nieuwe jaar! Alvast onze beste wensen voor 2026! Wil je zelf een bijdrage of foto's leveren voor De Spoor Gazet? Stuur ons dan zeker een mailtje → spoorgazet@gmail.com Ik wens jullie allemaal veel leesplezier! Vele spoorse groeten Maarten Schoubben

Nog geen abonnee? Abonneer je dan nu gratis op → spoorgazet@gmail.com

Foto op de cover:

De 2155 kreeg een 2^{de} leven in de werkplaats van Salzannes als monument. Meer info hierover kan u verderop in dit nummer terugvinden.

Foto: Maarten Schoubben

Inhoud

De Spoor Gazet Extra.....	4
Een uitgave gemist?.....	5
Historische artikels	6
Sporen naar Antwerpen-Zuid	6
Stoomlocomotief Type 4 (van 1878 > 1882)	8
Rook en stank in de rand van Brussel... De Cokesfabriek Marly in Vilvoorde	14
Uit de oude doos	22
Actualiteit grootbedrijf	23
Loopbaanfiches	23
Stopmerkborden wijzen de weg naar Couvin.....	26
Veiling voor het goede doel door Infrabel	29
ICNG-treinstellen naar Alstom Brugge	29
Velaro voor Egypte te gast in België.....	30
Amsac-rijtuigen op hun nieuwe thuisbasis	31
Het einde voor de 2715.... Of toch nog niet helemaal?.....	33
De 2155 krijgt een nieuw leven in de AC Salzinnes	34
2753 naar de sloper.....	36
Restauratie brug Balgerhoeke	37
Rode ÖBB-Vectron vervangt blauwe Nightjet-Vectron	38
Testen HLE 17 gaan verder	40
Medway 186 227 in nieuwe kleurstelling	41
DB Cargo Belgium onderweg met Infratreinen	42
Grote infrawerken op lijn 34	43
Herfstkleuren.....	45
HV 3 van ES-Schooltrein wordt bewaard	49
Tram- en metronieuws	52
Historische tramfoto's	52
Halloweenritten bij de TTA	55
Reisverslagen.....	56
Grenzenloos sporen met Nicky.....	56
Met De Frecciarossa van Turijn naar Parijs	56
Modelspoor.....	60
Euro 9000 in model	60
Een 2 ^{de} leven	62
Agenda	63

De Spoor Gazet Extra

Naast de tweemaandelijks De Spoor Gazet verschijnt er op onregelmatige basis ook een extra editie. In deze extra edities wordt elke keer een bepaald onderwerp uitvoerig besproken.

Onze abonnees krijgen deze automatisch in hun mailbox en dat volledig gratis!

De volgende extra "Nr 7" bestaat uit 3 delen, het eerste deel zal verzonden worden rond de feestdagen.

Hieronder alvast een voorproefje!

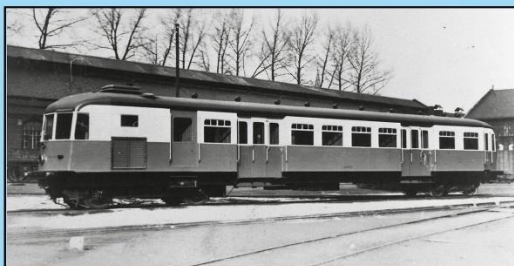
De vooroorlogse Motorwagens Deel 1

Type 600 tot 607 / 650 > 651



Spoor Gazet
Extra nr 7A

Julien CASIER



De vooroorlogse Motorwagens Deel 2

Serielevering type 606 / 608 en 620



Spoor Gazet
Extra nr 7B

Julien CASIER



De vooroorlogse Motorwagens Deel 3

De twee- & driedelige motorstellen



Spoor Gazet
Extra nr 7C

Julien CASIER



Een uitgave gemist?

Via onderstaande links kan u al onze reeds verschenen uitgaves downloaden (met dank aan Patrick Tassignon).

Ondertussen verschenen:

De Spoor Gazet

Nr 1: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%201.pdf>

Nr 2: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%202.pdf>

Nr 3: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%203.pdf>

Nr 4: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%204.pdf>

Nr 5: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%205.pdf>

Nr 6: <https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20nr%206.pdf>

De Spoor Gazet extra

Nr 1: Stoomlocomotieven type 93:

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.%201%20\(Type%2093\).pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.%201%20(Type%2093).pdf)

Nr 2: Stoomlocomotieven typen 96 & 99:

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.%202%20\(Type%2096%20-%2099\).pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.%202%20(Type%2096%20-%2099).pdf)

Nr 3: Stoomlocomotieven type 97:

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.3%20\(Type%2097\).pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.3%20(Type%2097).pdf)

Nr 4: Stoomlocomotieven typen 98 & 99:

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.4%20\(type%2098-99\).pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.4%20(type%2098-99).pdf)

Nr 5: Diesellocomotieven typen 222 & 261:

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.5%20\(Type%20222%20-%20261\).pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.5%20(Type%20222%20-%20261).pdf)

Nr 6: De Lijn 54 Mechelen – Terneuzen

- -

Deel 1 (De vaste installaties):

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.6%20\(Mechelen%20-%20Terneuzen\)%20deel%201%20HR.pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.6%20(Mechelen%20-%20Terneuzen)%20deel%201%20HR.pdf)

Deel 2 (Rollend materieel):

[https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.6%20\(Mechelen%20-%20Terneuzen\)%20deel%202%20HR.pdf](https://www.tassignon.be/trains/documentation/download.php?f=../PDF/De%20Spoor%20Gazet%20extra%20Nr.6%20(Mechelen%20-%20Terneuzen)%20deel%202%20HR.pdf)

Sporen naar Antwerpen-Zuid

Al sinds 2017 zijn Jef Van Olmen en Paul Jacobs in archieven op zoek naar informatie over de geschiedenis van de verdwenen spoorlijnen en stations in de regio Antwerpen. Ze publiceren nu op de archiefwebsite 'Spoorse Zolder' een uitgebreide studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid en de verdwenen spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen.

Het was in eerste instantie hun bedoeling om een boek te publiceren over het onderwerp, maar mettertijd werd zoveel informatie verzameld, dat meer dan de helft ervan niet in een 'papieren boek' zou kunnen worden opgenomen wegens de noodzakelijke beperking van het aantal pagina's ... Bovendien gaat het om een 'meerjarenplan'. Het onderzoekwerk gaat nog steeds voort en de studie is nog lang niet afgerond.

Zoals overal in België verdwenen er in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw ook ten zuiden van Antwerpen verschillende spoorlijnen en stations, waaronder het kopstation Antwerpen-Zuid. In september 2025 was het zestig jaar geleden dat de toren van het eens zo prestigieuze Antwerpse Zuidstation werd opgeblazen. Op de plaats waar het kopstation stond, aan de Bolivarplaats, bevindt zich nu het Antwerpse gerechtsgebouw, ook wel 'vlinderpaleis' genoemd. Niet alleen het reizigersstation verdween, maar ook het rangeerstation Antwerpen-Zuid, de grote goederenkoer, het stukgoedcentrum, het locomotiefdepot, de vele particuliere aansluitingen en de verbindingssporen met de kaaïen. Alleen het administratief gebouw van het stukgoedcentrum aan de Ledeganckkaai, waarin zich nu de kantoren bevinden van de Bank van Breda, is overgebleven (en overigens prachtig gerestaureerd). Op 'Spoorse Zolder' zijn al hoofdstukken te vinden over het reizigersstation en het locomotiefdepot Antwerpen-Zuid.

Wat de verdwenen lijnen betreft: de auteurs beperken zich tot de regio tussen Antwerpen en de denkbeeldige lijn Boom – Mechelen – Lier. Concreet worden de volgende spoorlijnen, inclusief industriële spoorlijnen, in detail bestudeerd:

- de lijn Hoboken – Wilrijk – Mortsel (de zogenaamde 'fortenlijn');
- de lijn Antwerpen-Zuid – Waarloos – Mechelen (de zogenaamde 'lijn van Waarloos');
- de lijn Oude-God – Edegem – Kontich-Dorp – Boom (ook wel 'de lijn van Douai' genoemd);
- het verbindingsslijntje Kontich-Dorp – Kontich-Kazernen;
- het industrielslijntje van Luithagen naar de Antwerpse Mouderijen in Mortsel;
- het goederenslijntje tussen Mechelen-Nekkerspoel en het Keerdok in Mechelen;
- het goederenslijntje van de vertakking Heisbroek naar de tuinbouwveiling in Sint-Katelijne-Waver;
- de lijngedeelten Duffel – Lier en Lier – Broechem/Oelegem van de strategische spoorlijn van 1914 rond Antwerpen.

Deze verdwenen spoorlijnen hadden een totale lengte van bijna 60 km, verbindingsbogen van de knooppunten Mortsel, Wilrijk en Sint-Katelijne-Waver inbegrepen. Opmerkelijk is wel dat de baanvakken Oude-God – Edegem – Kontich-Dorp – Boom, Oude-God – Luithagen en Antwerpen-Zuid – knooppunt Wilrijk al werden opgeheven in de loop van de jaren dertig van de vorige eeuw! De lijn van Kontich-Kazernen via Kontich-Dorp naar Boom sloot in 1952, de lijn van Waarloos en de fortenslijn in 1969-1970. Daarna bleven de beide uiteinden van de fortenslijn nog in gebruik voor lokaal goederenverkeer tot in 1973 (oostelijk gedeelte) en 1978 (westelijk gedeelte). Wel moet worden vermeld dat het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen in 1970 met één nieuwe lijn uitgebreid werd: van Berchem naar het nieuwe doorgangstation Antwerpen-Zuid en de tunnel onder de Schelde, langs de Antwerpse Ring, de zgn. 'vestinglijn'.

In vele gemeenten ten zuiden van Antwerpen zijn nog restanten aanwezig van de verdwenen spoorlijnen. Op sommige zijn er wandel- en fietspaden aangelegd en op enkele oude spoorbermen bevinden zich zelfs natuurgebieden, nl. in Kontich – Waarloos – Duffel en in Mortsel (Klein-Zwitserland). Verschillende oude spoorbermen zijn ook gebruikt voor de aanleg van grote wegen, zoals de Jan de Voslei in Antwerpen-Kiel, de expresweg N171 van Edegem via Kontich naar Reet, de autosnelweg E19 tussen Kontich en de Craeybeckxtunnel en de R11 in Wilrijk. In enkele gemeenten verwijzen straatnamen naar de vroegere aanwezigheid van een station of een spoorlijn.

Door hun informatie in een 'open studie' online te publiceren, laten de auteurs ruimte om hun onderzoek niet alleen zelf uit te breiden, maar ook verder aan te vullen met beeldmateriaal en informatie van anderen. Geïnteresseerden die verbeteringen of aanvullingen willen melden of die over foto's beschikken die in de studie kunnen opgenomen worden, nemen best contact met de auteurs: joseph.van.olmen[a]telenet.be en pauljacops2[a]hotmail.com.

Het is overigens ook de bedoeling om aandacht te besteden aan de grootse maar nooit uitgevoerde plannen om het spoorwegnet ten zuiden van Antwerpen uit te breiden en zelfs gedeeltelijk te elektrificeren.

De studie 'SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID' kan geraadpleegd worden op de website 'Spoorse Zolder / Grenier Ferroviaire'

<https://www.tassignon.be/trains/documentation/documentation.php#Antwerpen-Zuid>

QR-CODE:



Een luchtfoto van het station Antwerpen-Zuid in de jaren dertig.

Vooraan bevindt zich het reizigersstation en daarachter de sporen van het rangeerstation. Rechts op de foto het goederenstation met de laad- en losplaats (goederenkoer) en de stukgoedloods. Achter de loods bevindt zich de locomotiefstelplaats.

Foto: Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief).



Stadsarchief Antwerpen (Felixarchief)

Stoomlocomotief Type 4 (van 1878 > 1882)

Omstreeks 1875 gaf Belpaire de opdracht aan twee ingenieurs van de Etat Belge - de ingenieurs Schaar en Biko - om deze nieuwe zwaardere locomotief te ontwerpen. Men nam geen risico's en nam de gehele aandrijving van een bestaande drieassige locomotief - het type 3 - over. Het doel was om zware voorstadstreinen met deze tenderlocomotief te verzekeren, maar ook om ze te gebruiken op verschillende hellingrijke lijnen.

Na het opstellen van een principeplan door de diensten van de Etat Belge, werd de opdracht voor het ontwikkelen van deze "nieuwe" locomotief toegewezen aan de firma Franco-Belge te La Croyère (voorheen Cie Evrard). Dit was logisch daar deze firma ook instond bij de ontwikkeling van de voorloper, namelijk het type 3.

De opbouw zorgde echter voor problemen: de massa (en aslast) zou sterk verhogen en daarom waren loopassen nodig. Op dat ogenblik waren alle assen in star aangebracht in het chassis, de (draaibare) bissel was nog niet doeltreffend. Men moest oplossingen vinden, dit omdat de radstand te groot werd. De firma Evrard had als test al een type 3 omgebouwd en ontwikkelde een systeem waarbij de loopassen radiaal over een grotere afstand konden verschuiven. In 1878 werd de eerste locomotief type 4 op de universele tentoonstelling van Paris voorgesteld.

Uit de eerste bouwschijf kreeg de firma trouwens negen machines toegewezen. In augustus 1878 werd met de 1087 de eerste locomotief van dit type afgeleverd. Daarna volgden nog de 1088 en 1089 met één maand tussenpauze. Met deze drie locomotieven zouden de nodige testritten doorgevoerd worden. Dit was zeker het geval voor de 1087 die voorlopig in Schaarbeek ondergebracht werd.

