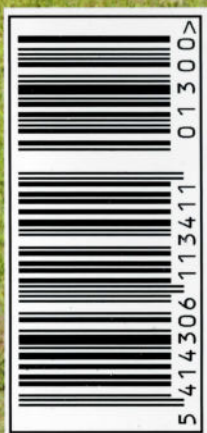


# OP DE BAAN



5 414306 113411 01300

**TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT**  
**Nr. 130 - DECEMBER 2015 - € 9,00**

TOELATING: P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: BE-9000 GENT X  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

## Het woord van de voorzitter

Beste lezers, beste vrienden,

De activiteiten op Le Chemin de Fer du Bocq lopen op hun einde. De onderhoudswerken en de opruiming van het struikgewas kunnen herbeginnen. De verschillende afdelingen van TSP zoeken nieuwe vrijwilligers.

Aarzel niet om een helpende hand uit te steken!

Het einde van het jaar 2015 is eveneens in zicht. Wij hebben wilskracht nodig om weerstand te bieden aan voorspelbare en onvoorspelbare tegenspoed.

Dank aan allen voor jullie goede bedoelingen en steun door uw abonnement voor OP DE BAAN te hernieuwen voor 2016. Dit is een van de weinige tijdschriften waarvan de opbrengst volledig wordt geïnvesteerd in het patrimonium en waarvan de winst niet verdwijnt in de zakken van enkelen...

Veel leesgenot,  
de voorzitter.



DE MOTORWAGEN BRUSSEL  
tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les sauveurs de nombreuses petites lignes  
Julien CRISIER



**Nieuw**

UN SIECLE DE VAPEUR 7



**zie middenkatern**

### Zoekertjes

**Privéadvertenties:** Abonnees gratis (max. 10 lijnen zonder foto's of tekeningen). Voor niet-abonnees: € 3 voor 5 lijnen. (Elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per bijkomende lijn wordt € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen: 25 euro per oppervlakte van 9 x 13 cm.

**GEZOCHT:** Oude en hedendaagse films (digitaal, VHS, Super 8) van lijn 126 (Statte - Marchin - Ciney) ter inzage. Contact: Ph. Sterck +32 (0) 47 935.0.428 of philippe.sterck@arcelormittal.com

Er werd ons gevraagd het overlijden te melden van de heer Jean-Yves Rahir. Hij was abonnee op ons tijdschrift sedert vele jaren en nam regelmatig deel aan onze reizen en activiteiten. TSP biedt aan de familie haar oprecht medeleven aan.

## OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

### Redactiecomité

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

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

Michel AERTS, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Alain BREYSEM, William BOECKX, Julien CASIER, Lucien CLAEYS, Thierry COCHIN, Roger CRİKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Etienne DE RIDDER, Alain ELOOT, Andy ENGELEN, Michel DE ESCH, Bart DE WOLF, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, GTF, Michel HANSSENS, Remy DEN HARTOG, Jean-Yves LAMBIET, Bruno MALFAIT, Hideki MATSUOKA, Daniel MOENS, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIERART, Jean-François POLET, Marc RIGUELLE, Stéphane RICKLI, Maarten SCHOUBBEN, Siemens, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe STERCK, Daniel THIELEMANS, Michel THIRRY, Nico VAN DE BUERIE, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN.

### OP DE BAAN

De artikels worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikels mogen slechts gebruikt worden na schriftelijk akkoord van TSP.

### Adres

PFT-asbl - Boite Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België

☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41

✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

### Abonnement 2016

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 40 (buitenland € 46) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO OP DE BAAN 2016". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

### Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.  
BIC-code: GEBABEBB.  
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.  
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

### Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

### Briefwisseling

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

### Actief meewerken?

Wilt u zich actief inzetten voor TSP, bij het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of Saint-Ghislain?

Contacteer dan:

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

Rétrotrain (Saint-Ghislain):

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

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

Modelbouw en beurzen: philipperousman@yahoo.fr

### Drukkerij

Geprint in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

**FOTO 130-01** *Het vierledig motorstel ALe 54.961 van Trasporto Ferroviari Toscana is samengesteld uit onze oude poststellen 961 en 965! Een uitgebreid artikel zal worden gepubliceerd in onze volgende ODB.* Gwenaël PIERART.

# OP DE BAAN 130 - DECEMBER 2015

# inhoud

## 2 Voorwoord

## 4 News TSP

4 *Materieel*

6 *Nieuws van de CFB*

## 8 Belgische actualiteit

8 *Locomotieven - statistieken*

10 *Motorstellen - HST*

12 *Rijtuigen*

14 *Schrappingen*

16 *Varia*

## 18 Privéoperatoren

## 22 Buitenlandse actualiteit

22 *Duitsland - Zwitserland*

23 *Nederland - Rusland*

24 *Groot-Brittannië*

## 26 Zweden: 100 jaar elektrische tractie

## 34 De stelplaats Liège

## 50 Belgische Staat: ketelwagens 91551 t/m 91568

## 59 Gisteren - Vandaag

## 60 Dit is Belgisch

## 62 Er was eens...

## 64 De wereld rond

## 66 Trampagina



4

### CFB: een nieuwe stoomlocomotief



26

### Zweden: 100 jaar elektrische tractie



34

### De stelplaats Liège



50

### Belgische Staat ketelwagens 91551 - 91568



### ACHTERPAGINA

#### FOTO 130-02

*De 9147 van de CW Salzannes kreeg een nieuw grijs jasje. Salzannes, 28 augustus 2015. Pierre HERBIET.*

#### FOTO 130-03

*De restauratie van de 5205 is beëindigd. Deze locomotief gaat dienst doen op de CFB. Schaarbeek, 30 augustus 2015. TSP.*



## Twee nieuwe locomotieven voor TSP

De verzameling van TSP werd deze zomer uitgebreid met twee nieuwe machines: de diesellocomotief 802 van de CFL en een drieassige stoomlocomotief.

### De 802 van de CFL

Een lid van TSP heeft de 802 van de CFL aangekocht en het beheer ervan toevertrouwd aan TSP. De vereniging bezit zodoende reeds twee locomotieven van dit type in haar verzameling. De eerste was de 806, aangekocht in enkele door leden in 2010. De 802 was de laatste actieve machine van deze reeks. Zij werd geschraapt in

de loop van 2010. Technisch gezien is zij in een nog betere staat dan de 806. Zij werd gebouwd door *Anglo-Franco-Belge* te La Croyère met bouwnr. AFB 115 en aan de CFL geleverd in mei 1954.

Voor meer info over de CFL-reeks 800, zie *ODB 101* blz. 38 tot 45.

De 802 werd overgebracht van Pé-tange naar Spontin op 30 augustus, samen met de stoomlocomotief *Energie 507* uit de verzameling *Thiel - Boon* voor haar deelname aan het Stoomfestival op "Le Chemin de Fer du Bocq" gedurende het weekend van 15 augustus laatstleden.

### Ct "Knapsack"

Eind augustus 2015, kocht TSP een nieuwe stoomlocomotief. Het gaat om een grote drieassige Duitse industriële tenderlocomotief, gebouwd door Krupp in 1953.

Het prototype van deze locomotief werd gebouwd door de Krupp-fabriek

in de Keulse wijk Hürth-Knapsack. Vandaar haar bijnaam "Knapsack".

Deze locomotief werd aangekocht met de bedoeling om de CFB economischer uit te baten want de P8 is te groot en te gulzig tijdens de normale rijdagen.

Het onder druk brengen van de nieuwe machine en het onderhoud vergen minder personeel dan de P8.

Alhoewel technisch in orde, dienen de vlampijpen van de stoomketel vervangen te worden en zal de koperen vuurhaard enkele kleinere herstellingen krijgen.

Het is de bedoeling om de locomotief rijvaardig te krijgen voor het seizoen in 2017.

De "Knapsack" werd per dieplader vanuit de regio Berlijn naar Schaarbeek vervoerd op 16 september 2015.

Een volledig historisch dossier van deze machine zal in de volgende *OP DE BAAN* verschijnen.

**FOTO 130-04** Onze nieuwe stoomlocomotief, kort na haar aankomst in Schaarbeek. Zoals wij kunnen vaststellen, is haar algemene toestand uitstekend. Schaarbeek, 19 september 2015. TSP.





**FOTO 130-05** Op 12 augustus 2015 sleept de 77036 de 802 van de CFL en de locomotief "Energie 507" tussen Pétange en Ciney. De trein stopt even in het station van Arlon. Simon DE RIDDER / TSP.

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Het seizoen 2015 werd afgerond met een stabiel aantal reizigers en een goed rapport vanwege de *Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen* (DVIS) voor wat betreft de organisatie en de veiligheid. Het jaar zal door de vrijwilligers echter vooral herinnerd worden als een stresserende en bittere periode. Er moesten immers ontelbare uren geïnvesteerd worden om aan alle eisen van de nieuwe wet op de museumspoorlijnen te voldoen. Bovendien vielen deze ingrijpende veranderingen samen met de door Infrabel uitgevoerde werken tussen Braibant en Ciney, waarvoor de CFB tijdelijk van het net wordt afgesneden. Als kers op de taart kwam dan nog de nieuwe wet die de inzet van historisch materieel op het Infrabel-net onmogelijk maakt.

**FOTO 130-06** Op 30 augustus 2015 heeft de 6515 van DB Schenker de 5205 gesleept tussen Schaarbeek en Spontin. Het is de eerste maal dat een 6500 van DB Schenker op de lijn 128 reed en Spontin bereikt. TSP / CFB.





**FOTO 130-07** De 6515 van DB Schenker bevindt zich voor het sein aan het perron in het station van Spontin, op 30 augustus 2015. TSP / CFB.

De tijdelijke opbraak van de lijn tussen Ciney en Braibant is noodzakelijk omdat, in het kader van de modernisering van de lijn Brussel - Luxembourg, de beide sporen van de lijn 162 ongeveer 50 cm moeten opschuiven. Daarbij komen nog nieuwe afwateringskanalen en de funderingen voor de nieuwe bovenleidingsmasten. Dit alles betekent dat ook de lijn 128, die over een lengte van 4 km naast de lijn 162 ligt, eveneens moet opschuiven. Op een aantal plaatsen moet onze lijn bovendien enkele centimeter lager gelegd worden. De meest rationele werkwijze was de opbraak van het spoor om de bedding aan te passen. Hoewel deze werken door Infrabel worden opgelegd, moet TSP de opbraak en de latere heraanleg van het spoor zelf financieren. Ter compensatie neemt Infrabel de grondwerken en de aanpassingen van de kunstwerken voor haar rekening.

Op zondag 30 augustus 2015 verliet omstreeks 21.30 de laatste trein Le Chemin de Fer du Bocq. Het was een overbrenging van materieel dat tijdens het festival was ingezet en dat naar Schaarbeek en Saint-Ghislain werd overgebracht. De volgende dag begon een ploeg vrijwilligers de lasplaten los te maken, waarna de spoorgedeeltes werden weggebracht

om elders opgeslagen te worden. Er werd 9 uur per dag gewerkt, en dit gedurende 6 dagen. Er werden twee krachtige spoor/wegkranen gehuurd om de 18 m lange spoorgedeeltes te verplaatsen.

In september namen we contact op met de bevoegde minister om de wet op het gebruik van historisch materieel op het net aan te laten passen. Deze wet is immers onmogelijk toe te passen op het ter-



**FOTO 130-08** Het opbreken van de lijn 128 tussen Braibant en Ciney gebeurde in zes dagen, met behulp van twee spoor/wegkranen van Arlon. Het spoor werd verplaatst in stukken van 18 m, om opgeslagen te worden voor hergebruik nadien. TSP / CFB.

*Deze foto werd genomen ter hoogte van de vroegere overweg in Braibant. Deze werd in het begin van augustus afgeschaft.*  
Guy SMETZ, 10 september 2015.

rein. Zowel TSP als het Historisch Patrimonium van de NMBS moeten nu een beroep doen op een commerciële spoorwegonderneming om rollend materieel te verplaatsen. Dit betekent een verdrievoudiging van de kostprijs! Bovendien kan ook buitenlands historisch materieel niet meer in België ingezet worden, ook al voldoet het aan de UIC-normen en werd het goedgekeurd in één van onze buurlanden.

Wordt vervolgd...

→ *Dit is de nieuwe onderdoorgang als vervanging van de overweg te Braibant. In het raam van de modernisering van de lijn naar Luxembourg, neemt Infrabel de taak op zich om alle bestaande overwegen af te schaffen en te vervangen door overbruggingen en ondertunnelingen.*  
Guy SMETZ, 10 september 2015.

→ *Sinds meerdere maanden is het station van Ciney omgetoverd tot een grote werf. De huidige overweg verdwijnt en zal vervangen worden door een brug, in het midden van het station geplaatst.*  
TSP.



### RECHTZETTING

In *OP DE BAAN* 128 pagina 12, in de rubriek uit REVISIE staat:

2814: 12-05-2015 RI, dit moet zijn 2804.

### MUTATIES

4109: FHS → FKR 22-06-2015

4124: FKR → FHS 22-06-2015

7821: GCR → FKR 29-04-2015

7855: FNND → FKR 29-04-2015

7856: GCR → FKR 29-04-2015

08051 t/m 08110: FKR → GCR 28-09-2015

08536 t/m 08595: GCR → FKR 28-09-2015

### UIT REVISIE

2803: 15-07-2015 RI

2806: 22-06-2015 RI

2813: 31-08-2015 RI

2824: 17-08-2015 RI

2834: 07-10-2015 RI

2835: 28-09-2015 RI

2838: 14-09-2015 RI

2839: 06-07-2015 RI

4109: 30-06-2015 RI

4133: 03-07-2015 GR

3006 (CFL): 30-06-2015 RI

5501: 27-08-2015 RI

6217: 24-06-2015 RI (blauw)

6229: 17-07-2015 RI (blauw)

6236: 19-06-2015 RI (blauw)

6249: 16-09-2015 RI (blauw)

### AFBRAAK

615: 09-2015 ECORE, Aubange

620: 09-2015 ECORE, Aubange

688: 09-2015 ECORE, Aubange

702: 09-2015 ECORE, Aubange

2002: 09-2015 ECORE, Aubange

8232: 09-2015 ECORE, Aubange

9111: 09-2015 ECORE, Aubange

9119: 09-2015 ECORE, Aubange

9134: 09-2015 ECORE, Aubange

### AFKORTINGEN

CFL: Chemins de Fer Luxembourgeois

FHS: Hasselt

FKR: Merelbeke

FNND: Antwerpen-Noord

GCR: Charleroi-Sud

GR: Grote revisie

LK: Kortrijk

MOD: Gemoderniseerd

NK: Kinkempois

RI: Tussentijdse revisie



**FOTO 130-09** De 2320 werd op 12 november 2012 geschrapt. Sindsdien bevond zij zich te Hasselt waar zij dienst deed als mobiele post voor de voorverwarming van de rijtuigen. Eind augustus werd zij overgebracht naar Gent en wacht er samen met de 1601 en 1604 op haar verschroting door de firma Van Heyghem. Gent-Darsen, 10 oktober 2015. Maarten SCHOUBBEN.

**FOTO 130-10** Om de tiende verjaardag van Infrabel te vieren werd tussen 1 juni en 31 juli 2015, onder de naam "Pimp My Train", een tekenwedstrijd georganiseerd voor de kinderen van Infrabel-personeel. Een jury selecteerde een dertigtal tekeningen die met zelfklevers werden aangebracht op locomotief 6317 van Infrabel. Op de zijwanden werden drie opschriften geplaatst: "Spirit of Infrabel" onder het nummer en op het andere uiteinde van de kast, en "10 years" in het midden van de locomotief. Tijdens de "Open Bedrijvendag" op zondag 4 oktober 2015, georganiseerd door verschillende bedrijven van het land, presenteerde Infrabel de 6317 in het centraal gelegen Logistiek Centrum Infrastructuur te Muizen in het bijzijn van de winnaars. De 6317 zal met deze versiering gedurende een jaar rondrijden op de werven van Infrabel. Muizen, 4 oktober 2015. Armand BEERLANDT.



## Locomotieven

### reeks 21

● In de loop van de maand september keerden de locomotieven van de reeks 21 terug naar de goederendienst, na een zomerse rustperiode. Op 7 september 2015 is de beurtrol bij B-Logistics herleid naar twee dagen als reserve. Ondanks alles worden zij regelmatig ingezet op de verbindingen Antwerpen - Charleroi en Antwerpen - Liège.

● De 2121 werd verkocht aan het schrootbedrijf ECORE te Aubange. Zij is de eerste 21'er die dit bedrijf éénmalig mag bezoeken...

### reeks 23

● De 2320 stond lange tijd uitgeweken te Hasselt. Zij werd overgebracht naar Gent-Darsen (in de Gentse haven) waar zij, samen met de 1601 en de 1604, wacht op afbraak door het schrootbedrijf Van Heyghem. (zie foto hiernaast).



↑ Bij de 6219 werd eveneens haar groene kleedje opgefrist. Ter herinnering: zij is de laatste lijndiesellocomotief met een groene livrei.

Foto genomen in Zottegem op 31 augustus 2015 tijdens de rit Lessines - Denderleeuw. Alain ELOOT.



← FOTO 130-11 Na de 9136 en 9138 van de werkplaats Oostende (zie ODB 121 p. 12-13) en de 9123 van Merelbeke (zie ODB 128 p. 13), was de 9147 van de CW Salzannes aan de beurt om een nieuw werkpak te krijgen, bestaande uit meerdere tinten grijs. Het logo FAZ (telegrafische afkorting voor Salzannes) werd aangebracht op de zijwanden van de stuurpost. Zie eveneens de foto op de achterpagina.

Salzannes, 24 augustus 2015. Pierre HERBIET.

### De reeks 77 opnieuw naar Duitsland

**FOTO 130-12** → In september 2014 nam DB Schenker het kalkvervoer tussen Hermalle-sous-Huy (B) en Oberhausen (D) volledig over van NMBS Logistics. De trein reed dan niet meer via Aachen West, maar via Maastricht en Venlo. Een jaar later heeft de NMBS dit vervoer weer in handen, zij het dat de opzet veranderd werd. In plaats van de trein in Aachen West aan DB Schenker over te geven, rijdt NMBS Logistics nu zelf naar Oberhausen om de wagens bij Thyssen-Krupp te plaatsen. Hierdoor wordt de reeks 77 voor het eerst in jaren weer ingezet in Duitsland.

Herzogenrath, 3 september 1915. Jean-Yves LAMBIET.



### Motorstellen - HST

#### reeks 151 t/m 204

- De 204 die te Stockem stond uitgeweken in de hoop op een eventuele bewaring voor het nageslacht, werd uiteindelijk overgebracht naar Athus, van waar het zal worden overgebracht naar het sloopbedrijf ECORE te Aubange.

#### Desiro

- Alle Desiro's, die nog onder hun waarborg vallen, werden gegroepeerd te Schaarbeek en Charleroi-Sud. Talrijke stellen muteerden tussen de werkplaatsen Merelbeke en Charleroi-Sud. Deze beslissing werd genomen omdat Siemens zijn personeel terugtrekt in de loop van december. Zij stonden het NMBS-personeel bij te Charleroi-Sud.

#### Eurostar

- Zoals gemeld in *OP DE BAAN 129*, wordt het Eurostar-motorgedeelte 3308 bewaard in het National Railway Museum in York. Van 3 maart tot 4 augustus 2015 werd het, vooraleer overgebracht te worden naar York, tentoongesteld te Ruddington, op de "Great Central Railway (Nottingham)".

Bij de oprichting van de Eurostar-diensten, die het vasteland met Groot-Brittannië verbinden, werden 38 treinstellen besteld op 31 december 1989 bij een consortium dat bestond uit GEC-Alsthom, ANF, De Dietrich, BN, ACEC, Bush en Metro-Cammell. Zij werden geleverd van



**FOTO 130-13** Op 29 september 2015 moest ICE 16 Frankfurt Hbf - Brussel-Zuid zich in nood verklaren wegens een defect tussen Aachen Hbf en Welkenraedt. De 1822 werd opgeroepen en sleepte het defecte stel naar Liège-Guillemins. Te Welkenraedt konden de reizigers overstappen op een IC met bestemming Brussel en Oostende. De ICE vertrok om 12.20 vanuit Aachen Hbf en kwam om 16.20 aan te Welkenraedt! Bruno MALFAIT.

1993 tot 1996. Naast de 31 stellen met 18 rijtuigen (11 voor de *London and Continental Railways*, 3001/3002 t/m 3021/3022, 4 voor de *NMBS*, 3101/3102 t/m 3107/3108, en 16 voor de *SNCF*, 3201/3202 t/m 3231/3232) en één motorgedeelte in reserve (3999), werden er voor de *London and Continental Railways* nog 7 kortere stellen met 14 rijtuigen gebouwd. Deze zeven stellen, genummerd van 3301/3302 t/m 3313/3314, kregen de typenaam NOL (North Of London) en zouden gebruikt worden voor de verbinding vanuit Parijs of Brussel met de belangrijke steden ten

noorden van Londen (Birmingham, Manchester en Schotland), een project dat nooit tot stand kwam.

Na de verhuur van vijf stellen tussen 2000 en 2005 aan de Britse maatschappij GNER voor London - York en London - Leeds (zie *ODB 44*, blz. 19), werden zes van de zeven NOL-stellen gehuurd door de *SNCF* en ingezet in de binnenlandse dienst tussen Parijs en Noord Frankrijk van april 2007 tot oktober 2014 (*ODB 81*, blz. 45).

Het stel 3307/3308 heeft nooit één kilometer in commerciële dienst gereden.

**FOTO 130-14** Op 23 juli 2015 werd de motoreenheid 3308 tentoongesteld op de parking van de "Great Central Railway (Nottingham)", bij de stelplaats Ruddington, in de buurt van Nottingham. Philippe DE GIETER.





**FOTO 130-15** De rijtuigen van de motorstellen reeks 800 worden regelmatig omgewisseld tussen de CW's Mechelen, Salzannes en Gentbrugge. Op 4 september bracht de 7760 een tussenrijtuig over van CW Gentbrugge naar CW Mechelen en passeert te Wichelen. Wim DE RIDDER.

Enkele dagen later werd een koprijtuig van de 833 overgebracht van Merelbeke naar Ronet door de 7800. De CW Salzannes zal de stuurposten opnieuw inrichten. Doortocht te Ligny (L140 Ottignies - Charleroi-Sud). Het rijtuig achteraan (boven een M4, onderaan een I6) dient als remgewicht. Jean-François POLET.



## Rijtuigen

### *Twee rijtuigen geschraapt.*

De NMBS heeft op 11 september 2015 het I10 Restorijtuig 16.006 (61 88 8890 006-4) en M4 A-rijtuig 51.046 (50 88 1978 046-3) afgevoerd met PV nr 15-005.

Het Restorijtuig 16.006 bevindt zich thans in Train World. Geplaatst op een stuk spoor, achter het gebouw, zal dit rijtuig een meerwaarde zijn voor het restaurant van het museum (zie *OP DE BAAN* 129 blz 39).

### *Bistorijtuig 12.780*

De NMBS verkocht het bistorijtuig 12.780 aan "Train Lodge" in Amsterdam. Dit rijtuig type I10 kwam in dienst in 1987. In 1991 werd het omgebouwd tot bistorijtuig en toegevoegd aan de EC Memling. "Train Lodge" vormt een hotel ingericht in rijtuigen, geplaatst op een stuk spoor langs de Changiweg in Amsterdam-Sloterdijk. Het stel bestaat uit vijf rijtuigen, waarvan vier Zwitserse slaaprijtuigen (SBB type WLABmh175) en het bistorijtuig 12.780 ex-NMBS.

De slaaprijtuigen stonden, sinds meerdere jaren, afgesteld in Utrecht na het faillissement van de *Bergland Express*. Elk rijtuig heeft 11 afdelingen. De 12.780 zal dienst doen als restaurantwagen met een aanpalend terras.

#### ↑ FOTO 130-16

*Foto boven: het bistorijtuig 12.780 wordt op een vrachtwagen geladen op de oude goederenkoer van Schaarbeek met bestemming Amsterdam.*

Pierre HERBIET, 21 augustus 2015.

→ *Virtuele voorstelling van de "Train Lodge" na heraanleg van de site.*



←↑ *Foto's midden en onderaan: Train Lodge bevindt zich langs de Changiweg in Amsterdam-Sloterdijk. Het rijtuig 12.780 bevindt zich tussen de slaaprijtuigen. De prijs per overnachting ligt rond de 25 euro. Train Lodge kan eveneens gehuurd worden voor feesten en verschillende evenementen.*

Remy den HARTOG, 4 september 2015.



↑ **FOTO 130-17** Het restauratierijtuig 16.006 werd geplaatst op een stuk spoor naast Train World, aan de achterzijde van het station Schaarbeek, als aanvulling voor het restaurant van het museum. Schaarbeek, 14 september 2015. J-L VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 130-18** De groep Crocodile opende een nieuw restaurant in Tourcoing. Een L-rijtuig maakt deel uit van het restaurant en is ingericht als eetzaal. Het is niet geweten om welk rijtuig het gaat. Bruno MALFAIT.



### 198

**Levering NMBS:** 24-08-1962

**Nummering:** 228.198: 24-08-1962 ⇨ 198: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇨ Schaarbeek: 24-08-1962

⇨ Oostende: 28-12-1964 ⇨ Schaarbeek: 06-10-1967

⇨ Oostende: 01-06-1974 ⇨ Kinkempois: 17-03-1980

⇨ Hasselt: 24-05-1982 ⇨ Merelbeke: 03-06-1984

⇨ Kortrijk: 25-05-1990 ⇨ Merelbeke: 01-02-1996

⇨ Oostende: 07-01-2002 ⇨ Merelbeke: 16-06-2002

⇨ Oostende: 15-12-2002 ⇨ Charleroi-Sud: 15-06-2003

⇨ Schaarbeek: 11-12-2005

**Uit exploitatie:** 04-10-2013

**FOTO 130-19** Merelbeke, 28 april 1992. Y. STEENEBRUGGEN



### 221

**Levering NMBS:** 23-08-1963

**Nummering:** 228.221: 23-08-1963 ⇨ 221: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇨ Schaarbeek: 23-08-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Schaarbeek: 01-01-1972

⇨ Oostende: 01-06-1973 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Ronet: 28-09-1981 ⇨ Kinkempois: 10-01-1983

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Merelbeke: 30-09-1993

⇨ Kortrijk: 31-01-1994 ⇨ Merelbeke: 01-02-1996

⇨ St-Ghislain: 24-05-1998 ⇨ Merelbeke: 21-12-1998

⇨ Schaarbeek: 28-01-2001 ⇨ Merelbeke: 16-06-2002

⇨ Charleroi-Sud: 15-06-2003 ⇨ Oostende: 11-12-2005

**Uit exploitatie:** 04-10-2013

**FOTO 130-20** St-Genesius-Rode, 29-11-1986. JL VDH.



### 222

**Levering NMBS:** 30-09-1963

**Nummering:** 228.222: 30-09-1963 ⇨ 222: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇨ Schaarbeek: 30-09-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Schaarbeek: 01-01-1972

⇨ Oostende: 01-06-1973 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Ronet: 28-09-1981 ⇨ Kinkempois: 10-01-1983

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Merelbeke: 30-09-1993

⇨ Kortrijk: 31-01-1994 ⇨ Merelbeke: 01-02-1996

⇨ St-Ghislain: 24-05-1998 ⇨ Merelbeke: 21-12-1998

⇨ Schaarbeek: 28-01-2001 ⇨ Merelbeke: 16-06-2002

⇨ Charleroi-Sud: 15-12-2002 ⇨ Oostende: 11-12-2005

**Uit exploitatie:** 01-09-2013

**FOTO 130-21** Mons, 25 april 2007. Serge MARTIN.



### 231

**Levering NMBS:** 30-05-1963

**Nummering:** 228.231: 30-05-1963 ⇨ 231: 01-01-1971

**Stelplaatsen:** ⇨ Schaarbeek: 30-05-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Ronet: 28-09-1981 ⇨ Kinkempois: 10-01-1983

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Schaarbeek: 01-06-1986

⇨ Hasselt: 30-05-1988 ⇨ Schaarbeek: 26-09-1988

⇨ Hasselt: 29-05-1989 ⇨ Haine-St.-P.: 30-09-1991

⇨ St-Ghislain: 01-06-1992 ⇨ Merelbeke: 01-06-1996

⇨ St-Ghislain: 29-05-1998 ⇨ Schaarbeek: 28-05-2000

⇨ Charleroi-Sud: 08-01-2001 ⇨ Oostende: 11-12-2005

**Uit exploitatie:** 28-11-2013

**FOTO 130-22** La Louvière-Sud, 13 maart 1993.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2001

<b>Levering NMBS:</b>		17-07-1975
<b>Nummering:</b>	2001:	17-07-1975
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒ Ronet:	17-07-1975
	⇒ Stockem:	27-09-1993
<b>Uit exploitatie:</b>		02-01-2014

**FOTO 130-23** *Schaarbeek, 9 november 1983.*  
Yves STEENEBRUGGEN.



## 2003

<b>Levering NMBS:</b>		13-10-1975
<b>Nummering:</b>	2003:	13-10-1975
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒ Ronet:	13-10-1975
	⇒ Stockem:	27-09-1993
<b>Uit exploitatie:</b>		02-01-2014

**FOTO 130-24** *Chapois, 22 oktober 1982*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2004

<b>Levering NMBS:</b>		30-10-1975
<b>Nummering:</b>	2004:	30-10-1975
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒ Ronet:	30-10-1975
	⇒ Stockem:	27-09-1993
<b>Uit exploitatie:</b>		02-01-2014

**FOTO 130-25** *Zoniënwoud, 21 september 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 5523

<b>Levering NMBS:</b>		02-11-1961
<b>Nummering:</b>	205.023:	02-11-1961
	5523:	01-01-1971
<b>Stelplaatsen:</b>	⇒ Kinkempois:	02-11-1961
	⇒ Montzen:	11-01-1974
	⇒ Kinkempois:	22-06-1977
	⇒ Jemelle:	22-08-1979
	⇒ Gouvy:	16-09-1982
	⇒ Kinkempois:	08-08-1986
<b>Uit exploitatie:</b>		02-01-2014

**FOTO 130-26** *Ronet, 25 april 1978.*  
Yves STEENEBRUGGEN





## Een logo voor het GEN

De NMBS heeft het logo onthuld van het voorstedelijk net van Brussel. Het logo bestaat uit een S (voor "Suburbain / (voor)-Stadsverkeer) in het blauw op een gele cirkelvormige achtergrond. Het zal toegepast worden in alle stations en stopplaatsen en op de dienstregeling die er van toepassing is.

Het net, dat zich uitstrekt tot 30 kilometer buiten de hoofdstad, zal de gebruikers een combinatie aanbieden van trein, metro en bus. Hoewel de werken op het net nog steeds niet voltooid zijn, zal het GEN starten op 15 december 2015. Op die dag zullen de nieuwe verbindingen het licht zien. Een belangrijke stap zal gezet worden door het in dienst stellen van de Schuman-Josaphattunnel die lijn 161 uit Namur naar Brussel zal verbinden met lijn 26 (Halle - Vilvoorde). Tijdens de spitsuren zullen vijf treinen in elke richting rijden en vier op de andere tijdstippen. Zo zal bijvoorbeeld de IC Charleroi - Brussel-Luxemburg verlengd worden tot Brussel-Nationale Luchthaven via de Schuman-Josaphattunnel, met stilstanden te Brussel-Schuman en Bordet. Brussel-Schuman zal dus nog slechts op 15 minuten van de luchthaven verwijderd zijn.

Een andere verbinding die gebruik zal maken van de nieuwe tunnel is de IC Schaarbeek - Namur - Dinant.

Andere treinen door de tunnel zijn deze van de relatie S5 Geraardsbergen - Mechelen (via lijn 26).

De opening van de tunnel betekent het einde van de werken aan het station Brussel-Schuman. Het zal een voorbeeld zijn voor het samengaan van trein, metro en bus.

Een andere nieuwigheid in december 2015 is de opening van twee nieuwe stopplaatsen.

De eerste is eigenlijk een heropening. De stopplaats Pannenhuis werd herdoopt in Thurn und Taxis, op de westelijke ring rond Brussel (lijn 28) op enkele minuten wandelafstand van de site Thurn und Taxis waar zich veel ondernemingen en administratieve diensten vestigden. Hier bevindt zich een terrein dat zich in een ontwikkelingsfase bevindt, zowel economisch, bouwkundig als cultureel.

Deze stopplaats werd mooi opgefrist en voorzien van nieuwe trappen,

schuilhuisjes, verlichting en geluidsinstallatie. Ze zal twee maal per uur bediend worden door de verbinding S10 (Dendermonde - Brussel - Aalst).

De tweede is de stopplaats Mouterij op lijn 161 tussen Etterbeek en Brussel-Luxemburg. Ze zal twee keer per uur worden bediend door de treinen van de verbinding S5 Geraardsbergen - Mechelen (via lijn 26) en S9 Leuven - Braine-l'Alleud. Op de perrons zullen schuilhokjes staan en er komt een directe aansluiting met de trams.

Op 15 december zullen 12 S-verbindingen klaar zijn. Ze zullen elk aangeduid worden met hun eigen kleur en nummer.

S1	NIVELLES - BRUXELLES/BRUSSEL - MECHELEN
S2	BRaine-LE-COMTE - BRUXELLES/BRUSSEL - LEUVEN
S3	ZOTTEGEM - BRUXELLES/BRUSSEL - DENDERMONDE
S4	AALST - SCHUMAN - MERODE - VILVOORDE
S5	GERAARDSBERGEN - HALLE - SCHUMAN - MECHELEN
S6	AALST - BRUXELLES/BRUSSEL - SCHAARBEEK SCHAARBEEK
S7	HALLE - MERODE - MUIZEN - MECHELEN
S8	BRUXELLES/BRUSSEL - OTTIGNIES - LOUVAIN-LA-NEUVE
S81	SCHAARBEEK SCHAARBEEK - OTTIGNIES
S9	LEUVEN - SCHUMAN - BRaine-CALLEUD
S10	DENDERMONDE - BRUXELLES/BRUSSEL - AALST
S20	OTTIGNIES - LEUVEN

## Sluiting van de loketten

De NMBS gaat verder met haar besparingsbeleid. Hierdoor werden sinds 1 juli 2015, 23 weinig bezochte loketten gesloten. Het gaat om de stations Asse, Aywaille, Beauraing, Beernem, Bilzen, Bornem, Duffel, Flémalle-Haute, Fleurus, Haacht, Jemeppe-sur-Sambre, Koksijde, Landegem, Leopoldsburg, Lommel, Londerzeel, Nijlen, Pepinster, Vielsalm, Walcourt, Wervik, Yvoir en Zele. In 2016 zullen nog tien andere loketten gesloten worden: Bertrix, Boom, Gouvy, Mariembourg, Poperinge, Quievrain, Rivage, Willebroek, Wondelgem en Temse. Dit is zonder rekening te houden met de 25 loketten die nu al in het weekend gesloten blijven of waarvan de openingsuren werden ingekort.

De NMBS rechtvaardigt deze maatregelen met de stelling dat het aandeel van de automaten in de verschillende kanalen van de biljettenverkoop op twee jaar tijd verviervoudigd is tot 35%. Het aandeel van de verkoop aan de loketten is in dezelfde periode gedaald van 72% naar 57%.

De reizigers in kwestie dienen sindsdien gebruik te maken van het Internet of van de automatische biljettenverdelers met alle ongemakken die daaraan verbonden zijn: gebruiksproblemen bij bejaarden, aanschuiven in de rij, vandalisme, niemand meer om hen het goedkoopste biljet aan te raden. De automaat gaat hen zeker niet verwittigen wanneer zij de keuze hebben tussen meerdere interessante tariefformules, enz...



De bruggen over het Albertkanaal worden verhoogd en waarmogelijk wordt het kanaal verbreed voor de inzet van hoger geladen containerschepen. Dit heeft ook gevolgen voor lijn 207: in de buurt van Geel Punt wordt de lijn rechtgetrokken. A. ENGELEN, 13 oktober 2015.

## Treski

De Treski, de nachttrein die tijdens het winterseizoen wordt ingelegd naar de Oostenrijkse skistations, zal dit jaar opnieuw rijden. De NMBS en het Nederlandse *Railpromo* werken hiervoor samen. Deze laatste heeft de verbinding overgenomen van EETC (*European Express Train Charter*), dat de boeken moest neerleggen.

De Treski zal elke vrijdag vertrekken naar Oostenrijk, de terugrit is voorzien op zaterdag, dit in de periode van 18 december 2015 tot 19 maart 2016.

De Treski vertrekt vanuit Brussel richting Nederland met tussenstop te Antwerpen-Berchem. Hij zal ook stoppen te Roosendaal, Rotterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch en Venlo. In Oostenrijk zijn stilstanden voorzien te Kufstein, Wörgl, Westendorf, Kirchberg-in-Tirol, Kitzbühel, St.-Johann-in-Tirol, Fieberbrunn, Saalfelden, Zell-am-See, Schwarzach-St.-Veit, St.-Johann-im-Pongau, Bischofshofen, Jenbach, Innsbrück, Ötztal, Imst-Pitztal en Landeck-Zams.