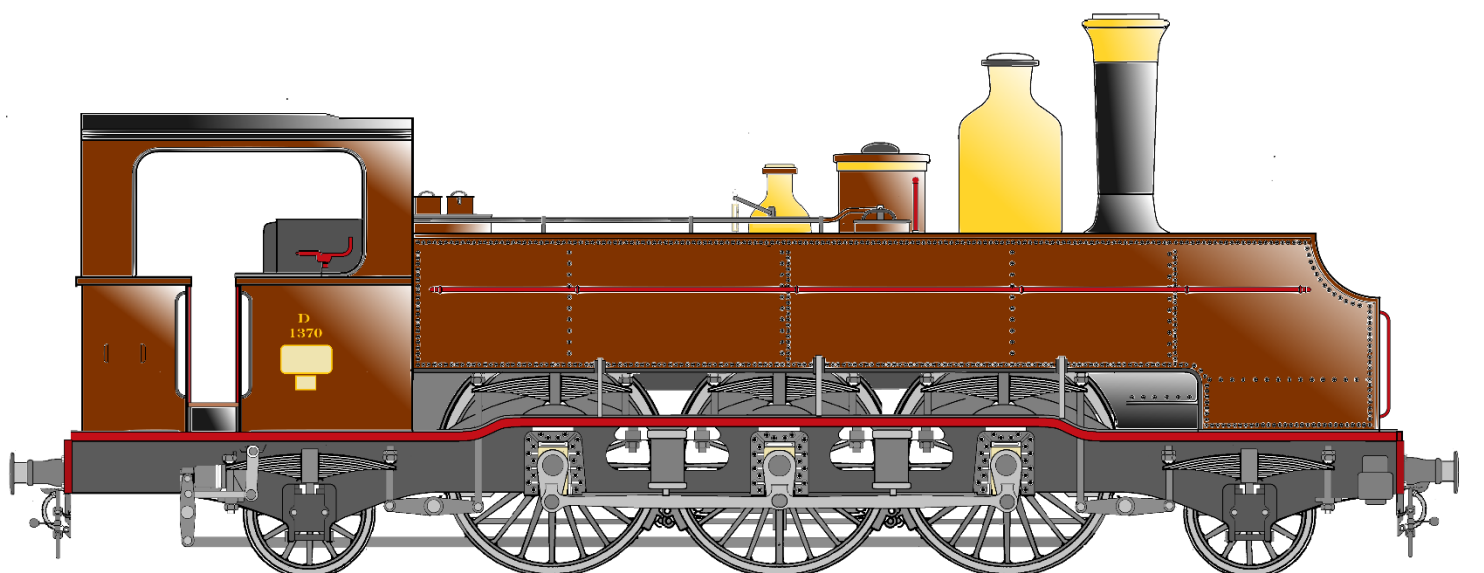
Bij de bouw van deze eerste bouwschijf - die 26 machines omvatte - waren ook AM Tubize, FUF Haine-Saint-Pierre en Cockerill betrokken. Deze locomotieven werden in 1878 en 1879 geleverd. De volgende tabel geeft een overzicht van de eerste (meestal voorlopige) stelplaatsen.

Aansluitend volgde een tweede bouwschijf (nummers 1179 > 1200 - 22 locomotieven) die door dezelfde bouwers werden uitgevoerd, behalve Cockerill die vervangen werd door de Gentse firma frères Carels.

Uit deze bouwschijf werd de 1196, gebouwd door de Ateliers Métallurgiques de Tubize, voorgesteld op de universele tentoonstelling te Brussel van 1880. Ook deze locomotief kreeg een speciale schildering en hiervan was - om ongekende reden - het machinistenhuis vooraan in twee verdeeld (zie foto).

Nadien waren er vijf bijkomende bestellingen van een beperkter aantal locomotieven, namelijk achtereenvolgens 1225 > 1229, 1268 > 1277, 1368 > 1372, 1434 > 1441 en ten slotte 1457 > 1465. Deze worden in de volgende tabel opgesomd. De laatste locomotieven werden begin 1882 afgeleverd.

Bouwer	1878	1879	1880	1881	1882	Tot
Fran-co-Belge	3	8	11	3		25
FUF Haine-SP		8	5	9	1	23
AM Tubize		6	5	11	1	23
Frères Carels		2	10			12
Cockerill		8				8
	3	32	31	23	2	91



Zoals gezegd werden de voorstadstreinen verzekerd, logisch is daarbij dat Brussel het grootste effectief had. Ze waren gestationeerd te Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Brussel-Leopoldswijk, Braine-le-Comte en Baulers. Tweede belangrijke inzetregio was het Centre, met de stelplaatsen Charleroi, Haine-Saint-Pierre, Châtelaineau, Luttre en even verderop Tamines. Verder waren ook machines ondergebracht in de Borinage, te Mons, Saint-Ghislain en Manage. De Luikse agglomeratie herbergde het type 4 te Liège zelf, maar ook te Verviers, Liers, Visé en Landen. Tweede inzetregio waren de Ardennen met machines te Arlon, Jemelle en Bertrix. Bij het begin van de eerste wereldoorlog waren alle locomotieven type 4 nog aanwezig in het bestand en we kunnen deze indelen in drie categorieën. De meeste locomotieven werden niet naar Frankrijk afgevoerd en bleven zodoende in België. Daar er in de eerste maanden niet minder dan 22 locomotieven verschroot werden met recuperatie van de metalen, mogen we veronderstellen dat deze (al langer) afgesteld waren. De rest van het effectief - 34 eenheden - werd geëvacueerd naar Frankrijk, ze kwamen alle tussen 1919 en 1922 naar ons land terug.

Hierdoor kwam het bestand op 36 locomotieven in 1922 en 38 twee jaar later, maar datzelfde jaar werden drie machines (die waarschijnlijk zwaar beschadigd waren) buiten dienst gesteld.

Na een beginperiode met vooral diensten in en om Brussel, verhuisden de meeste machines naar twee andere groepen: Gent-Ledeberg kreeg de meeste machines, een aantal ging naar Liège. Dit met als stelplaatsen Liège en Pepinster. Ook Virton Saint Mard kreeg enkele locomotieven voor de stoptreinen in het zuiden van deze provincie. Deze inzet was van korte duur en al in 1923 gingen alle locomotieven uit deze groep naar Liège over.

In de groep Gent waren ca. 25 locs gehuisvest, dit oorspronkelijk enkel te Gent, vanaf 1926 ook te Kortrijk. Gedurende korte periodes werden de typen 4 ook vanuit Oudenaarde, Oostende en Sint-Niklaas ingezet.

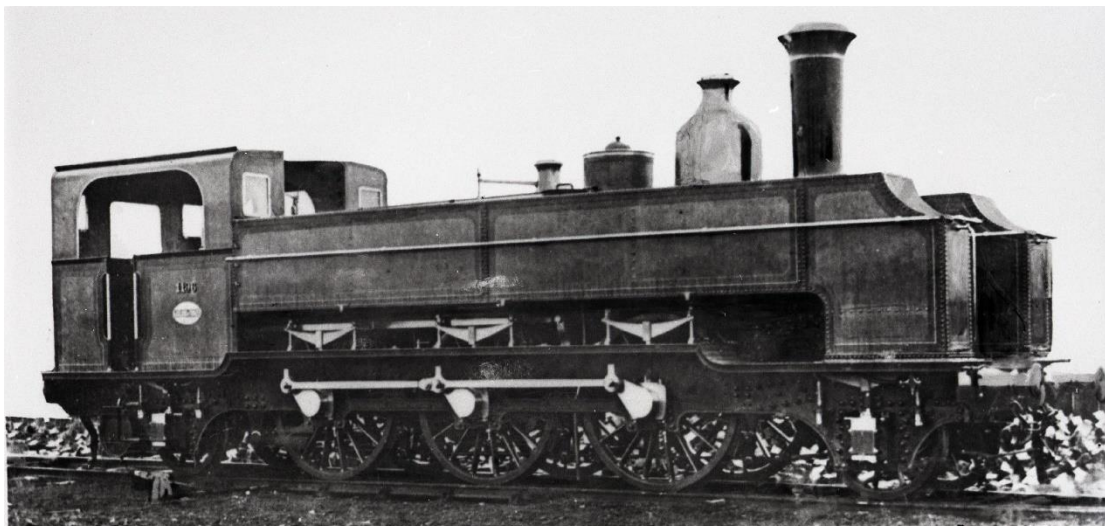
Vanaf de zomerregeling van 1926 kwam er een (laatste) belangrijke aanpassing: de locomotieven zouden vanaf deze datum in de groep Hasselt gebruikt worden, vanuit de stelplaatsen Mol en Maaseik. Hiervoor gaf de groep Gent een viertal machines af en werd de inzet vanuit de groep Liège stopgezet.

Maar korte tijd later zou de afbouw van het effectief beginnen en eind 1927 werd de eerste locomotief definitief geschrapt. Eind 1928 waren nog 25 locomotieven in het bestand ingeschreven. In deze periode werd ook de 1112, die omgebouwd werd met een draaistel vooraan - zie verder - definitief afgevoerd.

Eind 1931 werd de vernummering van het locomotiefpark voorbereid, deze moest midden 1932 afgesloten worden. Daar het type 4 op korte termijn buiten dienst zou gaan, werden geen ovale, bronzen nummerborden meer besteld en werd in het verslag vermeld dat de nieuwe nummers moesten geschilderd worden. Op dat ogenblik waren er nog 25 machines in dienst (nummers 400 > 424) maar bij de effectieve vernummering waren al drie bijkomende locomotieven buiten dienst gesteld en zodoende droegen de 1109, 1197 en 1096 nooit hun nieuwe nummers 406, 414 en 402.

Maar dan ging het pijlsnel achteruit: voor de zomerregeling van 1929 was het bestand te Hasselt opgeheven en werden alle locomotieven gecentraliseerd in de groep Gent met nog steeds de twee stelplaatsen Aalst en Kortrijk. Vanaf de winterregeling van 1931 werd de inzet op een snel tempo afgebouwd. Voor de regeling van 1 februari 1932 bleven er slechts vijf inzetdagen over te Aalst en drie te Kortrijk. De daaropvolgende zomerregeling was er nog slechts één dienst te Kortrijk voorzien, te Aalst stonden de machines al afgesteld, klaar voor sloop. De laatste locomotief - de 405 (ex1108) - ging nog tegen het einde van 1932 definitief richting afstelsporen en later sloper.

De oorspronkelijke uitvoering van het type 4 met de gele biezen en een zwarte rand. Hier is ook duidelijk de vreemde (dubbele) voorzijde van het machinistenhuis zichtbaar. Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage

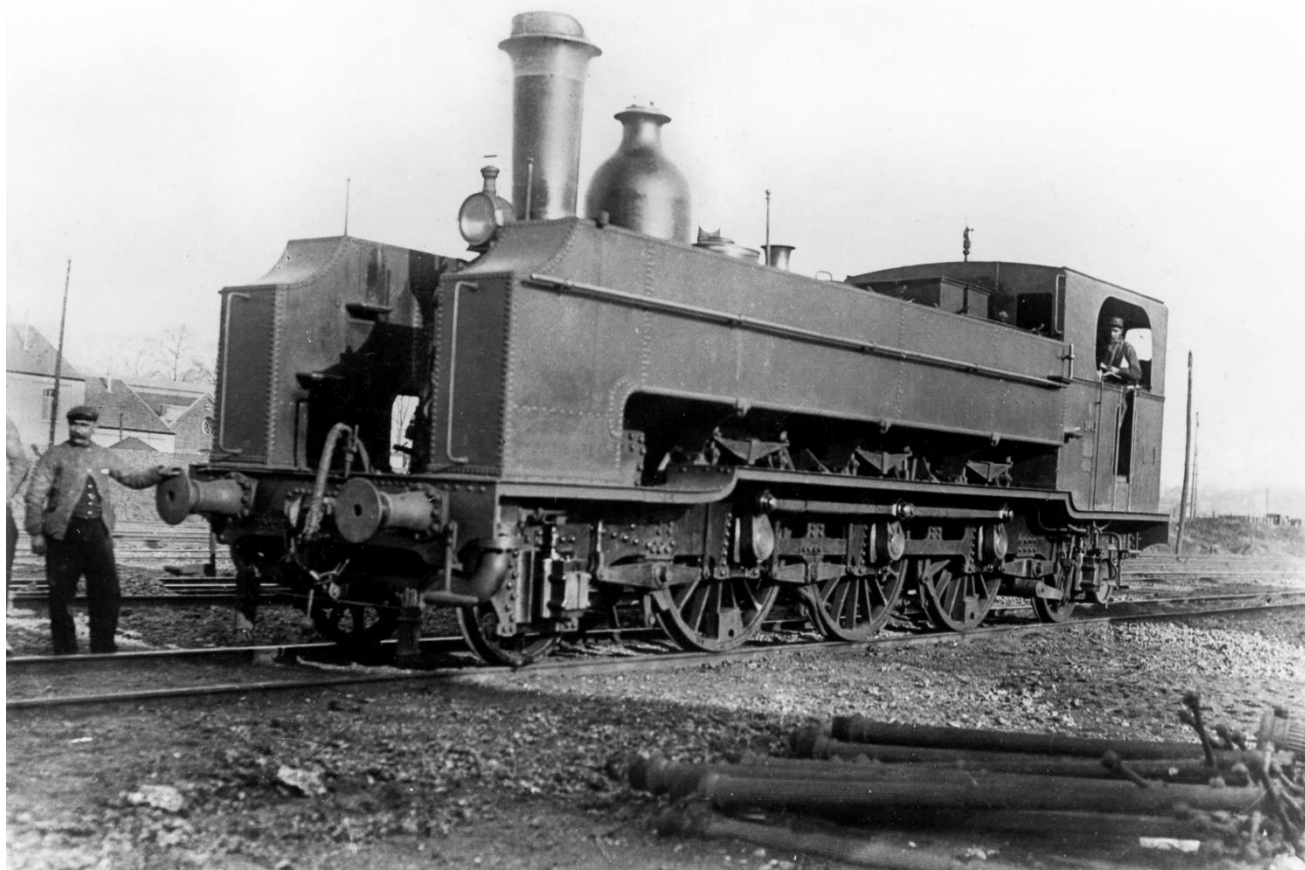


Inzetverdeling Type 4

	FBN	FNSD	Effect	LSL	FPS	Effect	FC	FDN	FSN	MBX LS	LC	MSM	FC	FHS	LMK	LML	Totaal Effect
01/06/1922		1	2	1	3	9	>FTY			1+1		5	6				34
08/10/1922	1	1	2	1	3	8				1+1		2	7				35
01/02/1923	1	1	2	1		2				1+1			7				40
03/06/1923	1		2	1		2				1+1			5				40
04/10/1923	1		2	1		1				1+1			5				39
01/02/1924	1		2	1		1				1			5				38
01/08/1924	1		2	1		1				1			4				36
01/10/1924	1		2	1		1				1			4				36
01/02/1925	1		2	1		1	4			1	(1)		>FG				36
05/06/1925	1		2	1		1	5	3		1	1						36
01/10/1925	1		2	1		1	5	3		1	1			2			36
01/02/1926	1		2	1		2	5			1	1			2	1	5	36
15/05/1926	1		2	1		2	5			1	1				1	5	36
02/10/1926	1		2	1		2	5			1	1				1	5	36
01/02/1927	1		2				5		2	2	(1)				1	5	36
15/05/1927	1		2				5		2	2					1	5	36
15/05/1927			2				5			2					1	5	36
01/02/1928			1				5			2					1	5	35
15/05/1928			1				5			2					1	5	32
07/10/1928			1				5								1		27
01/02/1929							5								1		25
15/05/1929							5								1		25
04/10/1929							5										25
03/02/1930							6										25
15/05/1930							5										25
05/10/1930							5										25
02/02/1931							5										25
15/05/1931							4										22
04/10/1931							3										19
01/02/1932							1										12
22/05/1932																	8
02/10/1932																	3

De latere uitvoering van het type 4 met de rechte voorkant van het machinistenhuis: de 1465 op 20 oktober 1906 te Brussel-Zuid.

Foto: Collectie NMBS – Train World Heritage

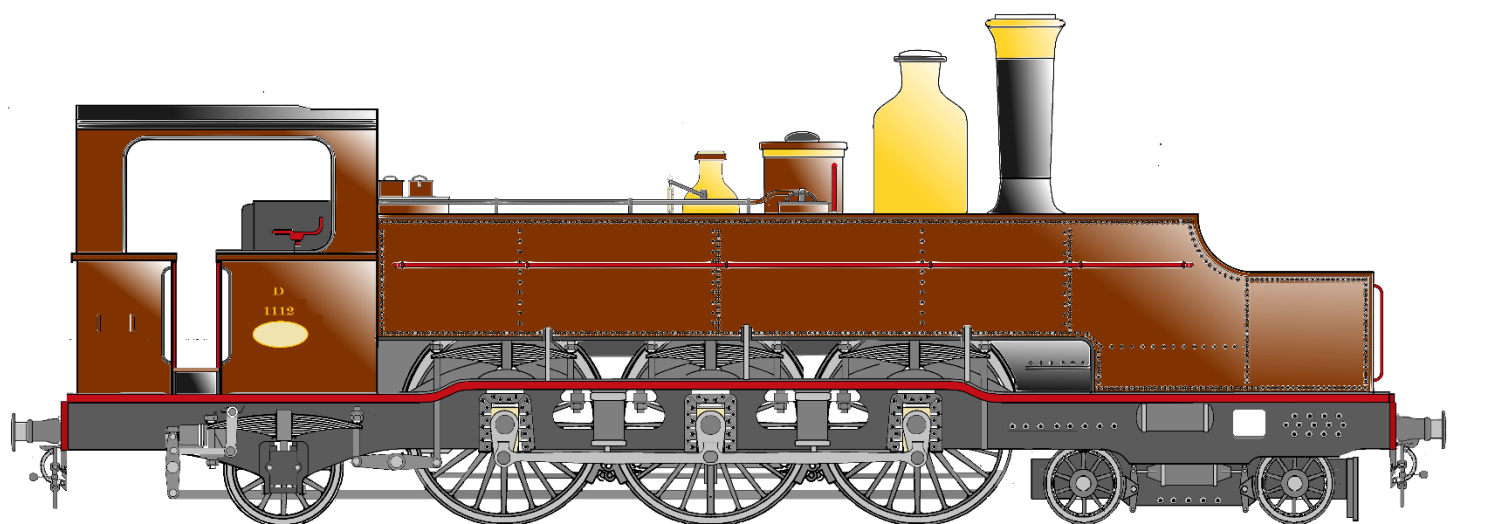


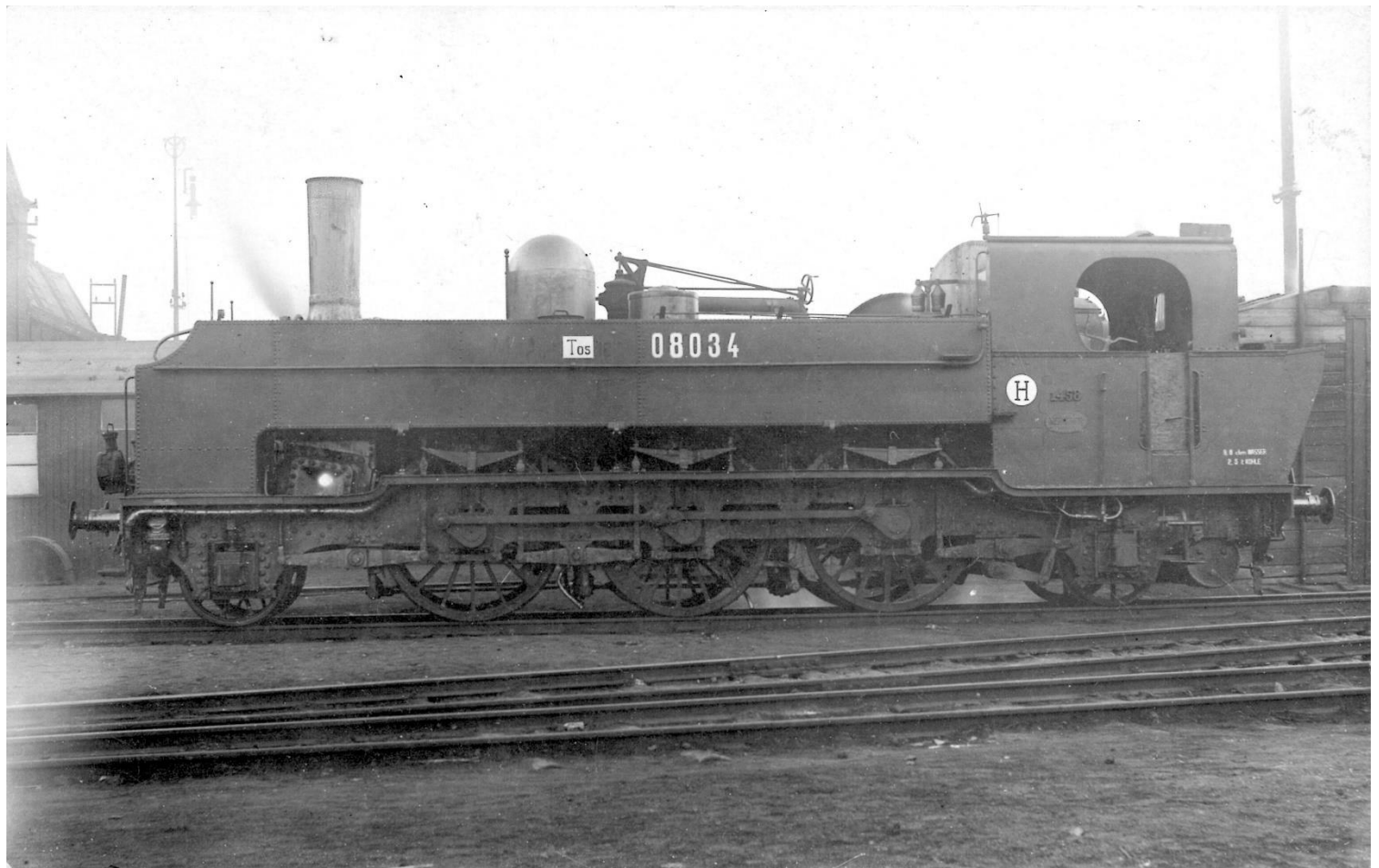


Boven: locomotief type 4 nr. 1181 voor de loods van de stelplaats Brussel-Noord. Foto : verzameling Joop QUANJER

Ombouw

Over de ombouw van locomotief 1112 - gebouwd door Cockerill in 1879 - is niet veel bekend. Enkel de volgende beschrijving door Albert Jacquet geeft een aantal gegevens. Volgens Dambly gebeurde deze ombouw in 1897. Hierbij werd de eerste loopas vervangen door een draaistel. Dit werd uitgewerkt door ingenieur Flamme in deze periode en zou het standaard draaistel worden voor de latere locomotieven. Hiervoor werd het chassis verlengd en bood zo plaats aan dit draaistel. Gelijktijdig werden ook de watertenders evenredig verlengd, iets wat de locomotief nog een vreemder uitzicht gaf. Het chassis had al moderne kenmerken en de locomotief was geremd: aan elke zijde was een remcilinder aangebracht die de twee wielen eenzijdig remde. De locomotief was te Braine-le-Comte in depot (althans zeker in de periode juist voor de inval van WO I), werd naar Frankrijk afgevoerd en overleefde hier de Eerste Wereldoorlog. Na terugkeer kwam de locomotief terug in dienst, maar werd tussen 1921 en 1924 definitief afgevoerd. Andere bronnen geven 1927-1928 als datum aan. Er is geen enkele foto bekend, enkel een schets in het voornoemde artikel. In elk geval was het de eerste "Pacific" locomotief in ons land, dit echter als tenderversie.

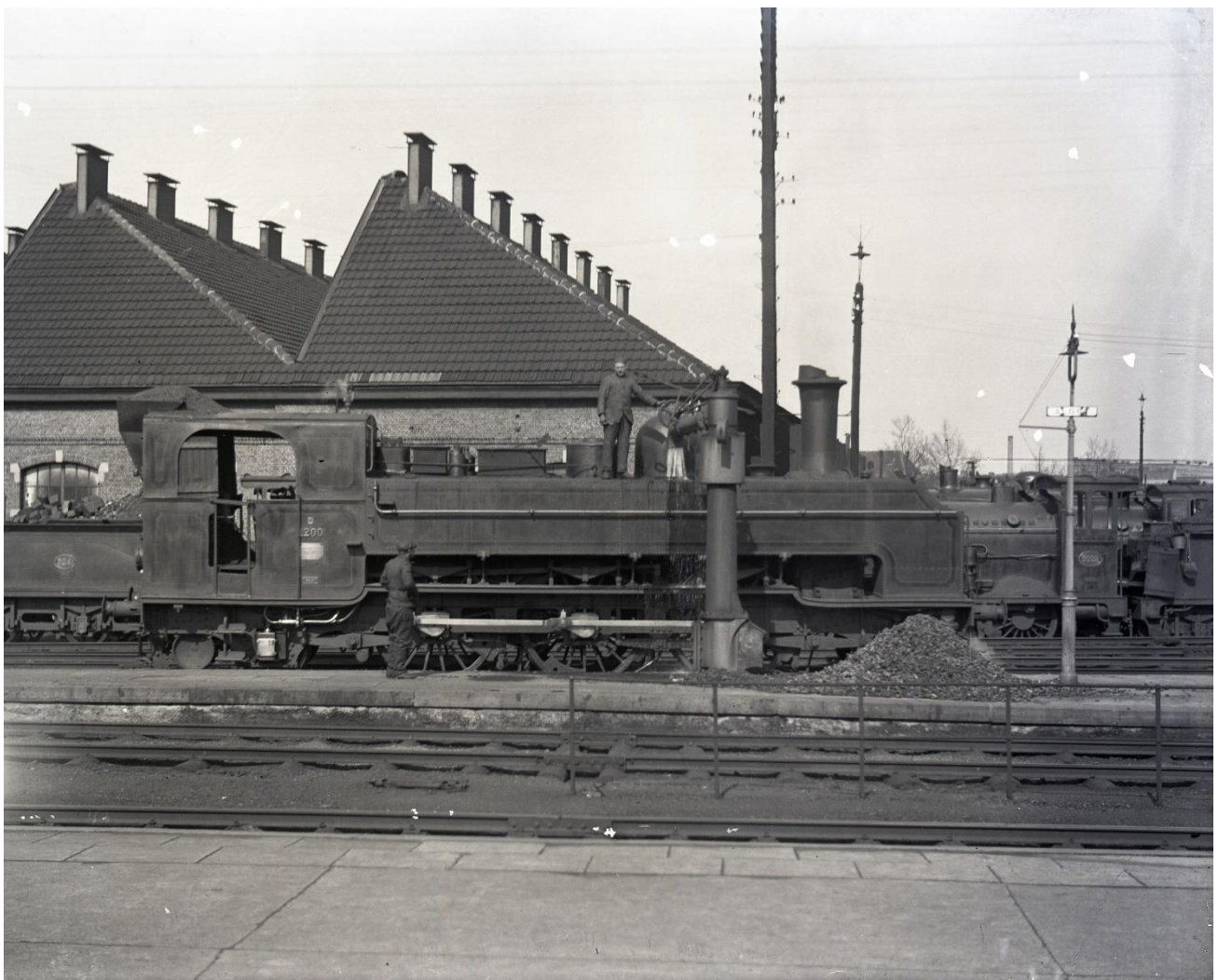


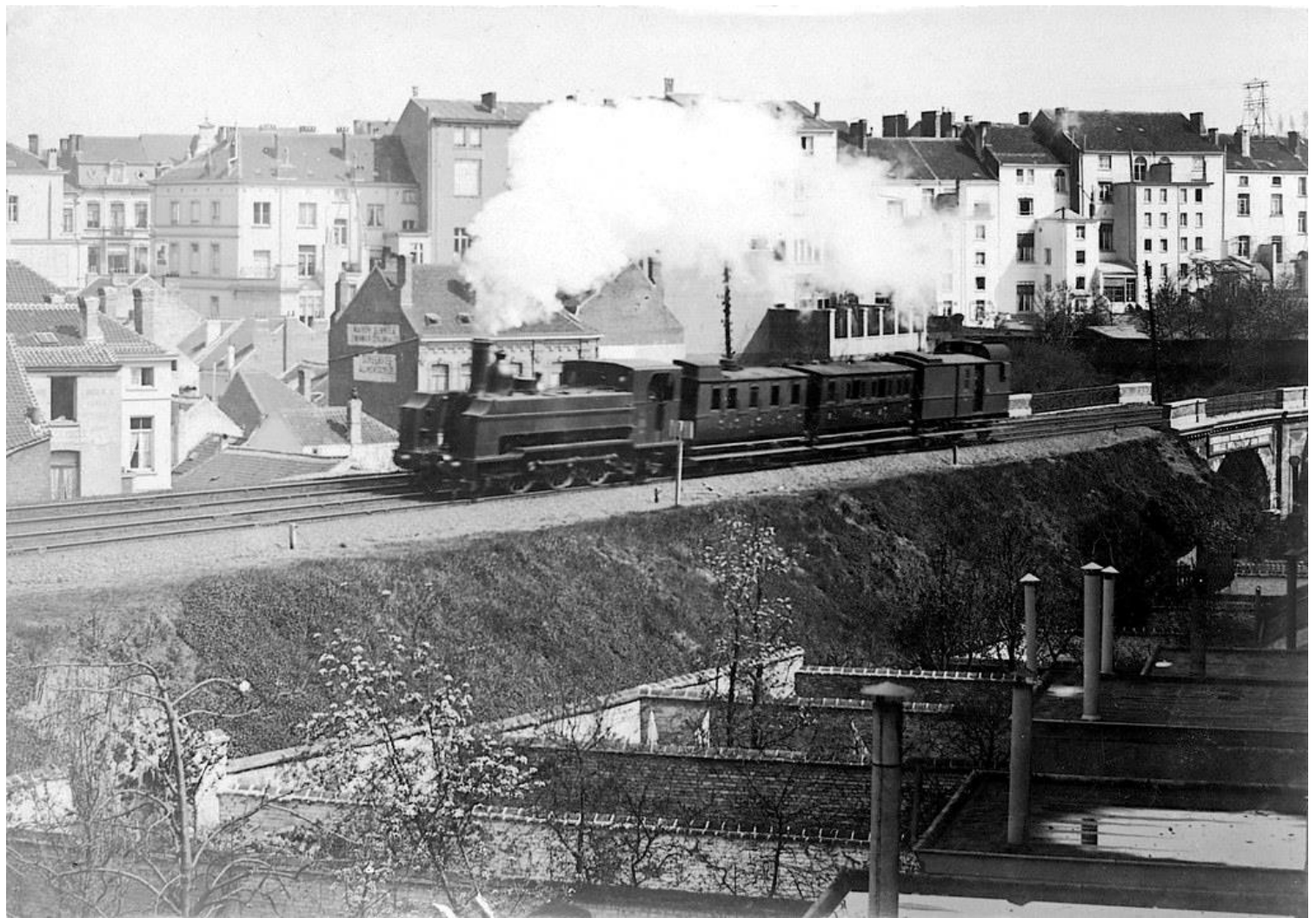


Boven: locomotief type 4 tijdens de eerste wereldoorlog met het Duitse MGDB nummer 08004.

Onder: de 1200 in de stelplaats van Aalst omstreeks 1910.

Foto's: verzameling Joop QUANJER





Boven een korte stoptrein, waarschijnlijk vanuit Ottignies, komt aan in zijn eindpunt Brussel-Leopoldswijk
Foto: verzameling Johan EEMBEECK.

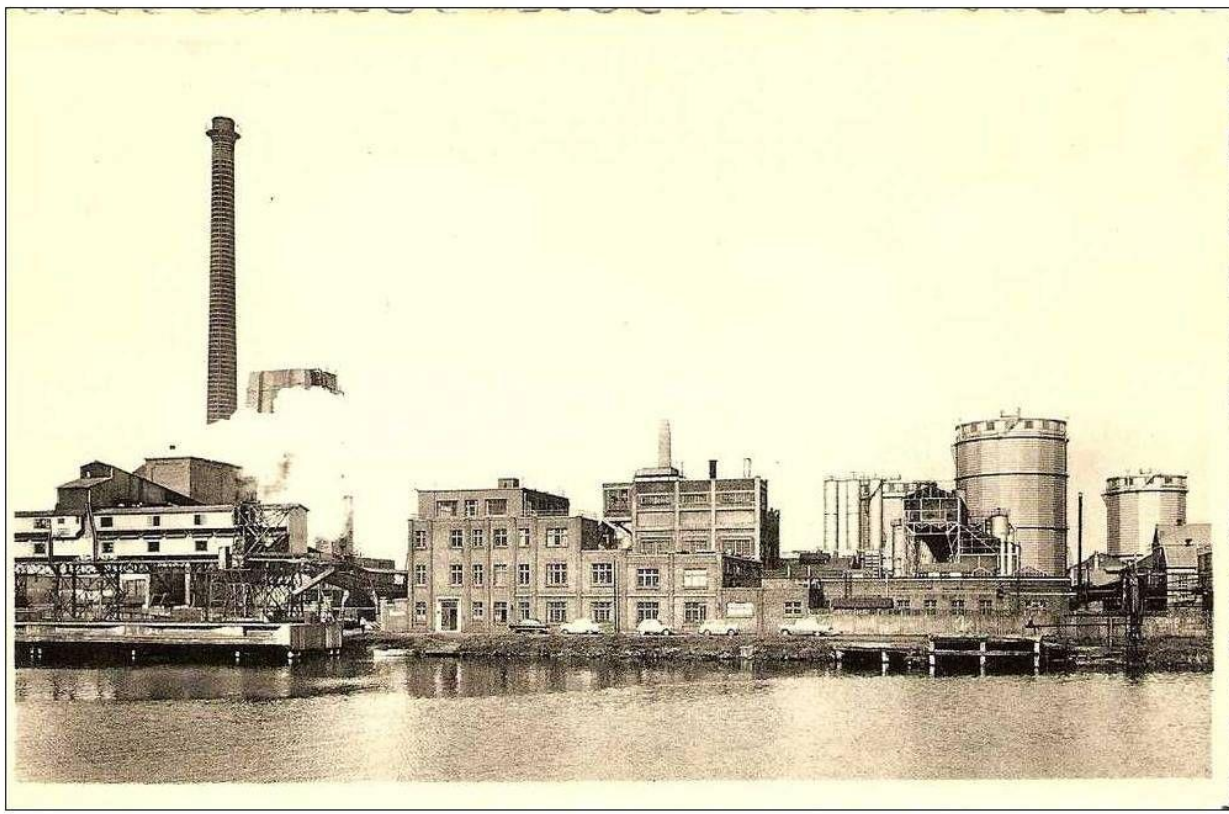
Onder: een prentkaart met een lokale trein vanuit Dour bij aankomst te Roisin Autreppe.
Foto: verzameling Saga des Gares.



ROISIN-AUTREPPÉ. - Le Pont de quinze mètres.

Édition A. Godry (Gussignies et Roisin)

Rook en stank in de rand van Brussel... De Cokesfabriek Marly in Vilvoorde



Maylamouche

www.delcampe.net

Cokesfabrieken waren na de Eerste Wereldoorlog alom tegenwoordig, de zware industrie had immers nood aan de lichtere en zuiverdere cokes dan de steenkool. Bij cokes waren immers de schadelijke stoffen - zoals zwavel en methaan - en de verontreinigingen uit de steenkool verwijderd. Ze gaven dan ook aanleiding tot een meer milieuvriendelijke verbranding en veel minder metaalslakken. Cokes werd vooral gebruikt in de hoogovens maar ook in elektriciteitscentrales.

Maar ook voor de verwarming van gebouwen en installaties (zelfs van privé- woningen) was cokes aan te raden. Maar het was slechts een verschuiving van het probleem. Het vrijkomen van schadelijke stoffen - vooral zwavelhoudende gassen - gebeurde nu in en in de buurt van de cokesfabriek.

In de buurt van het zeekanaal tussen Brussel, Gent en Terneuzen was er al vanaf ca. 1900 een uitgebreide industriële zone ontstaan tussen Vilvoorde en Schaarbeek. Opmerkelijk is wel dat deze zone, die verschillende kilometers spoor en tal van aansluitingen bevatte, bediend werd met een privé spoorwegmaatschappij: de Chemin de Fer Industrielle (CFI). Hier komen we in een later nummer op terug.

Maar terug naar de Cokerie de Marly. Hier bestaan zeer weinig foto's van omdat het terrein volledig afgesloten werd voor de buitenwereld. Het zou trouwens jaren duren eer het bedrijf een eigen aansluiting had. Dit gebeurde kort na de Eerste Wereldoorlog toen men duidelijk uitbreidde maar ook de (deels vernielde) installaties grondig moderniseerde. De eerste stoomlocomotief werd in 1919 bij de Ateliers Métallurgiques de Tubize aangekocht.

Van de volgende locomotieven is weinig bekend, uit de fabriekslijsten konden we wel de nummers en het bouwjaar terugvinden maar geen verdere gegevens over hun inzet, laat staan foto's. Wel werd in het midden van de twintiger jaren een nieuw bedrijf opgericht, de SA Produits Chimiques de Vilvoorde. Deze onderneming - die uitgebaat werd door Solvay - ving de vrijgekomen vluchtige bestanddelen (voor het grootste deel zwavel) op en vormde deze om in tal van andere producten, waarvan ammoniak en asfalt/teer het hoofdonderdeel vormde.

Verschiedende locomotieven werden bij dit bedrijf (dat op de terreinen van Marly gevestigd was) ingeschreven.



De vuurloze La Meuse werd tot bij de sluiting in 1993 vooral gebruikt voor de interne rangeringen met de eindproducten van het chemische bedrijf, hier met een vierassige zelflosser met meststoffen.

Foto's: Ronald MARDAGA Collectie NMBS – Train World Heritage





Boven: bij rangeringen werd de La Meuse in beeld gebracht aan de ingang van het bedrijf.

Onder: bij rangeringen met gesloten goederenwagens binnen het gedeelte van het chemisch bedrijf. De treinen werden hier aangebracht en weggehaald door locomotieven van de CFI.

Foto's: Ronald MARDAGA Collectie NMBS – Train World Heritage





**Drie opnames van de
merkwaardige
diesel locomotief van de
"Marly".**

**Foto's: Ronald
MARDAGA**

**Collectie NMBS – Train
World Heritage**



Voor de exploitatie had men slechts twee machines nodig, één voor het utrangeren van de steenkooltreinen en de afvoer van de cokes, de andere voor interne rangeringen. Gelet op de leveringen mag men ervan uitgaan dat de beide eerste stomers in het begin van de dertiger jaren buiten dienst gingen.

In deze periode werd dan ook het ganse locomotiefpark vernieuwd: het waren twee klassieke stoomlocomotieven (van FUF Haine-Saint-Pierre en Saint-Léonard) en een tweeassige vuurloze machine van La Meuse. Dit was nodig door de belangrijke uitbreiding van het bedrijf en het verder uitbreiden van de naastliggende chemische fabriek.

Na de Tweede Wereldoorlog waren enkel de Saint-Léonard en de vuurloze stomer in dienst. De eerste werd in de jaren vijftig vervangen door een tweeassige diesellocomotief, waarschijnlijk gebouwd door de UM Couillet, die sterk afweek van de standaarduitvoeringen. Deze toestand bleef behouden tot bij de sluiting van het bedrijf.

Hierover enkele bijkomende gegevens: daar het vervuilende bedrijf te midden van de stedelijke omgeving lag, waren er al in de vijftiger jaren een aantal klachten die aandrongen op een sluiting. Maar de omliggende bedrijven - waaronder als voornaamste de elektrische centrale - hadden cokes nodig en een nabijgelegen bedrijf zorgde dat de distributie gemakkelijk verliep.