De trein wordt gesleept door een locomotief van de reeks 28 tot aan de Duits-Oostenrijkse grens.

**FOTO 130-27** Gedurende de maand augustus 2015 is Infrabel begonnen met de afbraak van blok 31 te Ronet.

De activiteiten van deze blokpost werden overgenomen door Namur. Alain DEFECHEREUX, 26 augustus 2015.



*In oktober werd de oude goederenloods van het station Vilvoorde afgebroken. De foto boven dateert van 19 september 2010. De foto onderaan, gemaakt tijdens de afbraakwerken, dateert van 9 oktober 2015. Lucien CLAEYS.*





## TRAXX-en voor Railtraxx

Railtraxx huurt vandaag vier elektrische locomotieven, type TRAXX, bij *Alpha Trains*:

- 186.123: sinds 3 mei 2013 (ex-2801 NMBS);
- 186.225: sinds april 2012 (ex-2833 NMBS);
- 185.510: sinds mei 2015;
- 185.515: sinds 2012.

Twee andere TRAXX-en werden in 2015 al enkele maanden gehuurd door Railtraxx:

- 185.511 van mei 2015 tot 1 september 2015 (nu bij *TX Logistik*);
- 185.514: van begin 2015 tot 18 juli 2015 (nu bij *Erfurt Bahnservice Gesellschaft*).

## Nieuwe verbinding voor Railtraxx

Sinds eind augustus bedient Railtraxx twee aansluitingen in de industriezone van Genk. Het betreft vervoer van rollen plaatstaal, enerzijds voor Arcelor in Genk dat voorzien is van een electrolytische galvanisatielijn. De fabriek is verbonden met de industriële lijn 231 te Genk-Zuid Paniswijer; anderzijds voor de firma SML (Service Magazijn Limburg), verbonden met de lijn 230 te Genk-Zuid op de rechteroever.



↑ FOTO 130-28 Op 1 oktober 2015 rangeert de Class 66 nr 266 118 enkele wagens beladen met rollen plaatstaal in de fabriek van Arcelor-Mittal in Genk. Johny BRAUNS.

FOTO 130-29 Op 10 september 2015 passeert trein 41534 het station van Düren met bestemming Antwerpen-Noord, gesleept door de 185.510. Deze TRAXX wordt geleased door Railtraxx sinds mei 2015. Zij werd geleverd door Bombardier (nr 33510) aan Locomotion Capital in 2002 (later Angel Trains Cargo en daarna Alpha Trains) en vanaf oktober verhuurd aan TX Logistik. Sinds oktober 2002 werd zij verhuurd aan ITL - Eisenbahngesellschaft mbH, Häfen und Güterverkehr Köln AG, D&D Eisenbahngesellschaft mbH en Holzlogistik und Güterbahn GmbH. Vanaf 7 maart 2013 wordt zij gehuurd door het Tsjechische METRANS. Julien CASIER.





↑ **FOTO 130-30** Op 3 september brengt de G2000 nr 92 80 1272 402-9 van Railtraxx een reeks coils wagens van Genk-Goederen naar Genk-Zuid. Lijn 21C, Winterslag. Johny BRAUNS.

↓ **FOTO 130-31** Opnieuw de G2000 die een reeks wagens in de hal van SML duwt. Johny BRAUNS.





**FOTO 130-32** De 6500'en van DB Schenker zijn zichtbaar op een groot deel van het net. Op 22 augustus 2015 rangeert de 6515 met een trein met rollen plaatstaal, afkomstig uit Bremen, in de haven van Renory, langs de Maas. Op het viaduct over de Maas bevindt zich lijn 36A Voroux - Kinkempois. *Johny BRAUNS.*



**FOTO 130-33** Vanuit Kijfhoek bedient DB Schenker, elke werkdag, meerdere klanten in de Antwerpse haven. Op 13 augustus 2015 overschrijden de locomotieven 6512 en 6508 de Lillobrug op kop van een ketelwagentrein naar het terrein van Oiltanking. *Johny BRAUNS.*





← FOTO 130-34

Op 25 augustus 2015 bracht deze meetmotorwagen voor het nazicht van sporen, eigendom van EuroRailscout France (EVN 99 84 916 0 555-1 NL - EUSCT), een bezoek aan de bundel van Antwerpen-Schijnpoort. Alain JANMART.



FOTO 130-35 →

Op 23 oktober 2015 sleepte PKP Cargo, bij wijze van test, een kolentrein tussen Antwerpen-Zandvliet en Dillingen. De trein werd op Belgisch grondgebied tussen Antwerpen en Roosendaal gesleept door een locomotief van Railtraxx omdat PKP Cargo nog geen vergunning heeft voor België. De kolentrein bestond uit 21 wagens type Falns van Xpedys. Op 23 oktober werd deze trein gesleept door de EU415-205 (189.205 - Siemens 21235 / 2006), gehuurd door PKP Cargo bij MRCE. Doortocht te Horst-Sevenum (NL). Michel DE ESCH.



FOTO 130-36 ←

Sinds 1 oktober 2015 nam DB Schenker de Mercedes-trein, die reed tussen Duitsland en de haven van Zeebrugge, over van NMBS-Logistics. Een diesellocomotief Class 77 ECR sleept deze trein tussen Aachen West en Ramskapelle. Vanaf januari 2016 zal een TRAXX van ECR deze trein overnemen.

Op 8 oktober 2015 rijdt deze trein voorbij Brugge-Sint-Pieters. Dennis VANSUMMEREN.

## Duitsland

### Aankomst van de eerste ICx

Het allereerste ICE-stel van de nieuwe generatie ICx, gebouwd door Siemens, heeft zijn eerste rit gereden op 25 september 2015.

Deze reeks zal niet voor 2017 in de commerciële dienst worden ingezet. Zij ondergaan eerst een reeks belangrijke tests in het kader van hun bruikbaarheid, met name het gedrag van de draaistellen, de compatibiliteit met de bestaande infrastructuur, in het bijzonder het besturings- en veiligheidssysteem evenals het contact van de wielen met de rails en de stroomafnemers met de bovenleiding.

Ter herinnering, in mei 2011 heeft de DB al een reeks van 130 ICx-stellen besteld die bestemd waren om de gesleepte treinen op de langeafstandsverbindingen te vervangen maar uiteindelijk ook de stellen ICE1 en ICE2.



Het eerste ICx-stel verlaat de fabriek op 23 augustus 2015. Siemens.



**Zwitzerland** Stadler startte met de levering van 17 motorstellen voor meterspoor die besteld waren in samenwerking met MBC, TRAVYS, TPF en MOB. Op 18 augustus 2015 werd het eerste stel (bestaande uit de elementen Be 4/4 31 en 32) van de Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (vroeger BAM, Bière - Apples - Morges) overgebracht op een normaalsporige platte wagen van de Stadler fabriek in Bussnang naar de stelplaats van MBC in Morges. Van Cossonay-Penthalaz naar Morges stond de Re 420 506 van MBC in voor de tractie. Deze locomotief is de ex- Re4/4 II 11142 van de SBB, door de MBC verworven in februari 2013. Stéphane RICKLI.



## Nederland

**FOTO 130-37** Sneller dan verwacht valt eind 2015 het doek voor de resterende stellen van het type "Hondekop" mat '64.

Het is nog maar zeer de vraag of het materieel in 2016 kan worden gemist, aangezien er nu al sprake is van een materieeltekort. Het is niet zeker dat de 18 dubbeldeksrijtuigstammen type DD-AR die in dienst komen, voldoende zullen zijn (zie ODB 129 pagina 28). Op 10 september 2015 vertrekt het trio 443, 458 en 478 als Sprinter 5256 (Eindhoven - Tilburg Universiteit) uit Oisterwijk. Michel DE ESCH.



**FOTO 130-38** → Railpromo rijdt elke donderdag en zaterdag een toeristische trein met het Panoramarail Restaurant vanuit Amsterdam CS naar Den Haag Hollands Spoor. De trein wordt gesleept door de zwarte 1252, ex-EETC.

Op 26 september 2015 passeert trein 33201 bij Loenersloot. De trein bestaat uit een panoramatisch rijtuig ex-DB en twee restauratierijtuigen ex-NMBS.

Deze trein had eveneens in België moeten rijden op zondag 11 oktober 2015. Het vertrek was voorzien te Weert (NL) met bestemming Antwerpen-Centraal via Neerpelt en Mol. Slechts enkele dagen eerder stelde DAVIS zijn veto. Michel DE ESCH.

## Luxemburg

Het einde voor de CFL-reeks 1800 is nabij. Begin oktober reed nog enkel de 1818 die wordt ingezet voor de petroleumtreinen tussen Bettembourg en Bertrange. CFL Cargo wenst de 1818 tegen eind december 2015 (wanneer de assen hun gebruikslijm hebben bereikt), te vervangen door een 1500. Voor de 1818 is een plaats voorzien bij het historisch patrimonium van de CFL.

Drie andere 1800'den staan uitgeweken:

- de 1809 sinds vijf jaar te Belval Usine,
- de 1815 wegens trillingen ten gevolge van een botsing,
- de 1817 wegens sleet aan de assen.

Er is sprake om deze locomotieven te verschromen.

De 1806 is teruggekeerd naar Magdeburg, de 1805 en 1812 zijn verzonden naar Padborg (DK) waar de 1807 en 1814 nog steeds actief zijn.

De 1805 is in goede staat en zal snel de dienst hernemen in Denemarken.

## Rusland

Net zoals de NMBS, hebben de Russische spoorwegen (RZhD) gekozen voor het Desiro-platform van Siemens om het park van hun motorstellen te verjongen. Geleverd in twee subreeksen: ES1 (tweespannig) en ES2G (enkelspannig 3000 V), rijden zij onder de commerciële naam "Lastochka" (zwaluw).

Op 29 december 2009 en met het oog op de Olympische Winterspelen in Sochi van 2014, hebben de RZhD bij Siemens een reeks van 54 tweespannige motorstellen besteld voor 3 kV / 25 kV van het type Desiro, aangepast aan de kenmerken van het Russische net, tegen de prijs van 12,8 miljoen euro per stel. Elk stel bestaat uit twee motoreenheden die drie niet aangedreven rijtuigen omsluiten. Zij halen een



**FOTO 130-39** Het motorstel ES1-008 rijdt als trein Lastochka 711A St.-Petersburg - Veliky Novgorod. Mendeleevskaya, 21 augustus 2015.  
Philippe DE GIETER.

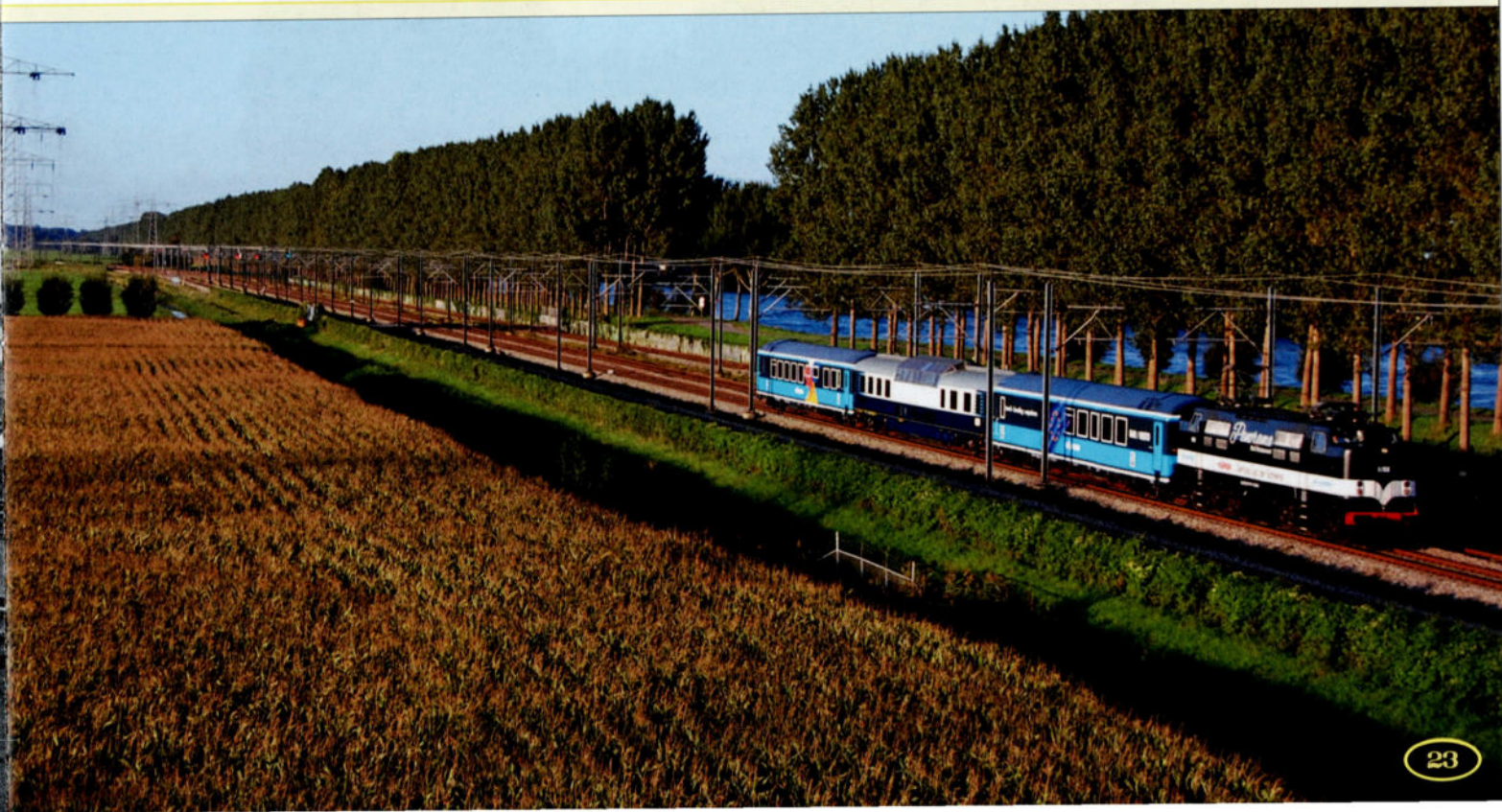
snelheid van 160 km/h en werden gebouwd voor breedspoor (1520 mm). Daardoor lijken ze logger dan hun zusters, de Desiro ML van de NMBS: (hoogte: 4,85 m, breedte: 3,48 m voor de Russische Desiro en 4,25 m en 2,84 m voor de Belgische Desiro ML). Zij moeten daarenboven weerstand bieden aan de extreme Russische klimatologische omstandigheden.

Geleverd vanaf 6 maart 2012, reed de eerste Lastochka in commerciële dienst op 23 januari 2013 tussen Sint Petersburg en Veliky Novgorod. Nadien werden zij gebruikt als lokale treinen rond Sochi gedurende de Spelen en nog daarna als directe treinen op de lijnen die gebruik maken van de twee spanningen. Men ziet hen nu bij vertrek uit St. Petersburg, Moskou, Krasnodar en Sochi. De levering van de 54 ES1 werd voltooid eind 2014. De ES1 046 t/m 054 zijn uitgevoerd als

"Premium", meer gericht op het langeafstandsverkeer (comfortabeler zetels, 332 zitplaatsen per stel i.p.v. 443 op de basisversie, één toilet per rijtuig, Wi-Fi en stopcontacten). De Lastochka Premiums rijden op de verbindingen Sint Petersburg - Petrozavodsk (402 km, 4h55) en Moskou - Kursk (537 km, 5h55).

De 54 stellen ES1 werden gebouwd in Krefeld (Duitsland), de ES2G in Rusland door *Ural Locomotives*, een joint-venture van Siemens en Sinara, die over een nieuwe fabriek nabij Yekaterinburg beschikken, met een productiecapaciteit van 200 rijtuigen per jaar.

Op 7 september 2011 werd een bestelling ondertekend voor 240 motorstellen type ES2G. Het eerste ervan reed de fabriek buiten in mei 2014. In september 2015 waren er 14 stellen geleverd, alle bestemd voor Moskou. De reeks zal volledig zijn in 2021.





**FOTO 130-40** In Groot-Brittannië worden een groot aantal reizigersdiensten uitgevoerd met motorstellen en motorwagens; gesleepte reizigerstreinen zijn er zeldzaam. Sinds dit jaar rijden er op twee lijnen echter weer gesleepte treinen in afwachting van de levering van nieuwe motorwagens. Deze treinen, die beschikbaar gesteld worden door de maatschappij Direct Rail Services (DRS), worden gesleept door locomotieven Class 37, die tussen 1960 en 1966 gebouwd werden. Zo reed tot 4 september 2015 een stam van drie rijtuigen, ingesloten tussen twee Class 37, in de omloop van de motorwagens op de lijnen Norwich - Great Yarmouth en Norwich - Lowestoft in het graafschap Norfolk. Op 28 augustus 2015 rijdt trein 2J67 Lowestoft - Norwich langs de rivier Waverney, ingesloten tussen de locomotieven 37409 en 37422. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 130-41** Trein 2J80 Lowestoft - Norwich vertrekt op 25 augustus uit Reedham. Beide lijnen worden nog volledig met mechanische seinen beveiligd. Yves STEENEBRUGGEN.





**FOTO 130-42** De tweede lijn verbindt Carlisle met Barrow-in-Furness in de prachtige regio Cumbria. Hier worden twee stammen gesleepte rijkstrijtuigen ingezet. Sinds midden augustus wordt echter een stuurstandrijtuig ingezet en volstaat één locomotief per stam. Op 24 augustus 2015 wordt trein 2C34 (Carlisle 14.35 - Barrow-in-Furness 17.22) geduwd door de 37402. Deze lijn geldt als één van de mooiste van het land. Het grootste deel van het traject ligt langs de Ierse Zee. Bovendien wordt de lijn volledig beveiligd met mechanische seinen en bevinden de meeste stations zich nog in de toestand van honderd jaar geleden. De liefhebbers van diesellocomotieven kunnen in dit kader genieten van het spectaculaire geluid van de Class 37, die aan onze eigen reeks 59 doet denken! Yves STEENEBRUGGEN.

**FOTO 130-43** Op 24 augustus werd trein 2C40 (Carlisle 08.42 - Barrow-in-Furness 11.30) gefotografeerd nabij Parton, vlak voor de aankomst in Whitehaven. Elke stam verzorgt twee treinparen op de lijn; één trein rijdt zelfs verder tot Preston. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# Zweden: 100 jaar elektrische tractie.