Nochtans daalde de vraag naar cokes zeer snel, dit door de snelle evolutie van de technieken en de

goedkope invoer. Marly kwam in moeilijkheden en fuseerde met de fabrieken te Zeebrugge en Tertre en kreeg de naam Carcoke NV. Ondanks de hevige protesten kreeg het bedrijf een nieuwe, uitgebreidere vergunning, maar dit mocht niet meer helpen en de productie verminderde jaar na jaar. In 1972 werd het faillissement uitgesproken en op 27 januari 1993 verlieten de laatste cokes de ovens.

Dan kwam een getouwtrek wie de sanering van de sterk vervuilde terreinen moest betalen en kwam er een stilstand in het dossier. De terreinen bleven gedurende meer dan tien jaar ongebruikt en de gebouwen vervielen in puin. In 2005 werden deze gebouwen gesloopt, maar er brak hierbij brand uit in de distillatietoren en het aanwezige teer smeulde gedurende bijna een week met de productie van zwarte rook en een zware geurhinder. Het Brussels gewest nam de kosten voor de sanering voor zijn rekening en op het terrein werd het nieuwe sorteercentrum van BPost gebouwd.

De vuurloze stoomlocomotief werd overgenomen door de nieuwe museumvereniging MSTB (museum stoomtrein van de twee bruggen) en werd op de terreinen van de elektriciteitscentrale afgesteld. Door het nakend stoppen van de CFI Vilvoorde werd de museumexploitatie gestopt in 1991 en de vereniging werd in 1996 ontbonden.

De vuurloze stomer verzeilde bij een lokale schroothandelaar en werd korte tijd later gesloopt.

Luchtfoto van de gebouwen na de sluiting in 1993, de sporen waren al verwijderd. Links de resten van het chemische gedeelte, rechts de voormalige cokesfabriek. Hier kan men opmerken dat dit bedrijf niet zo uitgebreid was.





Boven: de vuurloze stomer, eigendom van de MSTB, afgesteld op een voorlopig spoor in de elektriciteitscentrale.

Onder: het einde... Na de ontmanteling van de museumvereniging vond de La Meuse geen overnemer en werd korte tijd later ter plaatse gesloopt.

Foto's Pierre DE Greeuw



Het blusspoor

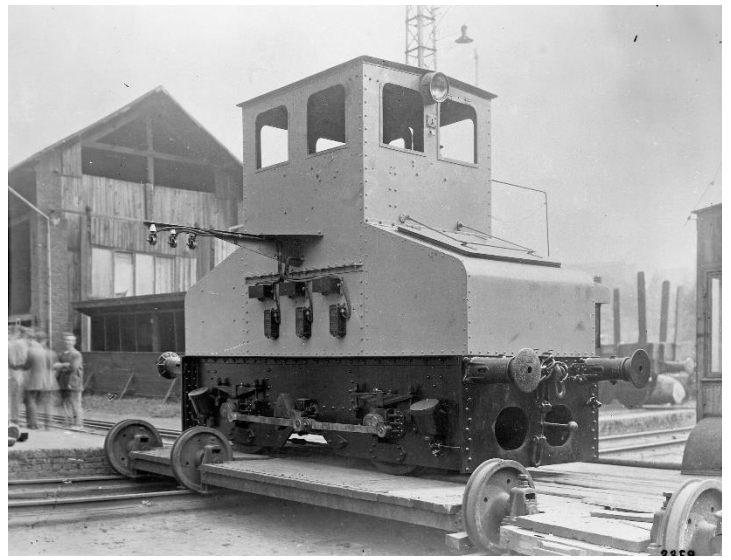
Cokes wordt verkregen door het op hoge temperatuur brengen van steenkool zonder toevoer van zuurstof. Hierdoor komen allerhande vluchtige stoffen vrij, de voornaamste is zwavel. Dit geeft ook de penetrante geur van een cokesbedrijf.

Na een bepaalde tijd wordt oven per oven geledigd. Dit gebeurt in een speciaal aangepaste wagen (een zelflosser), bestand tegen de hoge temperaturen. Na vulling wordt de wagen naar een hoge blustoren gevoerd en met enorme hoeveelheden water wordt de cokes op korte tijd afgekoeld. Dit geeft enorme stoomwolken die kilometers ver te zien zijn. Nadien wordt de cokes in bunkers gestort en afgevoerd en geladen in klaarstaande wagens.

Voor dit transport was een kort stukje spoor aangelegd met een lengte van ongeveer 500 m. De enige zelflosser werd gesleept (en geduwd) door speciaal ontwikkelde locomotieven met een sterk verhoogde (en goed geïsoleerde) stuurpost. Deze machines waren bestand tegen de hoge temperaturen van de gloeiende cokes. Omwille van deze werkomstandigheden moesten ze vrij snel vervangen worden.

Boven twee beelden die een indruk geven over de blusactiviteit (niet alleen bij Marly). Midden de locomotief, zelflosser en de blustoren, links de cokesovens.

Foto's ACEC fonds Bois du CAZIER Marcinelle





Drie foto's in kleur van de bluslocomotief en het proces in de grauwe omgeving van cokesfabriek Marly te Vilvoorde. Hierboven zien wij het lossen van cokes in de bunkers langs het spoor.

Foto's: Pierre De Greeuw



Uit de oude doos



In 1977 voerde de NMBS een sensibiliseringscampagne uit voor een betere zichtbaarheid van de locomotieven. Het traditionele groen met bijhorende gele strepen bleek niet voldoende om de mensen erop te wijzen dat de trein gevaarlijk kon zijn. De 5925 was de eerste locomotief die deze gele schildering kreeg tijdens een revisie in Salzinnes (foto boven 29.08.1977). Na deze revisie voerde de 5925 op 7 oktober 1977 een allereerste testrit uit met deze nieuwe schildering. De rit verliep naar Givet in Frankrijk!

Foto's en info: Alain Janmart



Loopbaanfiches



Hasselt 18.07.2018

Foto: Julien Casier

Nummer	2705	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Brussel-Z Kinkempois	10.01.1983 01.06.1986
Levering	26.08.1982	Oostende Kinkempois	30.05.1999 01.08.2025
In Park	01.08.2025		
Uit inventaris	01.08.2025		
Sloop			



Hasselt 10.06.2016

Foto: Julien Casier

Nummer	2711	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Brussel-Z Kinkempois	10.01.1983 01.06.1986
Levering	26.04.1982	Oostende Kinkempois	30.05.1999 01.06.2025
	26.01.2009		
In Park			
Uit inventaris	06.12.2024		
Sloop			



Hermalle-sous-Huy 04.04.2023

Foto: Andy Engelen

Nummer	2723	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Brussel-Z Kinkempois	10.01.1983 31.07.2025
Levering	24.09.1982		
In Park			
Uit inventaris	31.07.2025		
PV			
Sloop			



Aachen 21.09.1997

Foto: Christian Vanheck

Nummer	2737	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Kinkempois	30.06.2025
Levering	25.04.1983		
In Park			
Uit inventaris	30.06.2025		
PV			
Sloop			



Statte 04.03.2013

Foto: Peter Vierboom

Nummer	2738	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Kinkempois	03.09.2025
Levering	24.05.1983		
In Park			
Uit inventaris	03.09.2025		
PV			
Sloop			



Esneux 25.06.2001

Foto: Peter Van Gestel

Nummer	2738	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	BN Nivelles	Kinkempois	30.06.2025
Levering	04.07.1973		
In Park			
Uit inventaris	30.06.2025		
PV			
Sloop			



Beignee 26.06.2011

Foto: Maarten Schoubben

Nummer	4103	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	Alstom Barcelona	Hasselt Charleroi	22.04.2003 01.10.2025
Levering	03.08.2000		
In Park			
Uit inventaris	01.10.2025		
PV			



Melle 05.10.2024

Foto: Julien Casier

Nummer	4166	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	Alsthom Barcelona	Merelbeke Stockem Merelbeke	08.10.2007 08.08.2011 06.05.2022
Levering	28.02.2002	Melle	01.10.2025
In Park Uit inventaris PV	01.10.2025		



Beverlo 20.04.2015

Foto: Peter Vierboom

Nummer	4178	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	Alsthom Barcelona	Merelbeke Charleroi Hasselt	15.07.2002 15.05.2003 07.12.2003
Levering	20.05.2002	Merelbeke Melle	06..05.2022 01.10.2025
In Park Uit inventaris PV	01.10.2025		



Sleidinge 29.04.2010

Foto: Maxim Herman

Nummer	4182	<u>Stelplaatsen</u>	<u>Tot</u>
Bouwer	Alsthom Barcelona	Merelbeke Stockem Merelbeke	02.02.2012 12.12.2012 06.08.2022
Levering	09.12.2002	Melle	01.10.2025
In Park Uit inventaris PV	01.10.2025		

Stopmerkborden wijzen de weg naar Couvin

Tekst & foto's: Lars Laenen

Op 15 februari 2010 vond in Buizingen een van de zwaarste treinongelukken in de Belgische spoorgeschiedenis plaats. Er vielen 19 doden en 171 gewonden. Na deze ramp sloegen NMBS en Infrabel de handen in elkaar en stelden op 19 oktober 2011 een gezamenlijk *Masterplan ETCS* voor aan de Bijzondere Commissie Spoorveiligheid.

ETCS staat voor *European Train Control System*. Het is een automatisch veiligheidssysteem dat continu de snelheid van een trein bewaakt. Als een trein sneller rijdt dan de toegelaten snelheid, zal ETCS ingrijpen en een noodremming veroorzaken. De treinbestuurder leest alle informatie af op een display in de stuurpost.

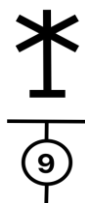
Het masterplan voorziet de uitrol van ETCS op zowat het gehele net tegen eind 2025. Ondertussen kunnen we vaststellen dat deze ambitieuze doelstelling bereikt wordt!

Bij ETCS Full Supervision weten we aan de hand van bakens in het spoor in welke sectie een trein zich bevindt. In een sectie, die gewoonlijk 1.000m tot 1.500m lang is, kan zich slechts één trein bevinden. Wanneer treinen enkel nog in ETCS Full Supervision rijden, kunnen de lichtseinen langs het spoor vervangen worden door stopmerkborden die de grens van een sectie aanduiden. Dat bespaart niet alleen veel onderhoud, het maakt ook mogelijk om de secties waarin een trein zich bevindt in te korten tot enkele honderden meters. Zo komt er meer capaciteit vrij op het spoor.

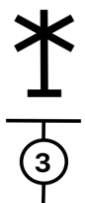
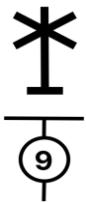
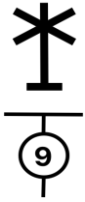
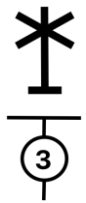
Ter voorbereiding van het pilootproject ETCS Level 2 zonder lichtseinen langs het spoor op conventionele lijnen, organiseerde Infrabel zichtbaarheidstesten op de pilootlijnen 132 en 134 tussen Philippeville en Couvin. Om de borden te kunnen beoordelen in diverse omstandigheden (bv. mist) liep de testperiode gedurende 2 maanden, van 29 september tot 30 november 2025. Verschillende formaten en reflectiecoëfficiënten werden geprobeerd om na te gaan welke borden het beste visuele resultaat geven.

De testen gebeurden met NMBS-treinen die de normale treindienst verzekerden op de verbinding van Charleroi Central naar Couvin.

Volgende borden maakten deel uit van de test:

Voorstelling	Betekenis
	<i>ETCS Stop Marker</i> stopmerkbord om dit bord te mogen overschrijden, is een nieuwe toelating nodig
	<i>Level Crossing Marker</i> kondigt een overweg aan
	merkbord van een stootbok

Volgende borden werden opgesteld:

Walcourt → Couvin			Couvin → Walcourt		
Bord	Plaats	Kenmerk	Bord	Plaats	Kenmerk
	perron Philippeville	TEST-01		Couvin spoor I	TEST-02
	Lijn 134 Overweg 3 Route de Nismes Mariembourg	3		Couvin spoor II	TEST-04
	Lijn 134 ap. 3.916	TEST-03		L134 Overweg 9 Chemin du Try Châlons Couvin	9
	L134 Overweg 9 Chemin du Try Châlons Couvin	9		Lijn 134 ap. 4.566	TEST-06
	Couvin spoor I	/		Lijn 134 Overweg 3 Route de Nismes Mariembourg	3
	Couvin spoor II	/		perron Philippeville	TEST-08

Kort voor Couvin bevinden zich de stopmerkborden TEST-03 en TEST-06 in volle baan. Hier zien we bord TEST-06 dat zich richt tot treinen die net vertrokken zijn uit Couvin richting Charleroi. De spoorlijn tussen Mariembourg en Couvin wordt aangeduid met het lijnnummer 134.



Bord TEST-01 bevindt zich op lijn 132 in het station van Philippeville op het perron waar treinen richting Couvin halt houden. Lijn 132 is gedeeltelijk enkelsporig. Bij Philippeville kunnen treinen elkaar kruisen. In de achtergrond zien we motorwagen 4151 die aan het andere perron wacht op kruising voor hij de rit naar Charleroi Central kan vervolgen.

Philippeville van de andere kant. We staan nu op het perron voor treinen richting Charleroi en kijken in die richting. Stopmerkbord TEST-08 is het enige van de test dat naar links wijst. De laterale lichtseinen in beeld zullen uiteindelijk plaats moeten ruimen voor de definitieve stopmerkborden.