**FOTO 130-44** Op zondag 13 september 2015 reed de Zwitserse Krokodil tweemaal heen en terug tussen Gävle en Krylbo-Avesta. Doortocht te Byvalla. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**Gedurende het ganze jaar 2015 vieren de Zweedse Staatsspoorwegen, Statens Järnvägar (SJ), het 100-jarig bestaan van de elektrische tractie. Het was inderdaad in 1915 dat de eerste lijn van de SJ, de ijzerertslijn tussen Kiruna en de grens met Noorwegen, onder draad kwam. Zweden was toen een voorloper van de elektrische tractie in de wereld. Om deze verjaardag te vieren vonden meerdere manifestaties plaats, met als hoogtepunt het weekend van 12 en 13 september 2015 toen een "Krokodil" van de Zwitserse spoorwegen (SBB) werd ingezet!**

## Kort historisch overzicht

De elektrische tractie was al in Zweden aanwezig vanaf 1895, met het elektrificeren van de 10 km lange smalspoorlijn

(spoorbreedte 891 mm) tussen Egelbrektspla (Stockholm) en Framnäsrike. Aanvankelijk koos men toen voor 440 V gelijkspanning, wat later verhoogd werd tot 1500 V.

De eerste elektrische normalspoorlijnen verbonden Tomtebodavägen met Jäna in 1905 en Karlberg met Värmland in 1907. De spanning bedroeg 20 kV met frequenties schommelend tussen de 15 en de 20 Hz.



**FOTO 130-45** Aankomst te Gävle van de Krokodil met de eerste pendelrit uit Krylbo-Avesta op 13 september 2015. Links zien we de Rc6-1344 (ASEA 1983) van de SJ, die sinds 2009 de nieuwe zwarte livree draagt.

Alain BREYSEM.

Na deze geslaagde ervaringen besloot de SJ om het ganse net onder draad te brengen. Zweden had immers nauwelijks steenkoolreserves maar kon gemakkelijk grote waterkrachtcentrales bouwen in de bergen.

Een onderzoek voorzag om 4332 km te elektrificeren. Als voedingsspanning werd er bij de SJ geopteerd voor 15 kV 15 Hz, wat meteen werd toegepast voor de ijzerertslijn tussen Kiruna en Riksgränsen (Noorse grens), over een lengte van 119 km. Siemens Schuckert zorgde voor de locomotieven en de uitrustingen.

Meerdere reeksen van locomotieven werden in dienst gesteld voor de exploitatie van het net. De asindelingen:

- 2B (1914, ASEA, Z 31);
- 2B2 (1914-15, Falun, Pa 27 en 28);
- D (1922, 10 exemplaren, Od42 t/m 51);
- 1C + C1 (13 dubbele locomotieven Oa 1 t/m 26, voorzien voor 1915, doch in dienst genomen in 1921, Siemens).

Deze eerste elektrificatie werd een groot succes, de kostprijs voor de uitbating lag behoorlijk lager dan bij de stoomtractie,

waardoor de dienstverlening beter was met lasten van 1500 tot 2000 t.

Ondanks een gebrek aan grondstoffen tijdens de Eerste Wereldoorlog, kwamen toch 800 km lijnen onder de rijdraad.

Het onder rijdraad brengen ging onverminderd verder en bereikte na de Tweede Wereldoorlog 7060 km, wat overeenstemde met 63 % van het net. Vandaag zijn 7918 km, van de 13.388 km, voorzien van rijdraad.

### Het park voor de elektrische tractie.

Het park voor de elektrische tractie bij de SJ was opmerkelijk. Het grootste deel van de locomotieven werd gebouwd door ASEA (*Allmänna Svenska Elektriska AB*) voor het elektrisch gedeelte. In 1988 fusioneerde dit bedrijf met het Zwitserse BBC (*Brown, Boveri & Cie*) om zo de groep ABB (*ASEA Brown Boveri*) te vormen. Voor het mechanische gedeelte werd samengewerkt met de bedrijven NoHAB, Falun en Motala.

Lange tijd hanteerde de SJ de transmissie met drijfstangen.

Een ander merkwaardig kenmerk voor de vele reeksen locomotieven was hun houten kast.

De eerste locomotieven werden gebouwd door Siemens in 1914-1915. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kwamen deze pas in dienst in 1921. Het ging om 13 dubbele machines met de asindeling 1C + C1, geklasseerd als type Oa. Met een massa van 137 t en een snelheid van 60 km/h hadden zij een vermogen van 1200 kW.

ASEA leverde in 1917 een gelijkaardige reeks van acht dubbele locomotieven, geklasseerd als type Ob met een houten kast en een hogere maximumsnelheid van 100 km/h.

De Oa en Ob, gebouwd door ASEA, bezaten twee grote tractiemotoren, telkens één per kast. Elke motor was verbonden met een schuine stang aan een blinde as. Deze laatste was door drijfstangen met de drie drijfassen verbonden.

**FOTO 130-46** De twee locomotieven van het type Pa (Pa 27 en 28), gebouwd door ASEA, werden in 1915 in dienst gesteld. De Pa 27 is rijvaardig en is één van de oudste normaalsporige elektrische locomotieven ter wereld die nog actief is. Ze was de grote vedette tijdens het jubileum. Deze locomotieven, met de asindeling 2B2, hadden een enorme motor met een vermogen van 665 kW. Deze dreef een blinde as aan die door middel van drijfstangen met de twee drijfassen verbonden was. Hun gewicht bedroeg 91 t en ze bereikten een snelheid van 100 km/h. De Pa 27 werd op 1 maart 1915 in dienst gesteld en geschrapt in 1957. In 1962 werd ze officieel opgenomen in het museumbestand en sinds 2011 bevindt deze locomotief zich in het museum van Nynäshamn. Op 13 september 2015 pendelde ze tussen Gävle en Krylbo-Avesta, hier gefotografeerd te Torsåker. Michel HANSENS.





**FOTO 130-47** De Dm-1248 + Dm3-1247 + Dm-1246 op weg naar Krylbo-Avesta. Deze locomotief kwam in dienst in 1970 op de ijzerertslijn. Zij staat vandaag in het museum te Gävle. Philippe STERCK, 13 september 2015.

Na de Eerste Wereldoorlog, in 1922, kwam er een reeks Od-machines van 830 kW met vier aangedreven assen in dienst. Deze machines, met houten kast en gebouwd door ASEA, hadden een dubbele motor. Deze was via een nokkenas verbonden met een blinde as, die op zijn beurt met drijfstukken de drijfassen aandreef. Met een gewicht van 69 t haalden zij een snelheid van 60 km/h.

De kleinere prototypereeksen komen niet in aanmerking voor een beschrijving. Tussen 1922 en 1928 nam de SJ twee

nieuwe reeksen dubbele locomotieven met asindeling 1 C + C 1, gelijk aan de Ob, in dienst. Deze locomotieven, met houten kast en gebouwd door ASEA, hadden een vermogen van 2130 kW en een gewicht van 127 t. De Oe (11 machines) werden geleverd in 1922 en 1923. De Of (20 stuks) volgden tussen 1922 en 1928.

Vanaf 1925 begon het leveren van één van de belangrijkste Zweedse locomotieven: de 1C1 van het type D. Deze zeer geslaagde reeks locomotieven, gebouwd

door ASEA tot in 1939, telde 333 eenheden. Deze machines met houten kast reden over het hele net, zowel voor reizigers- als voor goederentreinen. Zij bezaten twee dubbele tractiemotoren, goed voor een vermogen van 1840 kW. De transmissie gebeurde ook nu met drijfstukken via een blinde as. Met een gewicht van 80 t haalden zij een snelheid van 90 km/h. De D's sleepten reizigers- en goederentreinen van 550 t aan 90 km/h en goederentreinen van 900 t aan 75 km/h. In de loop der jaren ontstonden gewijzigde reeksen (Df, Dg, Dk, Dr, Ds, Du). Sommige reeksen kregen een metalen kast.

Een gelijkaardige reeks van 93 locomotieven, de Da, werd door ASEA geleverd tussen 1952 en 1957. Ze hadden een metalen kast en haalden een snelheid van 100 km/h.

**FOTO 130-48** In 1954 en 1955 nam de privémaatschappij TGOJ (Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar) een reeks van 11 Bo'Bo'-locs in dienst. Ze werden gebouwd door ASEA en ze kregen de nummers Bt 301 t/m 311. Ze wogen 72,6 t, ontwikkelden een vermogen van 2640 kW en bereikten een snelheid van 105 km/h. Op 12 september 2015 bracht de Bt 305, die in haar oorspronkelijke staat werd teruggebracht, een speciale trein naar Gävle. We zien haar in het station van Gävle bij de terugrit. Michel AERTS.





**FOTO 130-49** Op 13 september 2015 slepen de 1C1's D 101 en D 109 een speciale trein tussen Gävle en Krylbo-Avesta. We zien de trein in Västerhåstbo Hästbo. Deze schitterende locomotieven met een houten kast werden in 1925 in gebruik genomen. Ze maakten deel uit van een reeks van 134 machines die van 1925 tot 1933 door ASEA werd geleverd. Ze hadden een vermogen van 1840 kW en bereikten een snelheid van 90 km/h. Na verschillende aanpassingen (onderreeksen Df, Dg, Dk, Dr, Ds en Du), werd deze bij enkele locomotieven verhoogd tot 120 km/h. De D 101 werd geschrapt in 1971 en staat sinds 1972 in het museum van Gävle. De D 109 werd in 1976 geschrapt en werd bewaard in het Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar. Sinds 2011 bevindt ze zich in het museum van Kristianstad. Marc RIGUELLE.

**FOTO 130-50** Op 12 september pendelde een historische trein om de 30 minuten tussen het station van Gävle en het museum. Het stel werd ingesloten door de Mg 620 en de Hg 504. Van de Co'Co's van het type Mg leverde ASEA 17 exemplaren in 1944 en 1945. Ze hadden een vermogen van 1260 kW, wogen 102 t en haalden een snelheid van 80 km/h. Na haar schrapping in 1981 werd de Mg 620 gekocht door het Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. Tussen 1985 en 1994 werd ze weer rijvaardig gemaakt. Eric VAN HOECK.





**FOTO 130-51** Na de feestelijkheden tijdens het weekend van 12 en 13 september, keren de F 701 en Mg 620 terug naar het depot van het museum Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. De foto werd op 13 september bij Fors genomen. De F 701, een 1D1, maakt deel uit van een reeks van 24 machines die van 1942 tot 1949 geleverd werd door ASEA. Ze ontwikkelden een vermogen van 2640 kW, wogen 102 t en haalden een maximumsnelheid van 135 km/h. De F 701 werd in 1983 geschrapt. Philippe STERCK.

**FOTO 130-52** In het museum van Gävle staat de opmerkelijke 1C1 nr. 41 van de Nordmark-Klarälvens Järnvägar (NKIJ). Deze maatschappij exploiteerde tot 1990 de smalspoorlijn Skoghäll - Karlstad - Hagfors - Filipstad (891 mm, 160 km). Voor de elektrificatie van de lijn in 1920 nam de NKIJ 15 1C1-loks in dienst die de nummers 31 t/m 45 kregen. Ze werden gebouwd door AEG. Ze ontwikkelden een vermogen van 3255 kW, wogen 40 t en haalden 60 km/h. De tractiemotor dreef een blinde as aan die op haar beurt door middel van drijfstangen met de aangedreven wielen was verbonden. Michel HANSSENS.



Vanuit de Da 1C1, gingen de SJ over tot een versie van een dubbele locomotief met vier drijfassen per element: 1D + D1. Geklasseerd als Dm, kwamen deze 39 eenheden in dienst tussen 1953 en 1971. Van 1967 tot 1970 werd er een motorelement (zonder stuurpost) in het midden toegevoegd om zo driedelige locomotieven te vormen, de beroemde Dm3. Hiervoor verwijzen wij u graag naar *OP DE BAAN 119* blz. 52 tot 54.

Van 1936 tot en met 1951 leverde ASEA een andere reeks merkwaardige locomotieven: de bi-mode locomotieven die zowel onder bovenleiding als op batterijen konden rijden, dit laatste voor spoorgedeeltes zonder rijdraad. Er kwamen 137 eenheden, verdeeld over de reeksen Ha, Hb, Hc en Hg. Er was slechts één centrale stuurpost en twee lange motorkappen. Het geheel was gemonteerd op twee draaistellen met elk twee assen. Met een verschillend vermogen van 1160, 1176 of 1300 kW, een gewicht van 49,5 t, 51 t, 60 t of 64 t konden zij een snelheid halen van 70 of 80 km/h.

Omdat de last van de reizigerstreinen bleef stijgen, nam de SJ de reeks 1D1-

locomotieven van 2560 kW en 102 t als type F in dienst. Ze haalden een snelheid van 135 km/h met een last van 550 t. Ditmaal gebeurde de aandrijving zonder gebruik te maken van drijfstangen.

Daarna volgde een reeks van 32 Co'Co'-locomotieven van het type Ma, met een vermogen van 3960 kW voor een gewicht van 105 t en een beperkte snelheid tot 105 km/h.

Een reeks van 17 Co'Co'-locomotieven werd geleverd in 1944 door ASEA voor het goederenverkeer. Geklasseerd als type Mg, ontwikkelden deze een vermogen van 2640 kW, hadden een gewicht van 102 t en een maximumsnelheid van 105 km/h. Ze werden zowel gebruikt voor reizigers- als voor goederenverkeer.

In 1955 verscheen er een reeks lichte Bo'Bo'-locomotieven, waarvan de kast gebouwd werd door NoHAB. Deze was afgeleid van de beroemde Amerikaanse diesels waarvan de kast overeen kwam met de 'bolle neuzen' uit Denemarken, Noorwegen, Hongarije en België. De eerste twee werden geleverd door ASEA

in 1955, de overige in 1961. Met een gewicht van 61 t en een vermogen van 2640 kW werden sneltreinen gesleept aan 150 km/h vanuit Stockholm naar Göteborg en Malmö. Zij werden geklasseerd als type Ra en gedoopt als "Rapid 1 t/m 10".

De SJ waren ook de eerste om op grote schaal thyristorlocomotieven te gebruiken, met de Rc1 als eerste reeks. Al in 1962 hadden de SJ een reeks van zes Bo'Bo'-locomotieven, type Pb, met siliciumgelijkrichters en geleverd door ASEA, in dienst genomen. Deze machines van 74 t ontwikkelden een vermogen van 3300 kW en reden aan 120 km/h.

Uit de Rb ontstond de Rc, eveneens uitgerust met thyristoren. In totaal leverden ASEA en NoHAB 366 locomotieven, onderverdeeld in de reeksen Rc1, 2, 3, 4, 5 en m (deze laatste voor het goederenverkeer tussen Boden en Ange). Met een vermogen van telkens 3600 kW en een snelheid schommelend tussen de 135 en de 180 km/h, volgens de reeksen, (100 km/h voor de Rm). Hun gewicht lag tussen 74 t en 76 t (90 t voor de Rm).

**FOTO 130-53** Op 13 september 2015 rijdt een speciale trein uit Stockholm door Morshyttan, gesleept door de historische locomotief Rc1 1007. Dit was de eerste locomotief met thyristoren. De reeks Rc is de grootste in het park van de SJ. De maatschappij bestelde in totaal 366 machines bij ASEA. Ze werden geleverd van 1967 tot 1988 in verschillende onderreeksen: de Rc1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en Rm. De Rc1 1007 werd in 2014 uit de dienst genomen en sindsdien behoort ze tot het rijvaardige tractiematerieel van het Zweedse spoorwegmuseum in Gävle. Thierry COCHIN.



## ZWEDEN: 100 JAAR ELEKTRISCHE TRACTIE

Met de hervorming van de spoorwegen is de huidige Rc-vloot verdeeld onder de verschillende maatschappijen: SJ voor de reizigersdienst en Green Cargo (ex-SJ) voor het goederenverkeer maar ook andere maatschappijen zoals TAGAB, Hector Rail en zelfs Veolia.

De Rb en Rc zorgden voor belangrijke nakomelingen in het buitenland, onder meer in Oostenrijk (ÖBB reeksen 1043 en 1044), Roemenië en Joegoslavië, maar eveneens in Iran (8 locomotieven voor 25 kV in 1982) en in de VS (95 machines geklasseerd als AEM7 voor verschillende maatschappijen). Een versie met zes assen werd geleverd aan Noorwegen (NSB type EL15), Roemenië en Bulgarije. Alles samen gaat het om ongeveer 2000 locomotieven!

De SJ bezat eveneens een groot aantal elektrische rangeerlocomotieven met twee of drie assen en een aandrijving met drijfstanen en een blinde as, waaronder de 90 machines type Ub van 515 kW, geleverd door ASEA tussen 1930 en 1935.

Het tractiepark van de SJ bevatte eveneens meerdere reeksen van motorstellen die niet behandeld worden in dit artikel.

### De feestelijkheden.

De SJ had besloten om de honderdste verjaardag van de elektrische tractie gedurende het hele jaar 2015 te vieren, met als hoogtepunt het weekend van 12 en 13 september.

De maatschappij is er in geslaagd om een merkwaardige weddenschap te sluiten, door een Zwitserse Krokodil te laten overbrengen om een speciale trein te slepen. Deze laatste, de Ce 6/8 14.305 van SBB-CFF Historic, kwam op eigen kracht naar Zweden. Na het doorkruisen van Duitsland en Denemarken, passeerde de loc het grensstation om Zweden te bereiken. De reis ging verder naar Gävle, ten noorden van Stockholm, waar het nationaal spoorwegmuseum is gevestigd.

Tijdens het weekend van 12 en 13 september heeft deze Krokodil meerdere

speciale treinen gesleept. Op zaterdag 12 september sleepte deze machine een speciale trein tussen Stockholm en Gävle (114 km). De dag nadien waren het twee speciale ritten tussen Gävle en Krylbo-Avesta. De laatste terugrit naar Gävle gebeurde in dubbeltractie met de locomotief Dm3 1246!

Andere speciale treinen reden op zondag 13 september, steeds tussen Gävle en Krylbo-Avesta, door gebruik te maken van twee locomotieven type D, een type Pa 27 en de Dm3 1246.

Om de bezoekers naar Gävle te brengen, kwamen verschillende speciale treinen in actie met historisch materieel, behorende tot verschillende verenigingen. Dergelijke gebeurtenissen zijn helaas niet meer mogelijk in België, sinds het in voege treden van de nieuwe reglementering aangaande de toeristische treinen.

Zweden draagt de grootste zorg voor het onderhoud en het bewaren van het museumpatrimonium. Hier zijn ook meerdere musea en toeristische lijnen actief.