Bij overweg 3 aan de Route de Nismes in Mariembourg vinden we deze *Level Crossing Marker*.

Veiling voor het goede doel door Infrabel

Infrabel organiseert dit jaar een veiling van spoorobjecten voor het goede doel. Elke veiling steunt twee goede doelen, Viva for life en De Warmste Week, om kinderen in nood en mensen met onzichtbare ziekten te helpen. Laat je passie voor het spoor dus zien en maak tegelijkertijd mee het verschil!

De beschikbare loten en alle info om te bieden op de loten zijn terug te vinden via onderstaande link:

<https://infrabel.be/nl/veiling>

De biedingen sluiten op 10 december 2025.



ICNG-treinstellen naar Alstom Brugge

36 ICNG-treinstellen van de NS (Nederlandse Spoorwegen) moeten voor aanpassingen naar de fabriek van Alstom in Brugge. Daar deze treinstellen niet toegelaten zijn in België en ook niet voor 3 kV bovenleiding zijn uitgerust, moeten zij in België gesleept worden. Het gaat hier immers om andere treinstellen dan deze die dienst doen op de BeNeLuxdiensten. Het eerste treinstel werd overgebracht op zaterdag 4 oktober door DB CARGO Belgium en werd hier gefotografeerd op lijn 75 in Astene.

Foto: Bram Duijvejonck



Velaro voor Egypte te gast in België

Sinds enkele weken is er een voor Egypte bestemde Velaro van Siemens te gast in België voor testritten. Deze testritten gebeuren steeds tijdens de nacht op de hogesnelheidslijnen onder de 25 kV bovenleiding. Daar deze Velaro niet toegelaten is op het Belgische spoorwagennet, moet hij steeds door een andere locomotief de hogesnelheidslijn opgetrokken worden. Op lijn 2 gebeurde dit met behulp van een DE18 van HSL Belgium, op lijn 4 werd dit gedaan met een HLE 18 en voor lijn 1 kwamen zelfs 2 locomotieven HLD 55 van TUC-Rail in actie!



In de avond van 14 oktober heeft de 1895 de Egyptische Velaro vanuit Schijnpoot naar het station van Noorderkempem op lijn 4 gebracht. Na het afkoppelen van de 1895 kan het stel zich klaarmaken voor de nodige testritten.

Foto's: Maxime Vete





Op 7 november werd de Velaro van de HST-werkplaats in Vorst-Zuid (ten zuiden van Brussel) naar de HST-basis nabij Le Coucou overgebracht door de 5514 & 5501. We zien deze bijzondere combinatie passeren voor de lens van een grote groep fotografen in Marcq op lijn 94. Foto: Wouter De Haeck

Amsac-rijtuigen op hun nieuwe thuisbasis

In De Spoor Gazet nr. 4 schreven wij een artikel over de rijtuigen van de AMSAC VZW die hun thuisbasis te Gent-Zeehaven moesten verlaten. Ondertussen kregen de 2 rijtuigen en de fourgon hun nieuwe plek toegewezen in Wondelgem aan de inrit van de vroegere creosoteerwerf. Van de penningmeester van de AMSAC VZW kregen wij onderstaande foto's nog doorgestuurd van het transport en de plaatsing in Wondelgem. Hij wilde ook nogmaals benadrukken dat de verhuis mogelijk is gemaakt dankzij de volledige steun van Infrabel. Foto's: Rik Gorleer





Het einde voor de 2715.... Of toch nog niet helemaal?

In augustus 2023 kreeg de 2715 van de NMBS een 'New Look' livrei die werd aangebracht door enkele vrijwilligers van het PFT/TSP. Meer dan 2 jaar mocht deze loc als éénling met deze livrei door België reizen. Midden oktober viel dan het doek over haar carrière en werd zij in park geplaatst op 18 oktober. Foto's: Maarten Schoubben



Op vrijdag 10 oktober 2025 is de 2715 zojuist aangekomen in Tongeren met P-trein 8306 uit Brussel-Zuid. Op maandag 13 oktober verzekerde zij dan nog deze trein terug tot Brussel, dit was haar laatste commerciële inzet.

Onder: op woensdag 15 oktober 2025 verzekerde de 2715 dan haar allerlaatste rit aan kop van locomotieventrein 15142 tussen Schaarbeek en Kinkempois. In Kinkempois werd zij dan in park geplaatst. Op onderstaande foto's is zij aan haar allerlaatste kilometers bezig en zien we deze combinatie in Grâce-Hollogne op lijn 36a. De 2715 werd enkele weken later echter naar de CW in Mechelen overgebracht en zal daar nog geruime tijd dienen als statische testloc i.v.m. hoogspanning en andere testen voor rijtuigen.



De 2155 krijgt een nieuw leven in de AC Salzannes

De 2155 werd gebouwd door La Brugeoise et Nivelles – ACEC en werd in dienst genomen bij de NMBS op 6 januari 1988. De locomotief werd zowel ingezet voor reizigers- als voor goederentreinen en wisselde daarbij ook enkele keren van stelplaats (zie tabel).

Op 23 augustus 2023 reed zij haar laatste commerciële trein als P-trein 8801 vanuit Schaarbeek naar Quévy. Enkele dagen later, op 25 augustus 2023, werd zij buiten dienst gesteld en op 1 oktober 2023 werd ze uit de geschriften van de NMBS geschrapt.

In 2025 werd de 2155 op voorbeeldige wijze uiterlijk opgeknapt door medewerkers van de 'Atelier Central Salzannes' en kreeg daarbij een 'New Look' schildering. De locomotief zal niet meer rijdend te zien zijn op onze sporen, maar doet nu dienst als monument aan de hoofdingang van deze NMBS-werkplaats. De 2155 vervangt daar de 9206.

Stelplaats	Van	Tot
Merelbeke	06.01.1988	27.09.1993
Antwerpen-Dam	27.09.1993	21.03.2000
Antwerpen-Noord	21.03.2000	07.02.2002
Oostende	07.02.2002	23.09.2012
Merelbeke	23.09.2012	30.03.2019
Melle	30.03.2019	01.10.2023



Boven: ongeveer anderhalf jaar na haar indienststelling sleept de 2155 een beladen kolentrein voorbij de halte van Jemeppe-sur-Sambre op lijn 130 op 31 augustus 1989.
Foto: Thierry Heylen

Links: enkele dagen na haar laatste rit wordt de 2155 door de 7750 & 7755 naar Salzannes gebracht op 31 augustus 2023. Lijn 130, Moustier.
Foto: Dries Avonds

Hieronder enkele foto's van de 2155 op zijn nieuwe plek als monument in Salzinnes. Wij willen meegeven dat de 2155 niet publiek toegankelijk staat. De loc is terug voorzien van alle details en is een lust voor het oog. Zeer knap werk van de mensen uit deze NMBS-werkplaats!

Foto's: Maarten Schoubben, 7 november 2025



2753 naar de sloper

Op 18 november 2025 verliet de 2753 per vrachtwagen Ronet met als eindbestemming de sloper in Deerlijk. De 2753 kwam op 9 januari 1984 in dienst bij de NMBS en werd buiten dienst gesteld op 28 juli 2022. Daarna werd de locomotief verkocht aan CERTUS Rail Solutions, dat haar gebruikte voor reserveonderdelen voor hun eigen locomotieven 2707 & 2731. Maar daar deze locomotieven ondertussen ook buiten dienst zijn gesteld, was de 2753 overbodig en werd daarom verkocht aan de sloper. (Meer over de 2707 & 2731 in ons volgende nummer)



Boven: we zien hier de 2753 met een sleep M2-rijtuigen te Mazy op lijn 144. 06 juni 2003 Foto: Peter Van Gestel

Onder: de 2753 is verplaatst naar een spoor zonder bovenleiding in Ronet en wacht de komst van de vrachtwagen af die hem naar de sloper in Deerlijk zal brengen. 07 november 2025 Foto: Maarten Schoubben



Restauratie brug Balgerhoeke

In de voorlaatste week van november is men gestart met de restauratie van misschien wel de bekendste brug van Vlaanderen: de brug van Balgerhoeke op de museumspoorlijn 'Stoomtrein Maldegem – Eeklo'.

De brug wordt gerestaureerd in haar originele staat. Het metalen brugdek, de metalen hijstorens, de bakstenen brughoofden en middenpijler zullen grondig structureel en cosmetisch aangepakt worden. Het brugdek en de brughoofden zullen voor deze werken tijdelijk verwijderd worden.

De totale kostprijs van het project bedraagt maar liefst € 750.000, een som die deze vrijwilligersvereniging niet alleen kan dragen. Wil jij deze vereniging steunen en zelf bijdragen aan dit project?

Alle info vind je op: <https://stoomtreinmaldegem.be/nl/maak-jij-mee-de-brug/>

Foto's: Stoomtrein Maldegem-Eeklo



Rode ÖBB-Vectron vervangt blauwe Nightjet-Vectron

Met de nieuwe dienstregeling die van start gaat op 14 december 2025 wijzigen er tal van zaken. Eén ervan is het verdwijnen van de blauwe Nightjet Vectron-locomotieven op de Nightjet-verbinding tussen Wien Hbf & Brussel-Zuid. Deze 2 blauwe Vectrons (193 598 & 193 962) werden door de ÖBB geleased bij ELL (European Locomotive Leasing) en worden nu terug ingeleverd bij de leasemaatschappij. Ter vervanging zullen de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB) eigen Vectron-locomotieven inzetten op deze verbinding.

Van vrijdag 14 t.e.m. donderdag 20 november 2025 kwam er daarvoor een ÖBB Vectron (1293 176) naar België voor de nodige test- en opleidingsritten. Op maandag 17 november werd er zelfs met een testtrein gereden vanuit Schaarbeek bestaande uit 7 I10- en 5 I6-rijtuigen. Deze rit verliep via lijnen 36,35,34 & 24 naar Aachen-West en vervolgens via dezelfde route terug naar Schaarbeek.



Boven: de testtrein bestaande uit 7 I10- en 5 I6-rijtuigen staat klaar voor vertrek in de vroege ochtend van 17 november in groep R te Schaarbeek voor een heen- en terugrit naar Aachen-West. Foto: Nathan Van Riet

Onder: op volle snelheid passeert de testtrein het viaduct in Visé op lijn 24 richting Aachen-West. Foto: Jens Debie





Boven: op 19 november ontmoet de 193 598 met aan de haak de Nightjet uit Wien Hbf naar Brussel kort de 1293 178 in Welkenraedt. Een eenmalige parallel die wij in België niet meer zullen zien. Foto: Michel Hanssens

Onder: enkele jaren was het een vertrouwd beeld, een volledige Nightjet stam inclusief blauwe locomotief. Vanaf december is dit dus verleden tijd in België. Op 13 augustus 2024 was het gelukkig nog niet het geval toen de Nightjet kon gefotografeerd worden in Welkenraedt op lijn 39 dankzij een omleiding via de lijnen 39, 24 & 40 wegens werkzaamheden op lijn 37. Foto: Maarten Schoubben



Testen HLE 17 gaan verder

De 1703 is begin oktober teruggekeerd naar Duitsland voor de nodige aanpassingen. De testritten met de andere 3 (1701, 1702 & 1704) gaan volop verder. Begin november vonden er o.a. testritten in het zuiden van het land plaats voor de beproeving van de stroomafnemers.



Boven: op 5 november bestond de testtrein uit de 1702, 1701, 5 I11-rijtuigen en de 1812. I.v.m. de stroomafnemer-testen is de stroomafnemer op de 1702 vastgemaakt met touw en raakt de bovenleiding niet! Dit was de hele dag zo en levert zo een speciaal beeld op zoals hier in Hachy op lijn 162.

Foto's: Christian Vanheck

Onder: 2 dagen later, op 7 november, is testtrein 16121 samengesteld uit M6- en M7-rijtuigen en passeert in Sberchamps (bij Libramont). Deze trein reed met 110 minuten vertraging naar aanleiding van technische problemen tijdens de heenreis van 16120 van Arlon naar Libramont met het M7-stuurrijtuig voorop. Na aankomst in Arlon werd de stam naar de uitwijkbundel verstuurd en werden alle verdere testritten die dag afgeschaft.



Medway 186 227 in nieuwe kleurstelling

Begin november 2025 kreeg de 186 227 van Alpha Trains en geleased door Medway Belgium een nieuwe bestickering. De loc verloor daarbij haar 'It's a match' livrei en werd bestickerd in de huisstijl van Medway. Deze bestickering vond plaats in de werkplaats van RSN (Rail Service Net) in Antwerpen.



Boven & links: de 186 227 schittert in zijn nieuwe outfit op het terrein van RSN in Antwerpen.

Foto's: MEDWAY BELGIUM



Onder: 186 227 in zijn vorige livrei onderweg met één van de vele MSC-treinen die door MEDWAY dagelijks verzekerd worden. We zien haar hier te Tongeren onderweg richting Duitsland. 31 augustus 2022

Foto: Maarten Schoubben



DB Cargo Belgium onderweg met Infratreinen

De laatste weken werden vaker locomotieven van DB CARGO Belgium gesignaleerd voor treinen die in het verleden verzekerd werden door Infrabel, TUC-Rail of Lineas. Uit goede bron hebben wij vernomen dat dit in de toekomst alleen maar vaker zal gebeuren!



In de week van 20 t.e.m. 24 oktober reed DB CARGO Belgium voor het eerst met het ES800-meetrijtuig voor een meetcampagne op spoorlijnen rond het Brusselse. De meetritten voerden onder andere via onze nationale luchthaven. En dat leverde knappe foto's op! Het ES800-meetrijtuig werd ingesloten door de 6466 & 6471.

Foto's: DB CARGO Belgium



Het bleef echter niet bij enkel de meetcampagne met de ES800: gedurende de maanden oktober en november steeg het aantal infraritten gereden door DB CARGO Belgium. O.a. op 20 november reden zij met de 6513 een ballasttrein vanuit Quenast naar Gent-Zeehaven. Deze trein zien wij hier op het fotopunt in Tubize. Foto: Wouter de Haeck



Grote infrawerken op lijn 34

Van 8 t.e.m. 16 november 2025 was lijn 34 tussen Hasselt en Liers volledig onderbroken voor grote werkzaamheden. In Hasselt werden aan de uitrit kant Tongeren de sporen en wissels vernieuwd, in Bilzen werd er op 2 plaatsen een tunnel onder de sporen gestoken en in Tongeren ontstond een nieuwe brug voor de nieuwe zuidoostelijke omleidingsweg rond het centrum.



In Bilzen werden 2 tunnels onder de sporen gebouwd, de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel (535 ton, 21m lang) aan de Laakstraat werd onder de sporen geschoven met hydraulische vijzels en metalen glijstukken.

Deze werken passen in de vervanging van 7 overwegen in Bilzen tegen het voorjaar van 2027 en vormen het grootste overwegenproject van ons land.

Foto's en info: Infrabel



Boven: in Tongeren werd een brug gebouwd voor de nieuwe zuidoostelijke omleidingsweg rond het centrum. Deze brug werd de voorbije maanden langs de sporen gebouwd en werd op 11 november onder de sporen geschoven. Op 14 november werd verse ballast gestort met behulp van de 6236.

Onder: de ballasttrein werd tussen de werken door uitgeweken in het station van Tongeren, dat leverde een sfeervolle opname op tijdens het vallen van de avond op 7 november.

Foto's: Maarten Schoubben



Herfstkleuren

De herfst is fotografisch gezien één van de mooiste seizoenen en ook dit jaar zagen wij veel mooie foto's passeren.



Boven: TGV 4526 raast met een snelheid van 300 km/u voorbij in Rebecq op lijn 1 richting het Franse Montpellier.
08.10.2025 Foto: Wouter De Haeck

Onder: de 6282 & 6250 omkaderen het ES800-meetrijtuig tijdens een meetrit op lijn 17, hier te Schaffen.
17.10.2025 Foto: Nick Deckx





Boven: de 1331 van Lineas heeft weinig moeite met de talrijke hellingen op de Athus-Meuse met deze lege trein richting Bettembourg. Lacuisine (Florenville), 09.10.2025

Foto: Finn De Vos

Onder: museumspoorlijnen worden vaak tijdens normale rijdagen "vergeten" door spoorfotografen. Dit is helemaal onterecht! Hier scoor je misschien wel de mooiste en meest sfeervolle opnames. Dit is er alvast een prachtig voorbeeld van. De 554.10 (4610) is onderweg van Mariembourg naar Treignes op de museumspoorlijn van de Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées. 19.10.2025

Foto: Lars Laenen





Boven: de zon is nog maar net vanachter de heuvel tevoorschijn gekomen als de 186 123 van Railtraxx langs de oever van de Maas passeert in Bouvignes-sur-Meuse op lijn 154 met een containertrain vanuit Antwerpen richting Athus. 30.10.2025

Foto: Maarten Schoubben

Onder: een ARS-Altmann-trein wordt over het bekende viaduct in Sint-Martens-Voeren op lijn 24 gesleept richting Zeebrugge bundel Pelikaan door de 186 268 van BLS CARGO NORD. De chrysanten op het kerkhof verraden al rond welke periode deze prachtige foto werd gemaakt... 05.11.2025

Foto: Jens Debie





Boven: in een prachtig herfstdecor op 14 oktober 2025 heeft meetmotorwagen EM130 van Infrabel zojuist Genk-Goederen verlaten en spoort via lijn 21c hier verder richting Bilzen.

Onder: korte tijd later kon op lager standpunt op dezelfde locatie ook nog de 266 102-3 van BLS CARGO NORD gefotografeerd worden met aan de haak een LKW Walter trein met als eindbestemming het Italiaanse Novara.

Foto's: Maarten Schoubben



HV 3 van ES-Schooltrein wordt bewaard

De dienst seininrichting van Infrabel beschikte over een schooltrein die oorspronkelijk bestond uit vijf internationale I1-rijtuigen, verbouwd tussen 1981 & 1985 in de NMBS-werkplaats van Cuesmes en vernummerd naar 00061 t.e.m. 00065. Het rijtuig HV2 00061 is al meer dan 20 jaar uit de trein verwijderd en van dit rijtuig is het ons niet duidelijk wat ermee gebeurd is. De overige rijtuigen werden tot begin jaren 2000 nog gebruikt en stonden de laatste jaren afgesteld in Ronet. De twee oudste rijtuigen van deze trein zijn de 00064 en 00065. Zij waren oorspronkelijk de I1-rijtuigen 12078 en 12079 en kwamen in dienst in 1931. Ze zijn dus bijna 100 jaar oud!

Het TSP heeft gelukkig 1 rijtuig van deze trein kunnen redden en zal het bewaren, namelijk de HV3 (00062). Dit rijtuig werd op 12 oktober door Railtraxx overgebracht van Ronet naar Ciney, waarna het door het TSP werd overgenomen en op de Bocq-spoorlijn werd geplaatst. De overige 3 rijtuigen zullen worden gesloopt.

Hieronder nog een overzicht van de rijtuigen die ooit deel uitmaakten van deze trein.

Schooltrein nr	Nummering NMBS + UIC	Oude nummering	Fabrikant + bouwjaar	Verblijfplaats (stand 11.2025)
HV 1	00063 60 88 80-69 103-5	ex-I1 B11 12058 (1957) ex-I1 c11 13099	Familleureux 1939	Ronet = voor sloop
HV 2	00061 60 88 80-69 101-9	ex-I1 B10 12011 (1957) ex-I1 c11 13031	Raghenò 1933	Onbekend
HV 3	00062 60 88 80-69 102-7	ex-1 B11 12050 (1957) ex-I1 c11 13090	Familleureux 1939	TSP: lijn 128 Spontin
HV 4	00065 60 88 80-69 105-0	ex-I1 B11 12079 (1957) ex-I1 c11 13004	Baume & Marpent 1931	Ronet = voor sloop
HV 5	00064 60 88 80-69 104-3,	ex-I1 B1 12078 (1957) ex-I1 c11 13003	Baume & Marpent 1931	Ronet = voor sloop

Detail van rijtuig HV4 uit 1931. Helaas zal dit rijtuig binnenkort gesloopt worden.

Foto: Maarten Schoubben





**Boven: de 3
resterende rijtuigen
klaar voor de sloop...
Het eerste rijtuig in
de rij is de HV 4.**

Midden: HV 1

Onder: HV 5

**Ronet
7 november 2025**

**Foto's
Maarten Schoubben**





De 266 116-9 van Railtraxx heeft het HV 3 rijtuig van de ES-schooltrein opgehaald en is onderweg naar Ciney met een maximale snelheid van 40 km/u, dit gebeurde echter via een omweg via Jemeppe-Froidmont om het rijtuig te driehoeken i.v.m. haar toekomstige oriëntatie op de Bocq-spoorlijn. Lijn 130, Franière, 12.10.2025

Foto's: Maarten Schoubben



Historische tramfoto's



Boven: naar aanleiding van de wereldtentoonstelling te Brussel in 1935 namen de Brusselse Tramwegen een reeks van 25 trams type 5000 in gebruik. Het waren de eerste Brusselse trams op draaistellen. De laatste exemplaren gingen in 1976 buiten dienst. Drie voertuigen bleven bewaard: de 5001, 5008 en 5025. Op de foto zien we de 5013 op het Bockstaelplein, in dienst op lijn 81 (Bockstael – Brussel-Noord – Meudonplein) op 7 september 1970. Foto: John Bromley.



Midden: tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het buurtspoorwegnet in West-Vlaanderen intensief gebruikt door het Duitse leger voor de bevoorrading van het front. Het bestaande net werd aangevuld met een groot aantal nieuwe lijnen om alle sectoren te bereiken. Een niet-geïdentificeerde stoomlocomotief van de NMVB rijdt in 1916 met een dergelijke trein door Varsenare, aan de buurtspoorweglijn Brugge – Gistel – Leke. Verz. Wim De Ridder

Onder: aflossing van de wacht in Antwerpen: de splinternieuwe PCC 2119 van de MIVA kruist aan het eindpunt Eksterlaar moterwagen 4425 uit 1912. Foto: John Bromley.





De NMVB kocht in 1950 een reeks van 24 PCC's die vooral in en rond Charleroi werden ingezet. Jammer genoeg waren de rijeigenschappen niet denderend en al in 1960 werden ze verkocht aan Belgrado. De 10409 keerde later terug en rijdt nu bij de ASVi in Thuin. Op deze zeldzame kleurenfoto, die werd genomen op 13 juli 1952, is de 10407 onderweg op lijn 61. Waar de opname juist werd gemaakt, is helaas niet bekend. Fotograaf onbekend, verz. Wim De Ridder.

Van 1951 tot 1971 werden in totaal 172 PCC's van de reeks 7000 geleverd aan de TUAB (*Tramways Urbains de l'Agglomération Bruxelloise* – sinds 1954 de MIVB). De 7121 werd door BN geleverd in 1957 als onderdeel van de onderreeks 7081 – 7155. Deze hadden afwijkende draaistellen die afkomstig waren van het opgeheven tramnet in Kansas City, wat één van de redenen was waarom deze voertuigen al in de jaren '80 werden afgevoerd. De 7121 werd op 29 april 1974 gefotografeerd in de Henri Jaspardlaan. Sinds 1988 rijden hier geen trams meer: lijn 101 werd vervangen door metrolijn 2. Fotograaf onbekend, verz. Wim De Ridder.



Van 1902 tot 1904 leverde Métallurgiques een reeks van 150 tweeassige trams aan de Antwerpse Tramwegen. Vanaf 1938 werden 102 voertuigen gemoderniseerd en daarvan waren er in 1963 nog tien overgebleven die nog tot 1975 in dienst bleven. De 6349 staat op 1 mei 1969 op de Groenplaats. Fotograaf onbekend, verz. Wim De Ridder



Boven: tram 321 van de MIVG wacht omstreeks 1970 in Gentbrugge op de reizigers van de tram die aankomt aan de andere kant van de overweg. Tramlijn 20 naar Melle kruiste hier de spoorlijn 58 en de overweg mocht enkel voor lege ritten van en naar de stelplaats gebruikt worden – reizigers moesten overstappen en het spoor te voet oversteken. De werken om de spoorlijn op te hogen zijn in volle gang, de landhoofden voor het viaduct over de Brusselsesteenweg zijn al geplaatst. De tramlijn verhuisde na het afsluiten van de werken naar de middenberm van de weg en werd op dubbelspoor gebracht. Fotograaf onbekend, verz. Wim De Ridder.

Onder: de NMVB opende in 1887 een buurtspoorlijn tussen Poulseur en Sprimont. Aangezien er een belangrijk goederenvervoer werd verwacht vanwege de talrijke steengroeven, werd deze lijn aangelegd in normaalspoor. In 1906 werd ze verlengd tot Trooz, maar dit baanvak was nooit een succes en reeds in 1937 werd het gesloten en opgebroken. De reizigersdienst tussen Poulseur en Sprimont werd in september 1944 definitief gestaakt, maar het goederenverkeer bleef bestaan tot 30 april 1965. Op de foto zien we locomotief 801 met een begeleidingsrijtuig in Sprimont in 1962. Fotograaf onbekend, verz. Wim De Ridder.



Halloweenritten bij de TTA

Op vrijdag 31 oktober 2025 organiseerde de Tramway Touristique de l'Aisne of kortweg TTA enkele Halloweenritten, in totaal reden er 3 heen- en terugritten tussen Erezée en Forge à la Pléz. Er was veel animatie aan boord en alle ritten waren dan ook zo goed als uitverkocht. Een mooi geschenk voor de vrijwilligers van deze prachtige vereniging die met hart en ziel werken om deze unieke tramlijn te laten verder bestaan.

Als tractievoertuig werd de ART.69 ingezet en tijdens de eerste rit reden de aanhangrijtuigen 19572 & 19538 mee. Met de 2^{de} en 3^{de} rit waren er zoveel reizigers dat ook nog een 3^{de} rijtuig (19542) moest ingezet worden.

Hieronder een korte fotoïmpressie van deze mooie dag in een herfstachtig decor.

Meer info over de TTA == > <https://www.tta.be>

Foto's: Maarten Schoubben



Grenzenloos sporen met Nicky

Op reis per trein... Een stationsfluit, het zachte deinzen van een rijtuig, het landschap dat traag voorbijglijdt. Er is weinig dat zo tot de verbeelding spreekt als reizen met de trein. In deze rubriek laat Nicky Morren (zelf treinbegeleidster bij de NMBS) ons in elke editie van De Spoor Gazet meereizen tijdens treinstapjes die ze maakt in binnen- en buitenland in haar vrije tijd.