**FOTO 130-54** Op zondag 13 september loste de Ra 846 's avonds de Krokodil af in het station van Krylbo-Avesta om met de trein verder naar Stockholm te rijden. We zien haar vlak voor het vertrek in Krylbo-Avesta. De 10 locomotieven van de reeks Ra werden gebouwd door ASEA in 1957 (de Ra 846 en 847) en 1961. Ze kregen een kast van NoHAB die sterk deed denken aan de "bolle neuzen". Ze ontwikkelden een vermogen van 2640 kW, hadden een gewicht van 61 t en haalden een snelheid van 150 km/h. De Ra 846 werd buiten dienst gesteld in 1987 en afgestaan aan het Zweedse spoorwegmuseum (Sveriges Järnvägsmuseum) te Gävle waar ze rijvaardig wordt bewaard. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 13 september 2015.





**FOTO 130-55** Op 13 september 2015 werd de laatste rit van Krylbo-Avesta naar Gävle gesleept door een dubbeltractie met de Krokodil en de Dm3. Het was een nog nooit vertoond spektakel van bewegende drijfstangen! Marc RIGUELLE.

**FOTO 130-56** De Krokodil keerde op 14 september 2015 terug naar Zwitserland. Op 15 september passeert ze Järna, aan de lijn Stockholm - Norrköping. Ze reed in dubbeltractie met de Rc1 1007. Thierry COCHIN.



# De stelplaats van Liège



Deze foto dateert van het begin van de 20ste eeuw en geeft een mooi overzicht van de stelplaats van Liège, ook wel "Remise de Varin" genoemd. Voor de poort van het eerste spoor staan, mooi opgelijnd, een type 12, een type 2 en nog een type 12. De huizen op de achtergrond zijn deze van de rue Varin. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

De stelplaats van Liège werd ook wel "Fagnée" of "Varin" genoemd. Deze namen zullen wij in dit artikel ook gebruiken om het onderscheid te maken tussen de verschillende locaties waar deze stelplaats ooit stond. Zij werd uiteindelijk gesloten op 4 oktober 1953. Op deze datum werden alle activiteiten overgebracht naar de nieuwe werkplaats "Kinkempois". Deze werd gebouwd op het terrein waarop de oude rotondes van de Nord-Belge stonden. In dit artikel beschrijven we tot in detail de stelplaats van Liège, anno 1927 en de geleverde diensten.

## Ligging

De eerste stelplaats lag ter hoogte van de uitrit van het station Guillemins, op een terrein dat begrensd werd door de sporen naar Verviers, de rue Varin en de place du Général Leman.

Zij bestond uit een stelplaats met zes sporen (*remise de Varin*) en een werkplaats voor herstellingen. Na de Eerste Wereldoorlog werd een grotere loods gebouwd tussen de rue de Namur en de quai de Rome (*remise de Fagnée*). Op dat ogenblik werd de eerste stelplaats afgebroken.

Achter de oude stelplaats met zes sporen (Varin) bevond zich een werkplaats voor herstellingen, begrensd door de rue Varin en de Place du Général Leman. Deze werkplaats was oorspronkelijk een stelplaats die werd omgebouwd tot werkplaats na de bouw van de stelplaats Varin. Het uitzonderlijke was de draaischijf die in een vierkant gebouw was ondergebracht. Zij bediende 18 sporen die

rond de draaischijf (van 13,5 m) waren aangelegd.

## Beschrijving

De installaties bestonden uit:

- drie gebouwen waarin de burelen, een leszaal, een badkamer, een refter en een slaapzaal waren ondergebracht;
- de stelplaats (van Fagnée) stond parallel met de werkplaats, draaijerij, smederijen en diverse lokalen;
- een hydraulisch systeem;
- een elektrische transformatorpost;
- een werkplaats voor herstellingen met montagehal, smederijen, lasposten voor vlambooglassen en snijbranders, magazijnen.

### Gebouwen en burelen

- Een ervan was gelegen aan de place du Général Leman en bood onderdak aan de meeste administratieve diensten;
- een tweede gebouw stond op de koer

van de stelplaats en werd gebruikt voor de treindiensten (koerdienst);

- een derde gebouw bood onderdak aan enkele administratieve diensten, een leszaal, een badkamer, een refter en een slaapzaal.

### Stelplaats van Fagnée

Deze stelplaats bestond uit zeven sporen, waarvan vier met een schouwput van 80 m lang en een van 40 m lang. Deze putten waren 0,85 m diep.

Tussen de sporen 6 en 7 (waar de ketels werden gewassen) waren zes aansluitingen voor koud en twaalf aansluitingen voor warm water voorzien.

Rechts van de loods stonden twee ketels, waarvan één voorzien was van een voorverwarmingsinstallatie Genevet. Zij leverden de stoom voor het reinigen van locomotieven, aandrijven van droogcentrifuges en het reinigen van de packings.

### Wielendalers

Een hydraulische wielendaler met elek-



LIERSE MODELSPORWEGEN

DE GEIT  
organiseert

# 27ste Boekenbeurs

Zondag 6 December 2015

Zaal Karthuizershof, karthuizersvest 55 te Lier  
Van 9 tot 13.00U.



V.V.U.: Raets  
Jelle

www.liersemodelspoorwegen.be  
info@liersemodelspoorwegen.be

Info:  
0494311650

De *Royal club Ferroviaire de l'Est de la Belgique* organiseert op 22 november 2014 zijn 14de beurs voor trein, auto en modelbouw.

Aan- en verkoop, ruilen.

Adres: salle polyvalente de Melen (volg de wegwijzers)  
Rue de l'Enseignement, 2  
4633 Melen (Soumagne)

De 09.00 tot 13.00 uur.

Buffet en versnaperingen.

Bijkomende info:

☎ : +32 (0)87 33 89 56  
of + 32(0)473 63 90 09

E-mail :

jean-claude.simar@skynet.be

Website:

www.rcfeb.be

## RETROTRAIN EN DE KONING BOUDEWIJNSTICHTING

De *Koning Boudewijnstichting* steunt projecten met een humanitair of een cultureel karakter, en in dit kader diende TSP een aanvraag in tot het creëren en het inrichten van een Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain.

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt, is eenvoudig: er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden, zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan 40 euro bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde, vernieuwing van de dakbekleding van het hoofdgebouw en het dak boven de sporen 1 t/m 4.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe? Héél eenvoudig: het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de 40 euro op jaarbasis overstijgt) stort op IBAN-rekening BE10 0000 0000 0404 (BIC-code: BPOTBEB) met de volgende mededeling: L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan TSP toegewezen.

De giften kunnen ook vanuit het buitenland worden gestort: de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen! Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...

# RÉTROTRAIN SAINT-GHISLAIN

## Zaterdag 5 december 2015

### Grote ruilbeurs

Ons museum Retrotrain te Saint-Ghislain open de deuren voor het publiek op zaterdag 5 december 2015, van 9.00 tot 16.00 uur.

Op het programma:

- grootste ruilbeurs van het land, talrijke handelaars, verkoop van miniatuurtreinen, boeken, foto's,...
- TSP-boetiek is geopend, alle edities zijn beschikbaar samen met de nieuwste uitgaven: LOCO-kalender 2016, de BROSSSELS, geschreven door Julien CASIER;
- buffet en versnaperingen;
- de afdeling "Modelbouw" is open voor het publiek, meerdere modelbaren in bedrijf.

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

Bereikbaarheid:

- via de weg: autosnelweg E19-E42, uitrit Saint-Ghislain, richting Hornu;
- per trein: de IC-treinen Liège - Moeskroen (Waalse As) en Mons - Quiévrain (aansluiting te Mons met de treinen vanuit Brussel), stoppen elk uur te Saint-Ghislain;
- per bus: station Saint-Ghislain.

De abonnees op "OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2015.

Visa, Eurocard en Bancontact worden aanvaard.

Opgelet: de parking naast het museum is niet toegankelijk!

Inkom: 2 euro - gratis voor kinderen onder de 14 jaar.

# Nieuw !

## DE BROSSSEL-MOTORWAGENS deel 1:

### de types 551 - 552 - 553

Julien Casier heeft een ware encyclopedie geschreven over de BROSSSEL-motorwagens types 551, 552 en 553 (reeks 49 vanaf 1971) en de ES-motorwagens ES 100 en ES 300. Zij waren voordelig in gebruik en zij verlengden het leven van talrijke kleine secundaire lijnen.

De motorwagens worden beschreven vanaf hun ontwerp, de verschillende stadia van hun constructie, de verantwoording van de uiteindelijke keuze, hun diensten en hun inzet vanuit de verschillende stelplaatsen, de bewaarde exemplaren en volledige loopbaan-fiches. Dit naslagwerk mag niet ontbreken in de bibliotheek van een spoorwegliefhebber.

Formaat A4 - 352 pagina's - meer dan 700 foto's (zwart-wit en kleur), tekeningen en plans - Harde gekantonneerde kaft - Gebonden met linnen-draad - NL- en FR-versie.

Prijs: €49 + verzendkosten 1550 gr mededeling: "Brossel 1"

DE BROSSSEL-MOTORWAGENS  
deel 1  
types 551 - 552 - 553  
ES 100 en ES 300

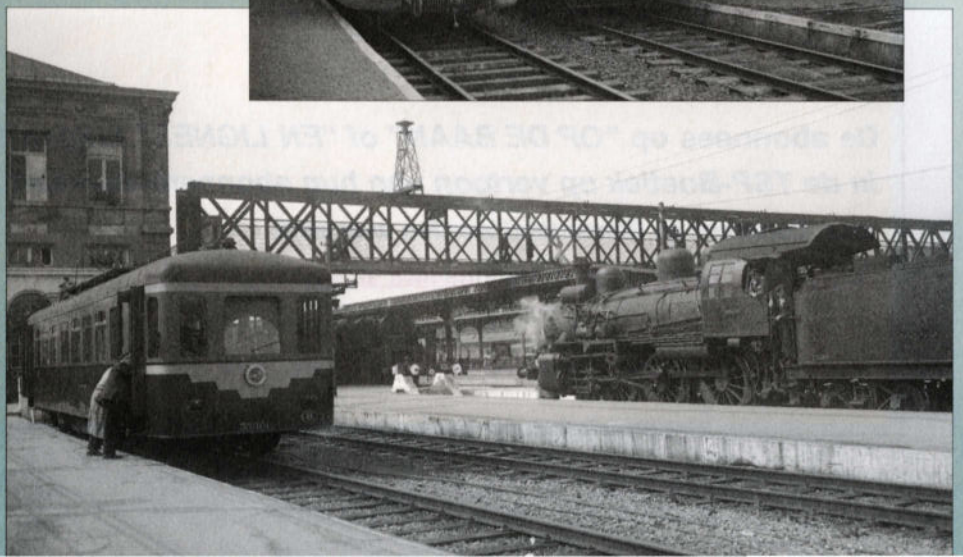
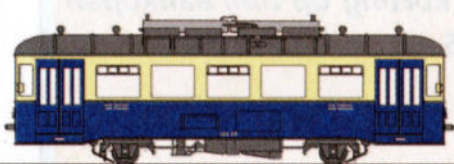
De redders van talrijke kleine lijnen

Julien CASIER

€49



TSP Uitgeverij



# LOCO 2016

Zoals alle jaren geeft TSP een LOCO-kalender uit. Deze bestaat zoals steeds uit 12 foto's van spoorwegmaterieel.

Het formaat is A3 met plastieken schutblad met spiraalbinding en verschuifbare dagaanwijzer.

De onderwerpen voor 2016 zijn:

- diesellocomotief 5319 en motorwagen 4509 te Bertrix in de sneeuw;
- motorstel 843 te Langdorp;
- diesellocomotief 212.135 en stoomlocomotief te Mons;
- motorstel "Budd" 130 te Brugge;
- rangeerlocomotief 8062 te Brussel-Zuid;
- diesellocomotief 6244 te Marcinelle;
- stoomlocomotief 26.101 + diesellocomotief 202.020 te Purnode;
- motorwagens 4401 en 4402 met bijwagens te Vijfhuizen;
- motorwagen CFL Z110 te Luxembourg;
- stoomlocomotief 57.042 voor de loods te Vorst;
- diesellocomotief V204 van de Rurtalbahn te Zichem;
- elektrische locomotief 2511 te Momalle.

€13



**Formaat A3 - glanzend papier - spiraalbinding**

**13 euro + verzendkosten (850 g).**

**Mededeling: "LOCO 2016"**



# UN SIECLE DE VAPEUR 7

**N i e**



# EEN EEUW STOOM 7



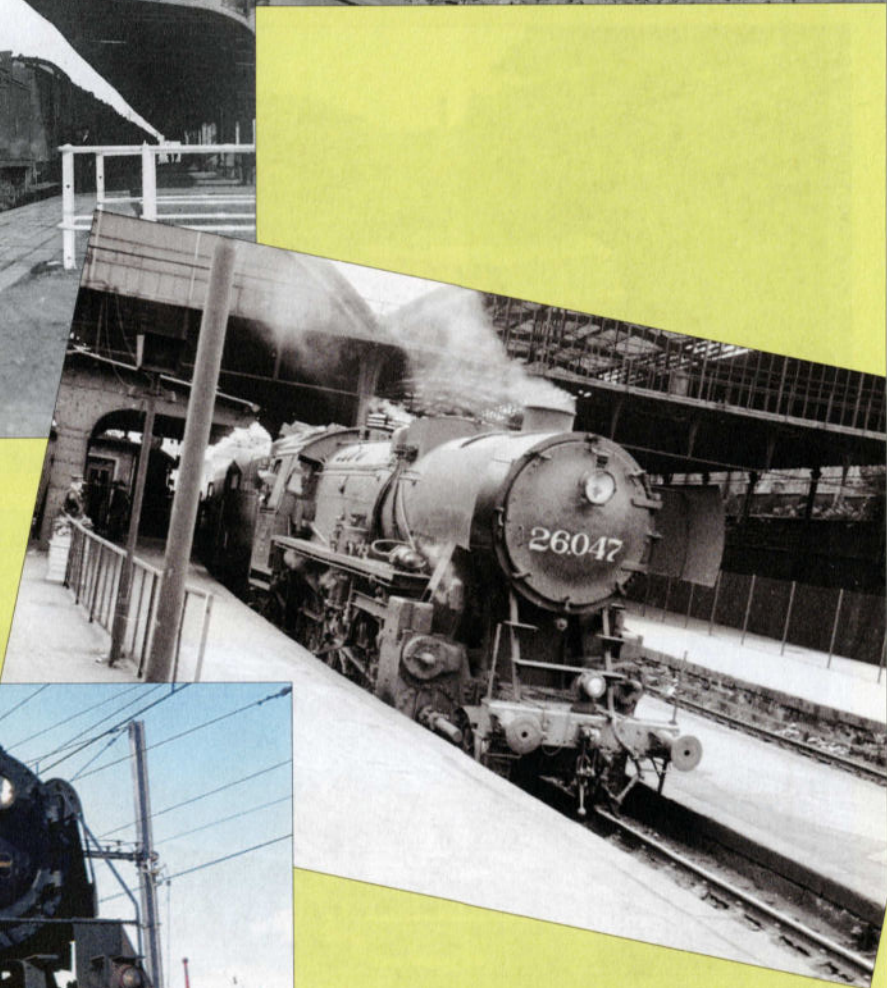
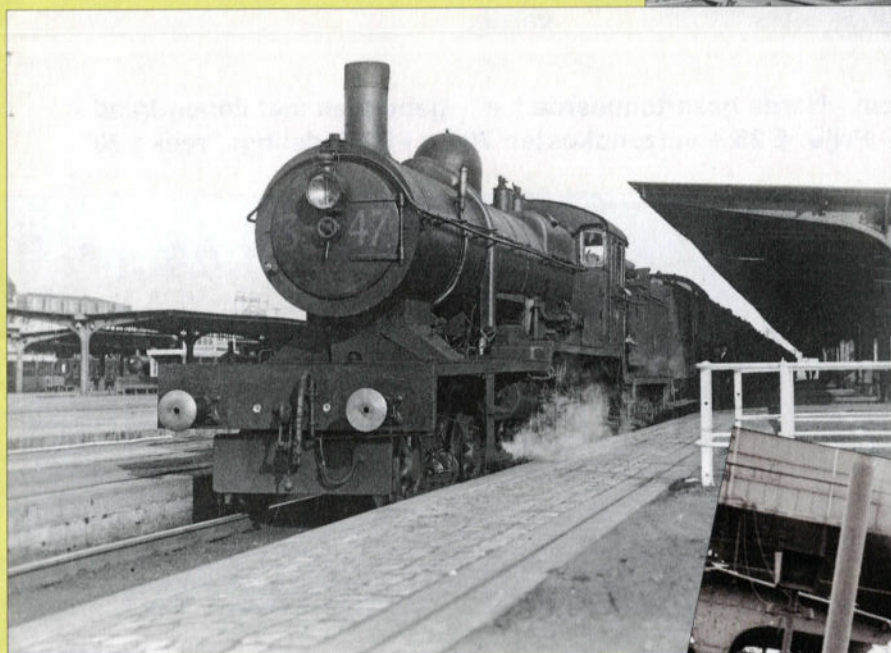
Liggend formaat 26 x 21 cm - Harde gekartonneerde koft - Ingebonden met linnendraad - 136 foto's -  
Tweetalige teksten: Frans - Nederlands - Prijs: €32 + verzendkosten 750 g - Mededeling: "Stoom 7"



**U W !**

Het zevende deel uit onze reeks "Een eeuw Stoom" is beschikbaar vanaf januari 2016. De foto's zijn zoals steeds ingedeeld in de drie grote tijdperken: 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966 die overeenkomen met de drie nummeringssystemen (Belgische Staat, NMBS met 4 cijfers en NMBS met 5 cijfers).

Twee andere hoofdstukken geven een beeld van de industriële spoorwegen en stoomlocomotieven van buitenlandse netten. Het boek telt 136 foto's - waarvan 8 kleurenopnamen - met tweetalige onderschriften.



## Reeks 20

Het achtste deel uit de reeks "Onze Spoorwegen" behandelt de beroemde reeks 20.

Van deze reeks werden 25 exemplaren gebouwd tussen 1975 en 1978. Zij hadden een vermogen van 7000 pk en zij waren de krachtigste gelijkstroomlocomotieven ter wereld.

In dit boek staan vier foto's van elke machine: twee in de oorspronkelijke groene versie (geel voor de laatste twee) en twee in de nieuwe blauwe versie.