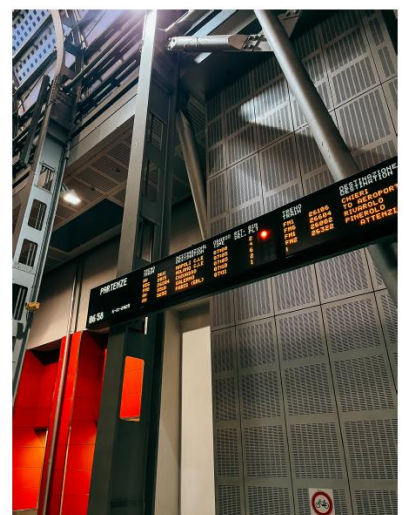
Met De Frecciarossa van Turijn naar Parijs

Tekst en foto's: Nicky Morren

De gedachte aan meer dan zes uur in een vliegtuig maakt me niet heel erg blij, maar het idee van meer dan zes uur in een trein te zitten maakt me heel gelukkig. Na het Zuiden van Frankrijk per trein te hebben doorkruist, eindigden we nog een tweetal dagen in Turijn, de tweede grootste stad in Noord-Italië. Van daaruit reisden we met de Frecciarossa naar Parijs. In stijl, in alle rust (bedankt, stilterijtuig) en met een heerlijke latte van €2 in m'n hand. Laptop open, blog erbij, schrijven, foto's bewerken, en dat allemaal terwijl we door de Alpen gleden.



Trenitalia doet de verbinding Milaan – Parijs aan sinds 18 december 2021, nog niet zo heel lang dus. De trein stopte in Turijn Porta Susa (uiteeraard), Oulx Via dei Quartieri, Modane, Saint-Jean-de-Maurienne Arvan, Chambéry-Challes-les-Eaux, Lyon Part Dieu en uiteindelijk Parijs Gare de Lyon. De reistijd Milaan – Parijs bedraagt net geen zeven uur.



We stapten om 07:11 in station Turijn Porta Susa in de rode trein, type Frecciarossa 1000. Eenmaal aan boord plaatste ik m'n zware koffer in de rekjes aan het begin van het rijtuig en zocht ik m'n zitplek, plaats 15D in Business class. Dit is samen met 16D een duozitje, twee éénzitjes tegenover elkaar.

Er zijn vier klassen: Standard, Premium, Business en Executive. Een rit in Executive is echt nog een doel van mij, maar deze keer was het Business. Ook helemaal niet slecht, natuurlijk. Dit rijtuig bestaat uit een rij tweezitten (zowel vierzit en duo naast elkaar) en een rij éénzitten (zowel alleen als tegenover elkaar). Elke zitplaats is voorzien van een duidelijke aanduiding van zitplaats, een tafeltje, een stopcontact en twee USB-poorten. Op het einde van de rijtuigen is er ruimte voor bagage, net zoals boven de zitplaatsen. Er zijn twee toiletten per rijtuig, en met duidelijke groene en rode symbolen wordt aangegeven of deze bezet zijn.



Nog geen twintig minuten na vertrek stond er al iemand met een serveerwagen naast ons om water, een ander drankje naar keuze (zoals thee of fruitsap), twee koekjes en een vochtig doekje uit te delen. Nog eens tien minuten later passeerden ze opnieuw om afval mee te nemen en koffie aan te bieden. Heerlijk, die geur van koffie door het rijtuig. Na een uur kwamen ze zelfs rond met een karretje vol Frecciarossa-merch, zoals een nekkussen en een notitieboek. Ik heb niks gekocht, en ben daar trots op (ook al heb ik nu spijt maar eerlijk, ik had echt al veel te veel bij).



Na twee en een half uur treinen begon de nood aan koffie toe te nemen. Tijd om naar de bar te gaan. Voor een latte betaal je amper €2! En het is nog een lekkere ook. Je kan hier ook snacks en zelfs kleine maaltijden kopen. Een sticker op het tafeltje bij je zitplaats brengt je naar de site van de Frecciarossa waar je kan kijken wat het menu van de FRECCIABistrò te bieden heeft. Dat was voor deze rit het volgende: 1 Buongiorno – 2 Break – 3 Gluten free – 4 Light – 5 Aperitivo – 6 Young – 7 Tradizione Italiana – 8 Carlo Cracco – 9 Pizza.

Toen het op lunchtijd aan kwam ging ik voor optie 7: een pasta, fruitsalade, een flesje water en normaal een warme drank, maar die laatste hebben ze vervangen door een zakje pretzels. Ik had net een koffie op en het was nog iets te vroeg (of misschien eigenlijk te laat) voor een tweede. Het eten was oké, en voor deze vier dingen samen was het €15,00.



Om 13:23, netjes op tijd, kwamen we aan in het prachtige station Parijs Gare de Lyon. Ideaal dus om nog een namiddagje rond te wandelen in Parijs, of er misschien zelfs nog een overnachting aan te plakken.

Deze rit kostte €80,00 per persoon, wat ik persoonlijk goedkoop vind voor een rit van meer dan 6 uur in business class. Dit is zonder personeelskorting, maar geluk hebben met tijdig boeken. Prijzen kunnen variëren!

Reizen met de Frecciarossa is een stijlvolle en comfortabele manier om van Milaan of Turijn naar Lyon of Parijs te gaan. Of naar één van de tussenliggende stations, uiteraard. Geen check-in-stress, geen wachtrijen, goede koffie, vriendelijk boordpersoneel, simpelweg genieten. Ik kan slechts twee nadelen bedenken: de dataverbinding was heel slecht (vooral omwille van de vele tunnels, en ik gebruik liever m'n eigen hotspot dan de gratis WiFi aan boord) en het tafeltje vond ik een beetje aan de kleine kant. Ik denk dat dit bij een tweezit naast elkaar beter is. In ieder geval, dit was weer een mooi voorbeeld van hoe heerlijk treinreizen is. Volgende keer hopelijk in Executive class!





Euro 9000 in model

Enkele jaren geleden kondigde de Portugese modelspoorfabrikant Sudexpress aan dat het de Euro 9000 locomotief van Stadler in schaal HO zou uitbrengen. Er zijn voorlopig al 14 verschillende varianten aangekondigd. Daaronder vinden wij ook de 4 uitvoeringen terug die RTB CARGO in België inzet.

Begin november 2025 werd de eerste locomotief uitgeleverd, de 2019 305-2 (Krefti) in een design ontworpen door Railcolor voor RTB CARGO. Het model heeft een lengte van 266 mm, het chassis is van metaal en de locomotiefkast van kunststof.

Het model is beschikbaar in 4 versies:

- S0193051: DC analoge versie (aanbevolen verkoopprijs van fabrikant: € 362,00);
- S0193059: AC digitaal (aanbevolen verkoopprijs van fabrikant: € 392,00);
- S0193050: DCC + geluid = premiumlijn (aanbevolen verkoopprijs van fabrikant: € 532,00);
- S0193058: AC digitaal + geluid = premiumlijn (aanbevolen verkoopprijs van fabrikant: € 562,00).

De premiumlijnmodellen zijn extra uitgerust met:

- ESU-loksound 5;
- gemotoriseerde stroomafnemers;
- cabineverlichting;
- gemotoriseerde ventilatoren op het dak.

EURO9000

STADLER

Official Licensed Product



Groot en klein ontmoeten elkaar op 21 november 2025 in Ougrée op lijn 125A.

Foto: Maarten Schoubben

Erwin Janssens kocht het model en zette het meteen in op zijn prachtige modelbaan. Hij is zeer tevreden over deze krachtige locomotief, hij bezorgde ons dan ook met veel plezier enkele foto's van de locomotief in actie.



Op veel locaties krijgen oude wagons, rijtuigen of locomotieven een 2^{de} leven. Elke maand tonen wij zo een locatie.



De Henschel BBC DE 2500 serie is een kleine serie van drie dieselelektrische proeflocomotieven. Deze locomotieven werden tot in de jaren '80 bij wijze van proef ingezet door de Deutsche Bundesbahn. Hun onderscheidende kenmerk zijn de driefasige asynchrone tractiemotoren, die worden aangedreven door een driefasige generator die wordt aangestuurd door een dieselmotor.

De drie locomotieven werden in de jaren '70 uitgebreid getest door de Deutsche Bundesbahn en regelmatig ingezet vanuit het depot Mannheim. Hun DB-aanduiding was serie 202 met de volgende bedrijfsnummers:

- 202 002-2 (witte verf, later geel bij NS);
- 202 003-0 (rotor oranje verf);
- 202 004-8 (blauwe verf).

De 202 002-2 werd in 1973 omgebouwd voor elektrische aandrijving door de dieselmotor te verwijderen en een omgebouwd stuurstandrijtuig met stroomvoorziening permanent aan de locomotief te koppelen. In deze configuratie werd hij in 1974/75 door de DB ingezet voor proeven. Nadat de locomotief van de DB was gescheiden, werd hij teruggegeven aan Henschel. In 1976 werd hij door de BBC omgebouwd tot een elektrische locomotief met een pantograaf voor 1500 V DC, geel geverfd en beproefd door de Nederlandse Spoorwegen (NS) onder het bedrijfsnummer 1600P. Tijdens deze proeven was hij slechts op één wielstel uitgerust met een tractiemotor. Omdat een besluit tot aanschaf van locomotieven van dit type een te lange levertijd zou betekenen, werd door de NS een locomotief afgeleid van de Franse serie BB 7200 aangeschaft als serie 1600/1800 .

Alle 3 locs zijn bewaard gebleven! De 202 002-2 staat buiten opgesteld voor de voormalige Henschel-fabriek (nu Alstom) in Kassel, de machinekamer werd volledig gestript en omgebouwd tot een conferentieruimte. De loc is niet publiek toegankelijk zichtbaar! Locatie > <https://maps.app.goo.gl/66VCwh74psAXdR476>

Foto: Maarten Schoubben

Agenda

In Train World te Schaarbeek is op 26 september 2025 een nieuwe tentoonstelling gestart. NMBS, bezet bedrijf: tussen collaboratie en verzet. Deze tentoonstelling is te bezoeken t.e.m. 28 juni 2026.



Zeker ook een bezoek waard:

Buurtspoorwegmuseum Schepdaal: <https://tramsite-schepdaal.be/>

Chemin de fer de Sprimont : <https://www.cfs-sprimont.be/>

Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées : <https://cfv3v.eu/>

Chemin de Fer du Bocq : <https://www.cfbocq.be/>

Musée du tram vicinal : <https://museedutramvicinal.be/nl/>

Musée des Transports en commun de Wallonie : <https://www.musee-transports.be/nl/startpagina/>

Petit train à vapeur de Forest : <https://ptvf.eu/>

Rail Rebecq Rognon : <https://www.rebecq.be/le-petit-train>

Stoomgroep Turnhout: <https://www.stoomgroep.be/>

Stoomtrein Dendermonde Puurs : <https://www.stoomtrein.be/>

Stoomtrein Maldegem-Eeklo: <https://stoomtreinmaldegem.be/nl/>

Train World Schaarbeek: <https://trainworld.be/>

Trammuseum Brussel : <https://trammuseum.brussels/>

Tramway touristique de l'Aisne à Erezée : <https://www.tta.be/>

TTO Noordzee : <https://www.ttonoordzee.be/>

Vlaams Tram- en Autobusmuseum: <https://www.vlatam.be/>

LIERSE MODELSPOORWEGEN

LMS DE GEIT VZW.

NOCTURNE

Zaterdag 20 dec. vanaf 17 u.

LGB LICHTJES TREIN

Met kampvuur en tuin vrtlichting.

Soep - chocomelk - Glühwein -Genevers
Gratis pannenkoeken voor - 12 jaar.

EIKENBOSLAAN 19 Koningshooikt 2500

INFO : www.liersemodelspoorwegen.be
info@liersemodelspoorwegen.be

VU: Eddy Willems.

Info 0474 674543



TRAIN DE NOËL
de **MONS** au **MARCHÉ DE NOËL**
authentique d' **Aix-la Chapelle**

Dimanche 14 décembre 2025

- * Train festif direct!
- * Voiture bar-disco!
- * Petite restauration à bord!
- * Voyagez confortablement!

des arrêts en gare de

07:45	BRAINE-LE-COMTE	21:35
08:45	MONS	20:53
09:20	CHARLEROI-CENTRAL	20:20
09:50	NAMUR	19:50
11:25	AACHEN HBF	18:15

Retrouvez les prix et plus d'info sur www.cfbcq.be et consultez la page Facebook du PFT !



TRAIN DE NOËL
de **MONS** au **MARCHÉ DE NOËL**
authentique d' **Aix-la Chapelle**

Dimanche 14 décembre 2025

- * Train festif direct!
- * Voiture bar-disco!
- * Petite restauration à bord!
- * Voyagez confortablement!

des arrêts en gare de

07:45	BRAINE-LE-COMTE	21:35
08:45	MONS	20:53
09:20	CHARLEROI-CENTRAL	20:20
09:50	NAMUR	19:50
11:25	AACHEN HBF	18:15

Retrouvez les prix et plus d'info sur www.cfbcq.be et consultez la page Facebook du PFT !



WEIHNACHTSZUG
aus **AACHEN** zum **EUPENER WEIHNACHTSMARKT**
hin und zurück

- * Ohne umsteigen!
- * Verpflegung im Zug!
- * Tanzwagen inklusiv!
- * Reisen im Stil!

Samstag und Sonntag 13./14. Dezember 2025

AACHEN HBF

* Fährt über die Grenze bei Hergenrath

EUPEN

** Fährt über Aachen West und die Grenze bei Montzen

Samstag 13.12

12:30	AACHEN HBF	17:50
14:00	EUPEN	17:05

Sonntag 14.12

11:45	AACHEN HBF	17:50
12:35	EUPEN	17:05

Ticketpreise und Info auf www.cfbcq.be und auf der TSP Facebook-seite !