Liggend formaat 23 x 16 cm - Harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad - 109 foto's - tweetalige foto-onderschriften - Prijs: € 25 + verzendkosten 700 g - Mededeling: "reeks 20"



**BESCHIKBAAR MAAR**

**Wie beide boeken samen bestelt voor 1 februari  
verzendkosten inbegrepen (bir**

# Beschikbaar

## Militaire spoorlijnen in België

Wim DE RIDDER

## MILITAIRE SPOORLIJNEN IN BELGIË

Deze publicatie behandelt een fascinerend maar weinig bekend onderdeel van de Belgische spoorweggeschiedenis.

In het eerste deel van het boek worden alle spoorlijnen, buurtspoorweglijnen en spooransluitingen besproken die tijdens de Eerste Wereldoorlog werden aangelegd door het Belgische, het Britse en het Duitse leger. Ook de Belgische sanitaire treinen en de organisatie van het spoorwegverkeer aan het front komen aan bod.

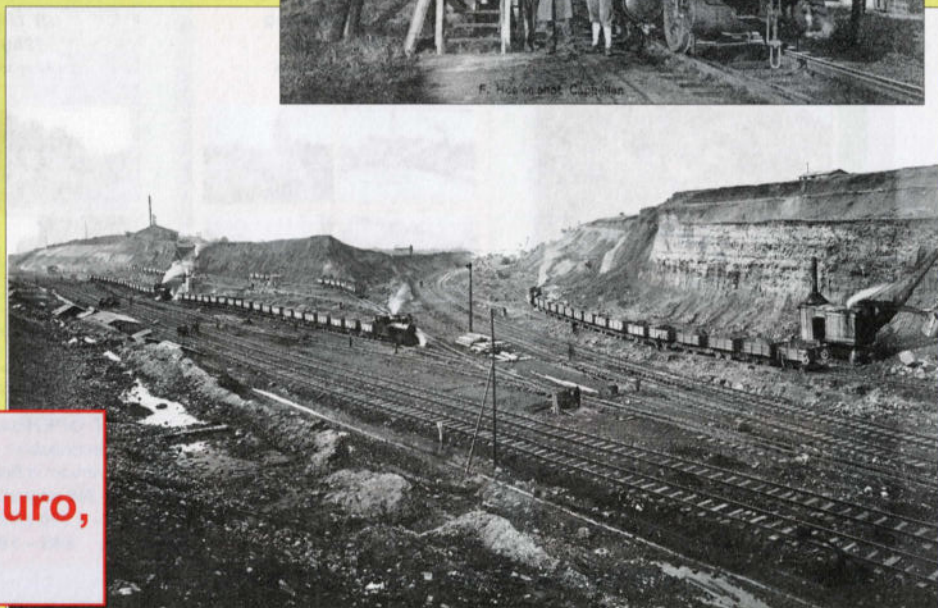
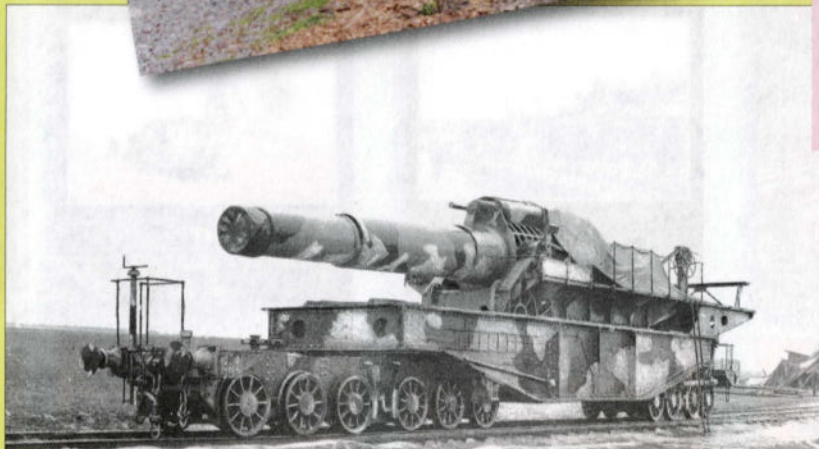
Het tweede deel geeft per provincie een overzicht van alle spoorlijnen, spooransluitingen en de smalspoornetten van het leger.

Andere hoofdstukken behandelen de pantser treinen en het spoorweggeschut van het Belgische leger.

Dit alles wordt geïllustreerd met honderden foto's, waarvan de meeste nooit eerder werden gepubliceerd.

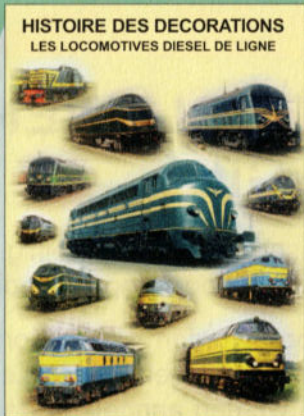
Formaat A4 – 266 pagina's – meer dan 400 foto's, kaarten en plans - Harde gekartonnerde kaft - Ingebonden met linnendraad - Beschikbaar in NL- en FR-versie

Prijs : € 41 + verzendkosten 1550 gr  
Mededeling: Militaire lijnen (NL)



RT 2016

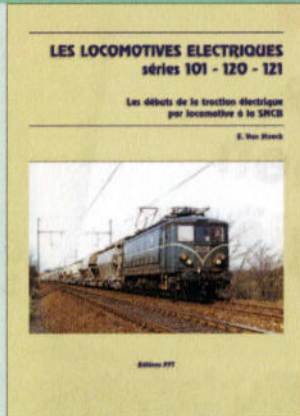
i 2016, betaalt slechts 60 euro, (innen Europa).



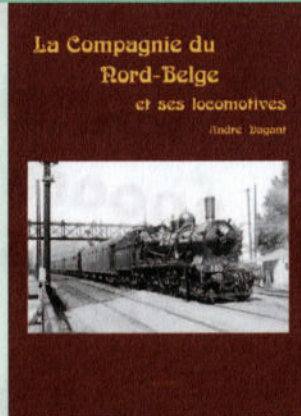
**LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB**  
TOME I  
**LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE**  
Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.  
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR.  
Gekartonnerde kaft - €59,00 - 1600 g



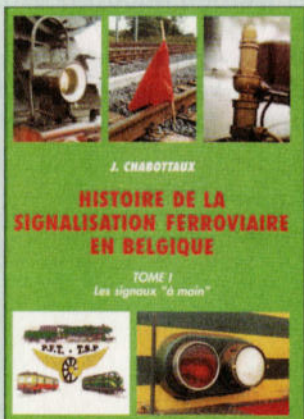
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.  
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.  
€49 - 1600 g



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



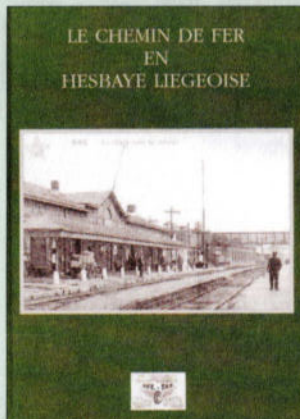
**LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE**  
Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD-BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.  
Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartonnerde kaft -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



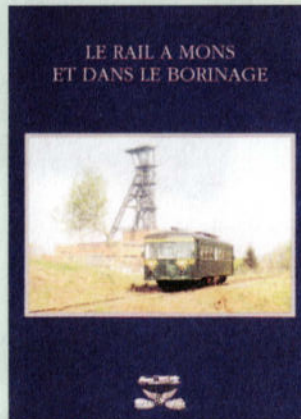
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I**  
Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.  
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR  
€24,50 - 950 g



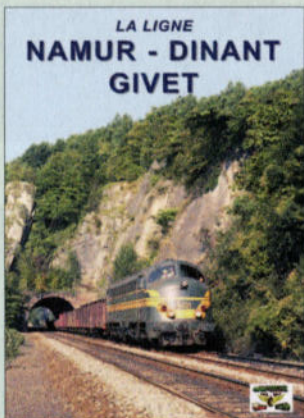
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II**  
Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.  
A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR  
€35,00 - 1500 g



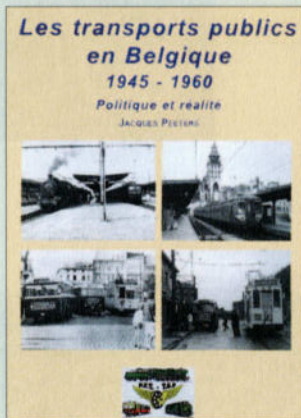
**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE**  
De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).  
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR  
€23,50 - 750 g



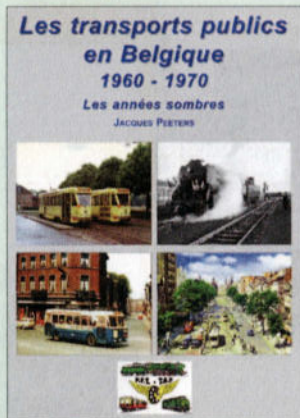
**LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE**  
Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.  
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR  
€23,50 - 750 g



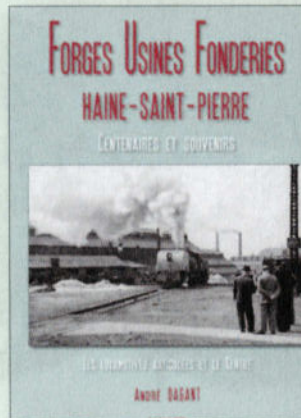
**LIJN 154**  
Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.  
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"  
€39,00 - 1500 g



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



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



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

# Boeken - TSP-edities



UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

**EEN EEUW STOOM Deel II**

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's - harde kaft - NL/FR €27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

**EEN EEUW STOOM 3**

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- €32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

**EEN EEUW STOOM 4**

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- €32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

**EEN EEUW STOOM 5**

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- €32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

**EEN EEUW STOOM 6**

Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.

21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR- €32,00 - 750 g



De meerspanningen  
Les polycourant

**UITGEPUT**

NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1

**ONZE SPOORWEGEN 1  
De meerspanningen**

Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.

A5 - 132 pagina's - harde gekartonnerde kaft  
126 kleurenfoto's - FR/NL - €27,00 - 750 g



Autorails - motorwagens  
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

**ONZE SPOORWEGEN 2  
Motorwagens 1980-2005 - deel 1**

Fotoboek over de NMBS-motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.

A5 - 112 pagina's - harde gekartonnerde kaft - 106 kleurenfoto's - FR/NL - €25,00 - 700 g



Autorails - motorwagens  
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

**ONZE SPOORWEGEN 3  
Motorwagens 1980-2005 - deel 2**

Fotoboek over de motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 2 toont de reeksen 46, 49, ES en het historisch materieel.

A5 - 112 pagina's - harde gekartonnerde kaft  
110 kleurenfoto's - FR/NL - €25,00 - 700 g



L'Europe des Gros-Nez  
Door Europa met de Bolle Neuzen

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

**ONZE SPOORWEGEN 4  
Door Europa met de Bolle Neuzen**

Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeksen 52-53-54 en de Europese soortgenoten.

A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - €28,00 - 750 g



DE REEKS 51  
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

**ONZE SPOORWEGEN 5  
De reeks 51**

Fotoboek over de NMBS-diesellocomotieven reeks 51. Elke locomotief is afgebeeld net zoals de nog actieve machines bij privéoperatoren.

A5 - 132 pagina's - 128 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - €28,00 - 750 g



NOS TRAMWAYS 1  
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

**Onze Trams 1**

Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV, tweetalige teksten.

A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonnerde kaft - €28,00 - 750 g



LA SERIE 22 - DE REEKS 22

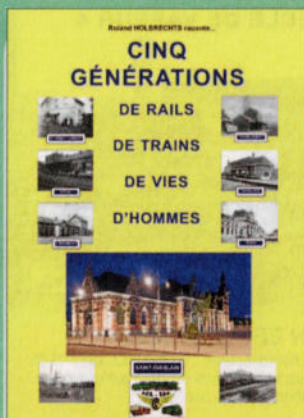
NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**ONZE SPOORWEGEN 7  
De reeks 22**

Fotoboek over de NMBS-reeks 22. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreeën.

A5 - 112 pagina's - 109 kleurenfoto's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - €28,00 - 750 g

**BOEK BIJNA UITVERKOCHT**

**CINQ GENERATIONS**

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

A4 - 368 pagina's - 867 foto's - Franstalig

€40,00 - kp2

**SPOORWEGBOEKJE 1940**

Heruitgave van de reisgids van 1940 tijdens de Duitse bezetting.

A4 - 48 pagina's -

€6,50 - 250 g

**LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98**

Geschiedenis van de belangrijkste lijn van de Borinage en haar zijlijnen. Men ontdekt eveneens de lijn 98 Mons - Warquignies, de oude lijn 96, de stations van Mons.

A4 - 174 pagina's - talrijke foto's en kaarten - Harde gekartonnerde kaft - Franstalig

€30,00 - 1100 g

**IC-IR 1984-2004**

Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations en stopplaatsen tijdens deze periode.

A4 - 216 pagina's - 400 foto's - gekartonnerde kaft - NL/FR

€35,00 - 1500 g

**RAILEXPO 2010**

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

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

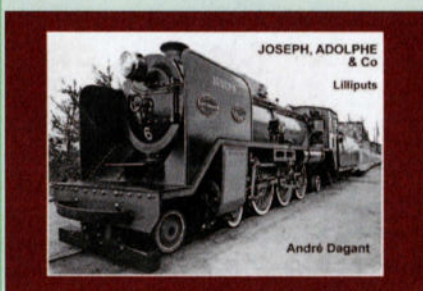


**Nieuw!**

**TRAMS IN BEELD 1**

Fotoboek met 200 foto's van trams van de N.M.V.B. in de jaren '60 op de netten Brussel, Antwerpen, Henegouwen, Kust, Grotten van Han.

21 x 27 cm - 208 pagina's - harde gekartonnerde kaft - NL/FR - €38,00 - 1100 g

**LILLIPUTS**

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

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

**DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING**

De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010). Nederlands- of Franstalig

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

**LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS**

Dit boek beschrijft in detail de oude lijn 98A tussen Dour, Roisin en Bavay (FR).

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

## Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 130-24) zijn te koop. Ze zijn beschikbaar in twee formaten (10x15 cm en 13x18 cm) en in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 130-29 ZW): dit zijn zwart-witfoto's.

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

**Uiterste besteldatum:** 31-01-2015

**Leveringsdatum:** + 28-02-2016

Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn **NIET MEER BESCHIKBAAR!**

### Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32 (0)65 51 07 76

- Fax : +32(0)65 66 45 41

- ✉ martinserge59@skynet.be (gebruik enkel dit e-mailadres bij bestelling via internet).

☐ Prijs per foto 10 x 15 cm:

€1,00

7 g

☐ Prijs per foto 13 x 18 cm

€1,60

10 g



## Fotothema's

Omslagen met 10 kleurenfoto's 10x15cm, tenzij anders vermeld

☐ Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville	€10,00	75 g
☐ Nr. 44 : De locomotief 8275	€10,00	75 g
☐ Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzinnes"	€10,00	75 g
☐ Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	€10,00	75 g
☐ Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis	€10,00	75 g
☐ Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	€10,00	75 g
☐ Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€10,00	75 g
☐ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€10,00	75 g
☐ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg	€10,00	75 g
☐ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€10,00	75 g
☐ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€10,00	75 g
☐ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€10,00	75 g
☐ Nr. 66 : De 7301 tot 7335	€10,00	75 g
☐ Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€10,00	75 g
☐ Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€10,00	75 g
☐ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€10,00	75 g

## Fotothema's (vervolg)

☐ Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€10,00	75 g
☐ Nr. 75 : Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe	€10,00	75 g
☐ Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)	€10,00	75 g
☐ Nr. 77 : Homologatieritten (OP DE BAAN 77)	€10,00	75 g
☐ Nr. 78 : De 8020 van CUP	€10,00	75 g
☐ Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€10,00	75 g
☐ Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn123	€10,00	75 g
☐ Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€10,00	75 g
☐ Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€10,00	75 g
☐ Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€10,00	75 g
☐ Nr. 86 : Reeks 22 in groene livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 87 : De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€10,00	75 g
☐ Nr. 90 : De groene motorstellen reeks 700	€10,00	75 g
☐ Nr. 92 : De "Bolle Neuzen"-parade op L 128	€10,00	75 g
☐ Nr. 93 : De laatste 73'ers van B-Cargo	€10,00	75 g
☐ Nr. 94 : De 5167 en 5174 onderweg naar Italië	€10,00	75 g
☐ Nr. 97 : Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-la-Comte	€10,00	75 g
☐ Nr. 98 : De "Class 66" (PB01, 02 en 03)	€10,00	75 g
☐ Nr. 99 : Locomotieven van de reeks 57(G2000)	€10,00	75 g
☐ Nr. 100 : Locomotieven van de reeks 23	€10,00	75 g
☐ Nr. 101 : Locomotieven van de reeks 800 CFL	€10,00	75 g
☐ Nr. 102 : Postmotorstellen ex-type 1935	€10,00	75 g
☐ Nr. 103 : De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf	€10,00	75 g
☐ Nr. 105 : Het historisch motorstel 1935	€10,00	75 g
☐ Nr. 107 : NMBS-rijtuigen anno 2012	€10,00	75 g
☐ Nr. 109 : De reeks 26 in groene livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 110 : De reeks 26 drie verschillende schikeringen	€10,00	75 g
☐ Nr. 111 : Stoomspektakel op "le Chemin de fer du Bocq"	€10,00	75 g
☐ Nr. 112 : De Benelux gesleept door de TRAXX'en reeks 28	€10,00	75 g
☐ Nr. 114 : Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen	€10,00	75 g
☐ Nr. 115 : Lijn 122 tussen Melle en Zottegem	€10,00	75 g
☐ Nr. 116 : In de Gentse haven, anno 1980	€10,00	75 g
☐ Nr. 117 : In de Antwerpse haven, anno 1980	€10,00	75 g
☐ Nr. 118 : Diesellocomotief 211.006 (6406)	€10,00	75 g
☐ Nr. 119 : De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€10,00	75 g
☐ Nr. 120 : Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€10,00	75 g
☐ Nr. 122 : Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 123 : Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 124 : BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€10,00	75 g
☐ Nr. 125 : Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€10,00	75 g
☐ Nr. 126 : Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€10,00	75 g
☐ Nr. 127 : Motorstellen 800 in oranje/grijze livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 128 : 1800 CFL in België	€10,00	75 g
☐ Nr. 129 : Locomotieven van de reeks 15	€10,00	75 g

### FOTOTHEMA 130

10 foto's van de locomotieven reeks 28 in het buitenland.

Mededeling: Fotothema 130



# Bestellen - Verzendkosten

## HOE BESTELLEN?

- Ongeacht uw woonplaats: stort de totale som (gewenste artikelen + verzendkosten) op rekening IBAN-code BE57 0011 2017 8935; BIC-code: GEBABEBB van PFT-TSP, BP 40, BE - 7000 Mons (België). De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België!

- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), vervalddag van uw kaart (4 cijfers), de totale som, verzendkosten inbegrepen en onderteken uw bestelling.

Al onze artikelen zijn beschikbaar bij:

- "Rétrotrain" te Saint-Ghislain tijdens de opendeurdagen;
- "Le Chemin de Fer du Bocq": tijdens de ritdagen is er een TSP-stand in het station van Spontin.

**Enkel op deze plaatsen wordt 10% korting gegeven bij uw aankopen op vertoon van uw geldige abonnementskaart.**

**VERZENDKOSTEN:** Bereken het gewicht van uw bestelling en voeg deze kosten bij het bedrag van uw bestelling.

	BELGIË	EUROPA	OVERIGE
tot 100 g	1,50	1,50	4,00
tot 350 g	2,20	2,20	8,00
tot 1000 g	3,70	3,70	18,50
tot 2000 g	5,20	5,20	37,00
kilopost 2 kg (kp 2)	6,50	6,50	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	9,10	9,10	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,10	17,00	135,00
Tarieven in euro	(kp = kilopost).		

### Belangrijke opmerking:

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

# Op de Baan

## OP DE BAAN

Het abonnement 2016 begint op 01-01-2016, zelfs indien het abonnement in de loop van het jaar wordt genomen. U krijgt dan de reeds verschenen nummers van het lopende jaar toegestuurd:

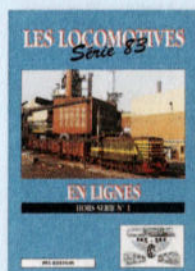
België € 40,00  
 Buitenland (Europa) € 46,00  
 (buiten Europa op aanvraag)

- nummer 19: € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45: (per stuk): € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52, (per stuk): € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58, (per stuk): € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 106, (per stuk): € 8,50 260 g
- vanaf nummer 107 : € 9,00 260 g

Nummers 66, 80 en 85 uitgeput!



## EN LIGNES - hors série



**hors série n°1**  
**LES LOCOMOTIVES**  
**SÉRIE 83**  
 A4 - 50 pagina's - FR  
 100 foto's  
 € 9,75 - 255 g



**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES**  
**TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pagina's - FR  
 80 foto's  
 € 12,25 - 210 g



**hors série n°4**  
**LES LOCOMOTIVES**  
**SÉRIE 92**  
 A4 - 80 pagina's - FR  
 100 foto's  
 € 14,75 - 255 g

# Allerlei

## LOCO-kalenders

Beschikbare jaren: 2005, 2011, 2013, 2014 en 2015. per kalender: € 5,00 kp2

**LOCO 2016 € 13,00 kp2**



## DVD

A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g



**A toute vapeur sur le Bocq**

## Pin's

- Pin's stoomlocomotief type 81 € 2,50 16 g
- Pin's elektrische locomotief 101.012 tweekleurig € 2,50 16 g
- Pin's elektrische locomotief 101.012 donkergroen € 2,50 16 g
- Pin's diesellocomotief type 201 € 2,50 16 g

## Ons raadsel (ODB 129)

We kregen ditmaal talrijke correcte antwoorden binnen. De 202.011 stond op Expo '58 als 204.009. Na de tentoonstelling kreeg zij haar nummer terug, maar behield nog een tijd de livrei van het type 204.

Onze winnaar is: Jacques HERLANT, uit Templeuve.

Op ons raadsel in ODB 128 kregen we, op de dag dat OP DE BAAN definitief naar de drukkerij vertrok, toch nog een juist antwoord binnen van Michel HERBIET uit Namur.



## RAADSEL

Structure + 25 (p.17) 2012

Deze foto toont TRAXX 186.181 van de Tsjechische maatschappij *Metrans* te Horst-Sevenum (NL) op 30 juni 2012 met trein 43304 Praha Uhrineves - Rotterdam Waalhaven.

Welk is het verband tussen deze locomotief en de NMBS?

Vergeet niet te vermelden hoeveel antwoorden wij zullen ontvangen. De winnaar ontvangt deze foto op formaat 13 x 19 cm. Antwoord per brief of e-mail: [pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com).

Veel geluk!



# De 4001 te koop

Ruim 10 jaar geleden ruilde TSP met de CFV3V twee M1-rijtuigen tegen de motorwagen 4001, die op dat moment al lange tijd defect stond afgesteld te Mariembourg. Zowel de M1-rijtuigen als de 4001 bevonden zich op dat moment in een niet al te beste toestand.

De motorwagen werd het slachtoffer van vandalen, met 16 ingeslagen vensters. De kast begon sterk te roesten en het houten interieur had zwaar te lijden door watersijpeling.

Wegens plaatsgebrek – en een gebrek aan financiële middelen – moest de 4001 te Saint-Ghislain naast de werkplaats afgesteld worden, waar hij eens te meer een doelwit werd voor vandalen en zijn toestand in de loop der jaren nog verder achteruit ging.

Er werd nochtans hard gezocht naar een oplossing om deze unieke motorwagen een toekomst te geven. Het motorgedeelte, gebouwd door de CW Mechelen in 1957, bezat twee dieselmotoren en een overbrenging van SEM. De beide rijtuigen zijn twee van de vier prototypes voor de M2-rijtuigen die door Ragheno te Mechelen werden geleverd. Het was bovendien het enige tractievoertuig van de NMBS dat niet alleen volledig in Vlaanderen werd ontworpen en gebouwd, maar er ook zijn volledige loopbaan van 27 jaar doorbracht (u zal er echt geen ander vinden...). Opmerkelijk is dat de 4001 het eerste tractievoertuig is dat met reizigers door de Kanaaltunnel is gereden! We hebben deze troeven uitgespeeld om steun te vinden, maar jammer genoeg heeft de politieke wereld in België geen interesse in ons spoorwegverleden. Geen enkel initiatief had gevolg. In Wallonië bijvoorbeeld wordt alleen geld uitgetrokken voor het onderhoud van motorwagens van de SNCF, de CFL of de DB...

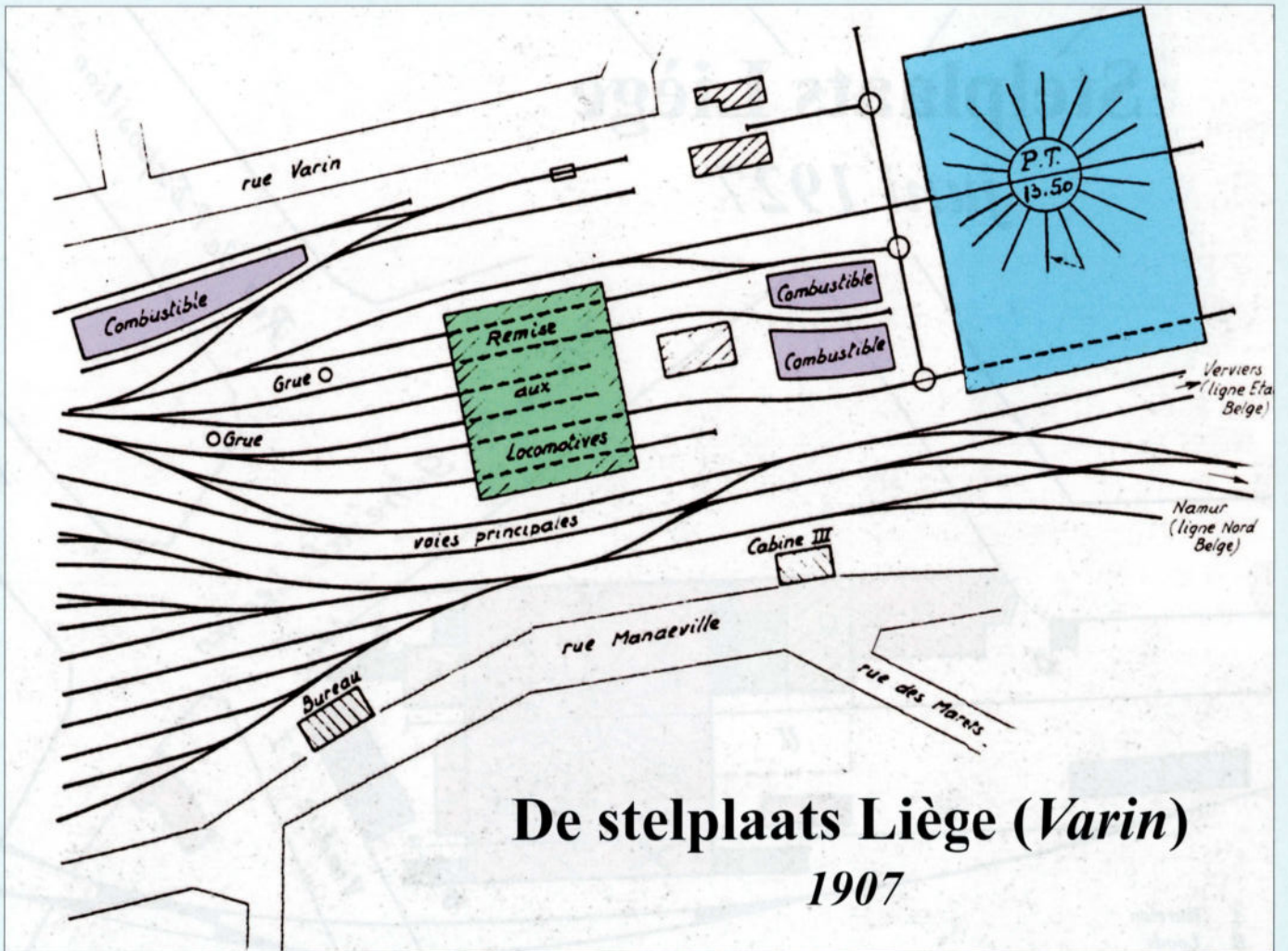
We hebben dus beslist om de 4001 (ex-630.01) te verkopen, in zijn geheel of in onderdelen.

Tot en met 15 januari staat hij te koop voor 100 euro per ton, wat met een totale massa van 100 t een prijs van 10.000 euro betekent, een prijs waarover onderhandeld kan worden.

Na 15 januari worden alle onderdelen, zitbanken, deuren... apart verkocht en zijn ze door de koper te demonteren. Indien er geen liefhebbers zijn, zullen we verplicht zijn om de 4001 te laten slopen – met een grote krop in de keel...

Indien u geïnteresseerd bent, kan u TSP per e-mail contacteren of u kan bellen met Pierre HERBIET op het nummer +32 (0)473 39 35 54.





## De stelplaats Liège (Varin)

1907

Een algemeen plan van de installaties van de stelplaats Liège (Varin) in 1907. De stelplaats met zes sporen is in groen aangegeven. De herstellingswerkplaats is in blauw aangeduid. Hierin bevond zich de draaischijf voor 18 sporen. Naar verluidt was dit gebouw oorspronkelijk de locomotievenloods, waarvan de functies werden aangepast tot herstellingswerkplaats na de bouw van de loods met zes sporen. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

trische aandrijving, werd ingezet op de sporen 1, 2 en 3. Twee andere, met de hand bediend, waren voorzien voor de sporen 4 en 5.

### Schrijnwerkerij

Zij bevond zich in een klein lokaal naast de laswerkplaats.

### Laspost

Voor het laswerk beschikte de werkplaats over een mobiele knalgasbrander.

### Smeerpitten

De smeerpitten werden geperst en gereinigd in een lokaal naast het ketelhuis.

### Weegbrug voor locomotieven

Een speciale schouwput, uitgerust met Ehrhardt-balansen, bevond zich tussen de loods en de bevoorradingsplaatsen.

### Zanddroger

De zanddroger stond in een houten lokaal. Hier stond een gewone oven, met een capaciteit van 100 ton, voor het drogen van het zand. De wagens werden manueel, met de schop, gelost.

### Brandstoffen

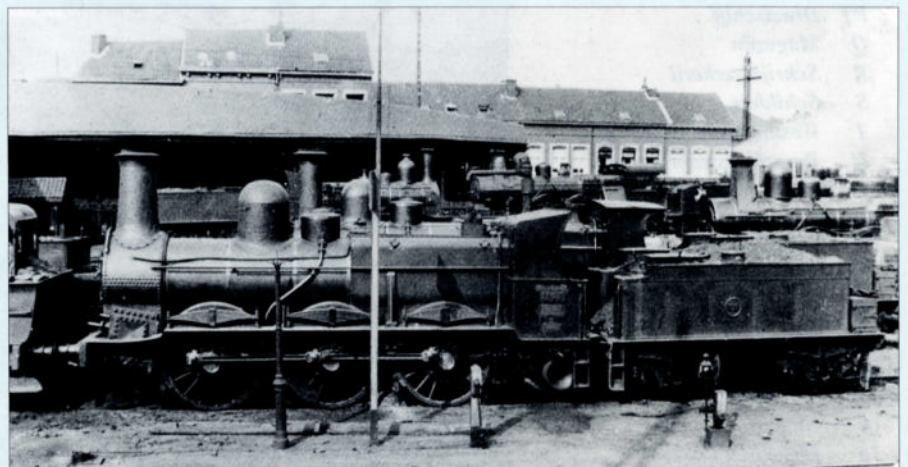
De wagens met gruiskool werden gelost met een Ardelt-kraan.

De briketten werden manueel gelost.

Het laden van de tenders met gruiskool gebeurde door middel van een stoom-

kraan met een hefvermogen van 1500 kg. De briketten werden geladen met een elektrische kraan.

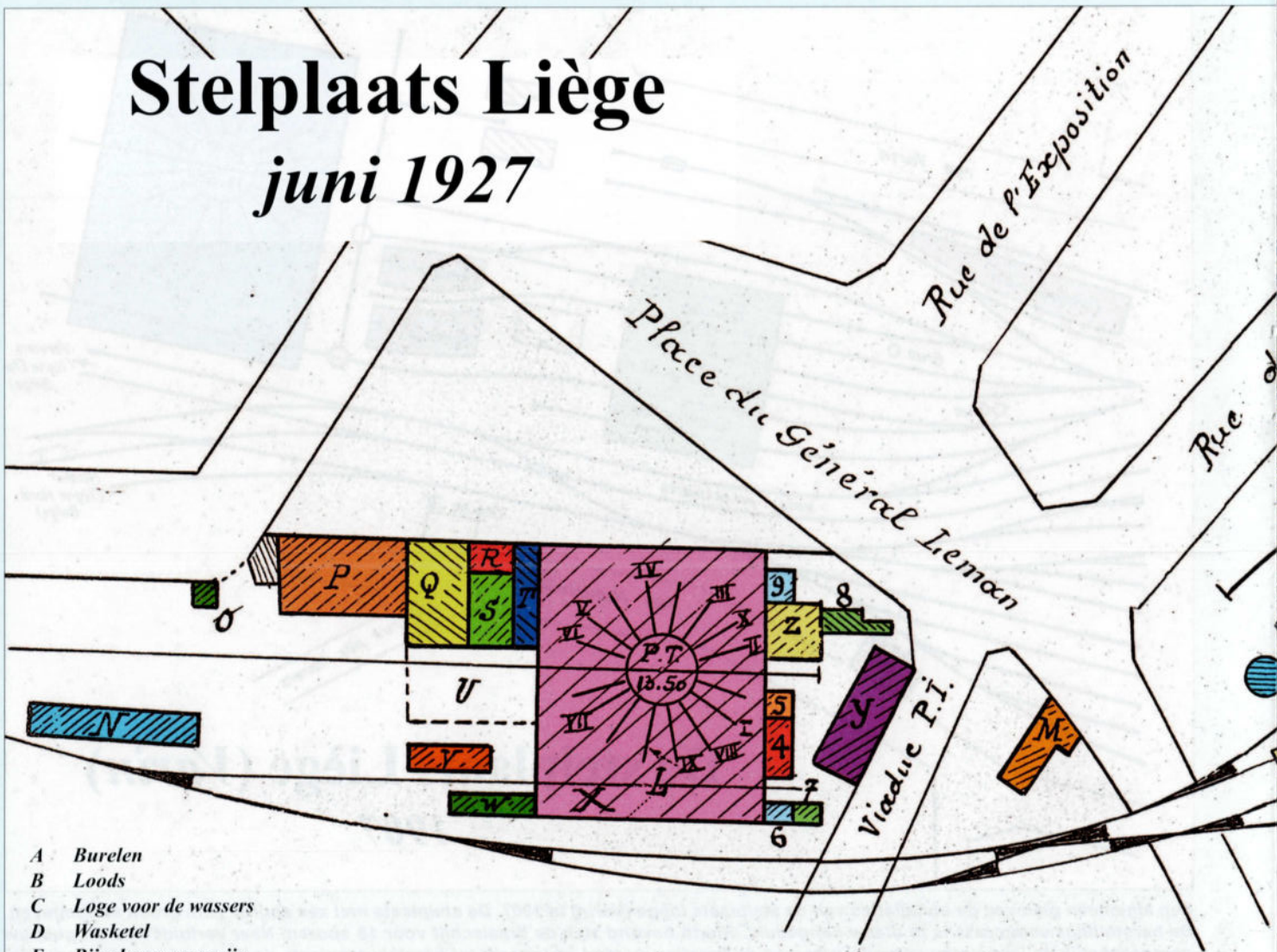
De as werd op een wagen geladen door een stoomkraan met een hefvermogen van 1500 kg.



Het nr. 1005 (type 2) staat voor de loods te Liège (Varin), die rechts gelegen is, maar buiten beeld. Deze machine werd gebouwd door Carels (nr. 75) en kwam in april 1876 in dienst in de stelplaats Liège. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd zij totaal vernield. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

# Stelplaats Liège

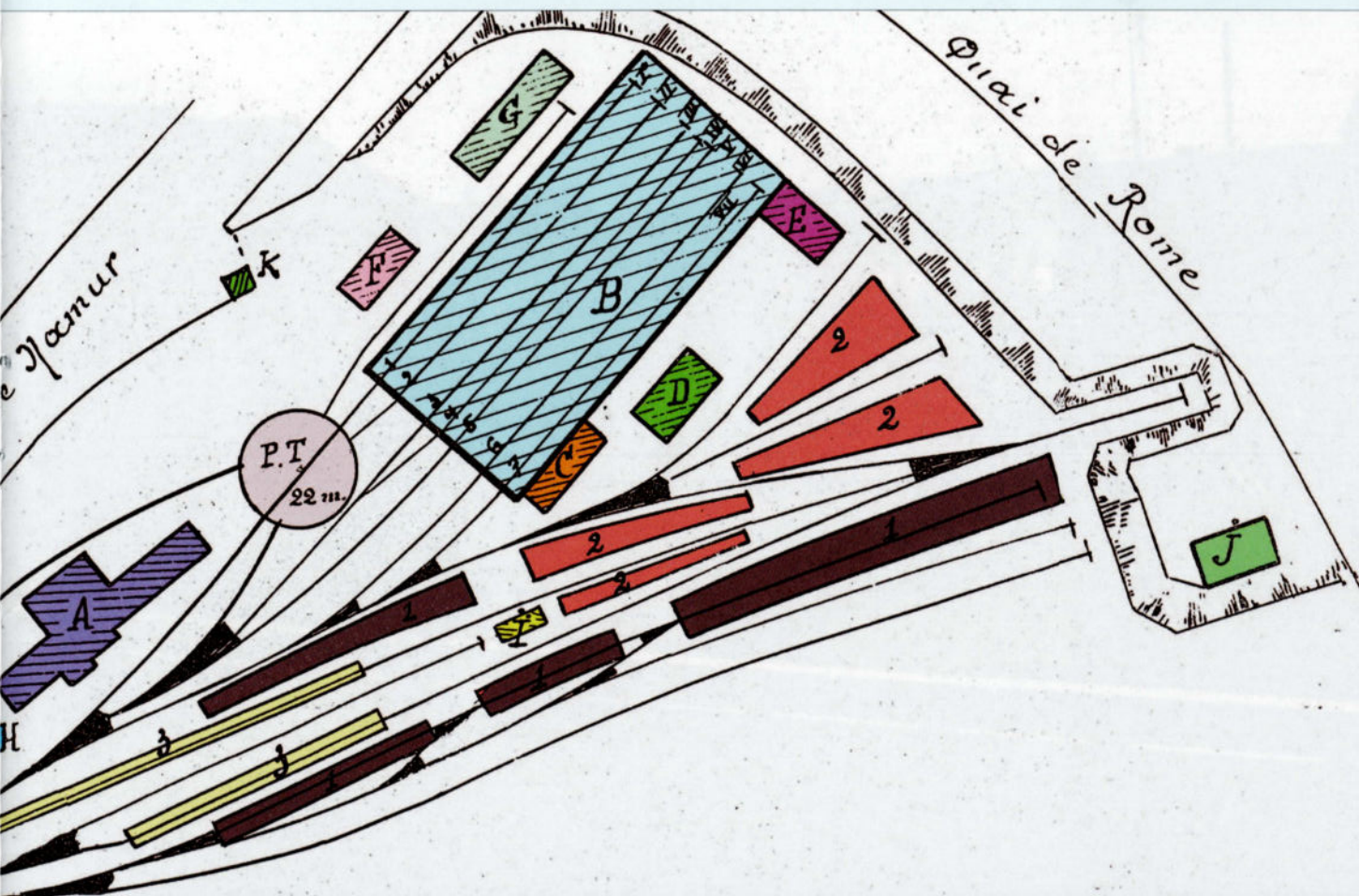
juni 1927



- A Burelen
- B Loods
- C Loge voor de wassers
- D Wasketel
- E Bijgebouw magazijn
- F Houtzagerij
- G Onderhoudswerkplaats
- H Watertoren
- I Zanddroger
- J Pompinstallatie
- K Portiersloge
- M Burelen
- N Burelen
- O Portiersloge
- P Bureel werkplaatsoverste
- PT Draaischijf. .
- Q Magazijn
- R Schrijnwerkerij
- S Schilders
- T Westinghouse-pompen
- U Bergplaats voor tenders
- V Wielenbank
- W Kranenmakerij
- X Draaierij
- Y Smidse
- Z Vlampijpen
- 1 Gruiskool
- 2 Briketten
- 3 Sintelkuil
- 4 Gieterij
- 5 Elektrisch lassen
- 6 Compressor
- 7 Ketelmakerij
- 8 Autogeen lassen
- 9 W.C.



De loods in de wijk "Varin". Rechts: la place du Général Leman. Tegen de muur van het gebouw, vermoedelijk de smidse (Y op het plan) is de rue du Viaduc net zichtbaar.  
Foto NMBS.



Deze overzichtsfoto toont de uitrit van het station Liège-Guillemins voor 1940. De stelplaats is gesitueerd in de wijk "Fagnée", met de loods met zeven sporen (B), en draaischijf (P.T.). De loods, gelegen in de wijk "Varin"(links) valt buiten deze foto. Vooraan lijn 125 naar Flémalle-Haute en Namur.

Verzameling F. Beckers, Uittreksel uit het boek "Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV", uitgegeven door GTF asbl in 1988.



Deze foto werd genomen rond 1910 voor de zessporige loods van Varin. Volgens het uurwerk is het 15.20. Talrijke locomotieven staan voor de poorten. Vooraan staat de 213 "Roulers" van de Nord-Belge, daarachter een "Bicyclette" van de reeks 201 t/m 215, geleverd door Cockerill in 1881 en 1882 (nrs. 1241 t/m 1255). De 213 werd verschroot in 1924.

Foto J.-F. de MARNEFFE, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

### Hydraulische installatie

Deze bevond zich aan het begin van de brug van Val-Benoît.

Het water werd vanuit de Maas opgepompt en opgeslagen in de watertoren. Hiervoor was een leiding nodig van 200 mm diameter. Een motor van 20 pk draaiend tegen 100 tr/m dreef twee groepen elektrische motorpompen aan op wisselstroom 50 Hertz.

De pompen werkten afwisselend: de ene was de reserve van de andere. Elke pomp had een debiet van 106 m<sup>3</sup> per uur. Het water had een hardheidsgraad van 18.

### Elektrische transformatiepost

De elektrische stroom, 6 kV, werd geleverd door *le Service d'électricité de la ville de Liège*. De post omvatte drie transformatoren: een van 225 kVA, een van 125 kVA et een van 60 kVA en leverde stroom voor verlichting, drijfkracht in de loodsen, werkplaatsen en andere lokalen.

Het gemiddeld verbruik was 1450 kWh. De elektrische stroom werd geleverd aan 0,4516 frank/kWh. Na transformatie was de kostprijs opgelopen tot 0,60057 frank/kWh.

### Herstellingswerkplaats

De oude ronde loods telde 18 sporen, elk met een schouwput, zij waren bereikbaar via een draaischijf van 13,50 m.

De werkbanken voor de bankwerkers waren opgesteld langs de muren van de werkplaats.

Overall waren schabben aangebracht waarop onderdelen voor de werktuigen werden gedeponeerd.

In een klein lokaal, bereikbaar vanuit de loods, gebeurde het onderhoud van en testen met de Westinghouse-pompen.

### Draaijerij

De draaijerij bestond uit:  
- drie langsdraaibanken voor schroef-

- draadsnijden;
- een verticale boormachine;
- een slijpsteen in zandsteen;
- een werkbank met slijpsteen met glasstof;
- een schaaftank;
- een armschaaftank;
- een slijpmachine voor het slijpen van schroefboren en ruimers;
- een snij- en ponsmachine;
- een groevenslijper.

### Wielendalers

Een wielendaler bestaat uit:

- een hydraulisch heftoestel met een slaghoogte van 2,60 m en een overlaadbrug, bediend door een pomp.

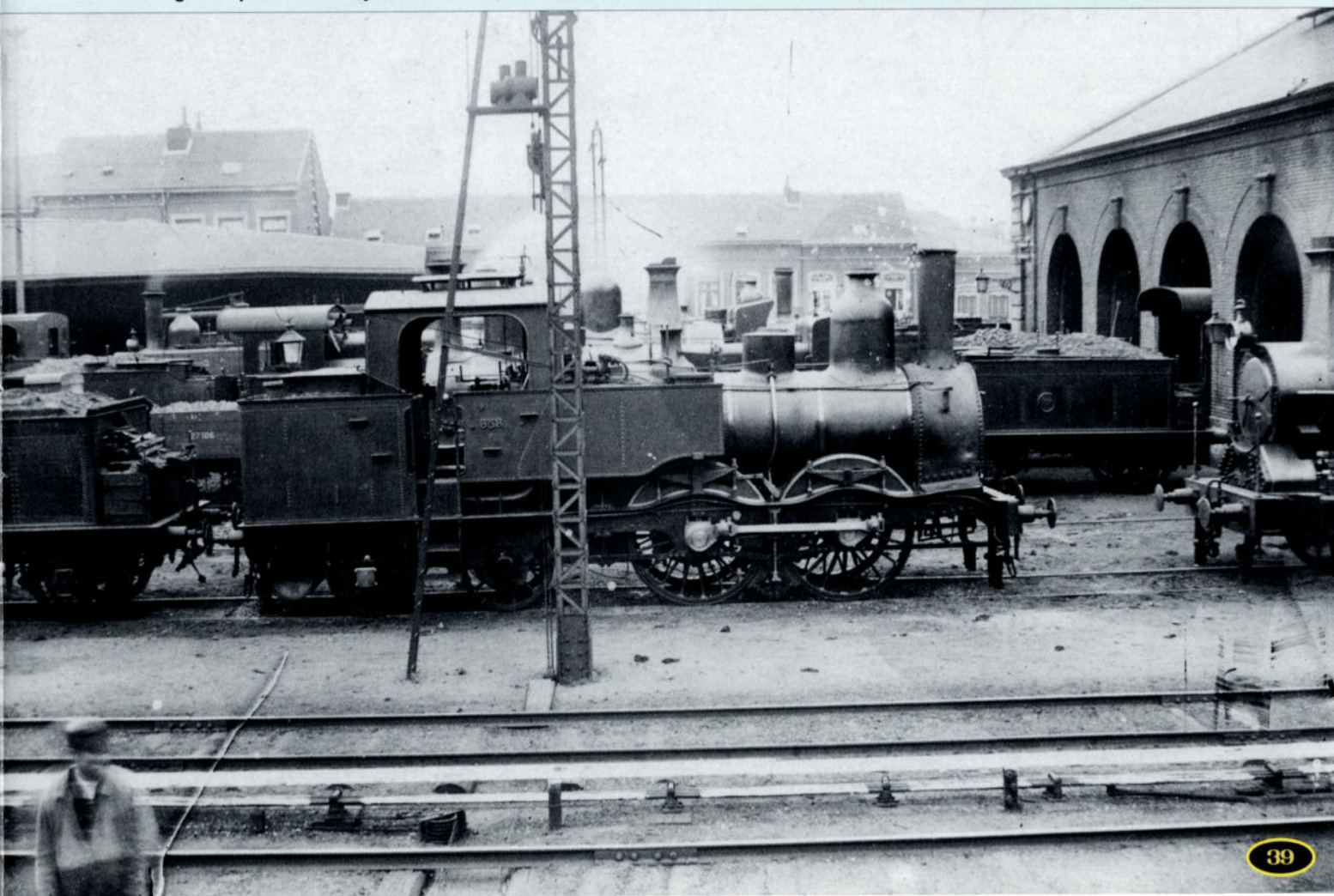
De diameter van de grote cilinder was 230 mm, de twee kleine cilinders hadden een doormeter van 180 mm. De zuiger had een diameter van 45 mm.

- een heftoestel zonder overlaadbrug met een slaghoogte van maximaal 1 m. Het vertikaal bewegende spoorstuk was 2,2 meter lang.



Voor de loods te Varin staan locomotieven type 12 "Columbia", rechts ervan een type 51. Op de achtergrond enkele huizen van de rue Varin. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

We blijven te Varin, rond 1910. De foto geeft een goed beeld van de locomotief 858. Dit is de ex-B1 nr. 17 "Assesse" van de Grande Compagnie du Luxembourg, reeks 15 t/m 17. Deze locomotief werd in 1855 geleverd door Saint-Léonard (nrs. 135 t/m 137). In 1881 kreeg zij in de CW Mechelen een nieuwe ketel en werd omgebouwd tot tenderlocomotief (B2t). De 858 werd toegewezen aan Liège en werd ingezet op de Ourthe-lijn voor het slepen van lichte treinen. Foto JACQUET, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



## Lichten van locomotieven

De herstellingswerkplaats beschikte over 10 vijzels:

- nr. 1 met een hefvermogen van 60 t;
- nrs. 2, 3, 4 en 5 hadden een hefvermogen van 80 t;
- nr. 6 met een hefvermogen van 70 t;
- nrs. 7 en 8 waren goed voor 60 t;
- nrs. 9 en 10 met een vermogen van 70 t.

## Smidsen en ketelmakerij (koper)

Zij bestonden uit een dubbele smidse met een asbestverwijderaar.

Deze toestellen werden verplaatst door middel van een elektrische motor die eveneens de draaischijf aandreef. Dit gebeurde via een starre transmissie met kruiskoppeling.

## Draaierij

In de draaierij beschikte men over volgende werktuigen:

- 2 walsrollendraaibanken voor schroefdraadsnijden;
- 21 langsdraaibanken voor schroefdraadsnijden;
- 2 wieldraaibanken, elektrisch aangedreven;
- 1 spildraaibank;
- 2 verticale draaibanken met horizontale werktafel;
- 2 kopdraaibanken;
- 1 revolverdraaibank;

- 2 draagbare machines voor het uitboren van cilinders en stoomschuiven;
- 1 moerentapmachine;
- 5 halfautomatische boormachines;
- 2 verticale groevenslijpers op kolom;
- 1 dubbele boormachine voor steunbouwen;
- 2 radiale boormachines;
- 7 elektrische boormachines met een motor van 1,5 pk;
- 2 elektrische boormachines met een motor van 2,5 pk, gemonteerd op een wagentje;
- 11 draagbare pneumatische boormachines;
- 3 horizontale freesbanken;
- 1 heen- en weergaande zaag;
- 3 verticale freesbanken;
- 2 schaafmachines;
- 5 sterke armschaafbanken;
- 2 groevenslijpers;
- 1 werkbank met slijpsteen met glasstof;
- 1 dubbele werkbank met slijpsteen
- 1 polijstmachine;
- 1 dubbele werkbank met slijpsteen met glasstof, elektrisch aangedreven;
- 1 slijpmachine voor lintzagen, elektrisch aangedreven;
- 1 slijpmachine voor spiraalboren;
- 1 slijpmachine voor het slijpen van schroefboren en ruimers;
- 1 universele slijpbank;
- 1 slijpbank voor vlakke oppervlakken;

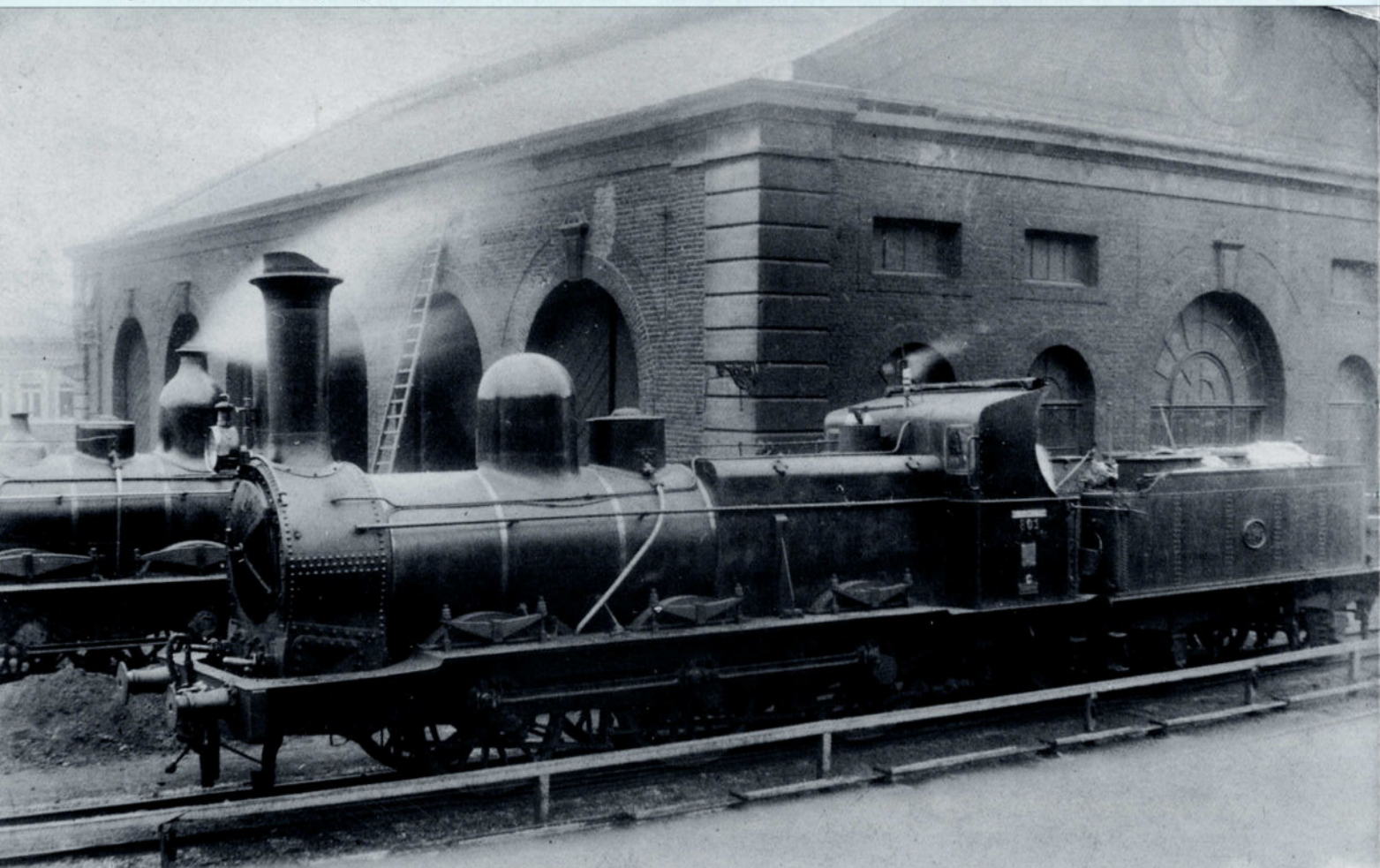
- 1 afbraammachine;
- 1 pneumatische roterende hamer voor het vastklinken van verbindingsbalken;
- 3 pneumatische hamers voor het vastklinken en afbramen;
- 1 pneumatische hamer voor het afbramen;
- 2 pneumatische hamers voor het vastklinken van verbindingsbalken;
- 1 verzamelbak voor ijzervijlsel;
- 1 horizontale luchtcompressor type "Flottman";
- 1 dubbele kniptang;
- 1 meetmachine voor de diameter van de zuigers;
- 1 dubbele machine voor het verwijderen van ketelsteen uit de vlampijpen;
- 1 hydraulische takel.

## Smidsen en ketelmakerij

Deze bevonden zich aan de zijkant van de herstellingswerkplaats. Volgende werktuigen waren beschikbaar:

- 1 pneumatische valhamer met een valgewicht van 50 kg;
  - 1 pneumatische valhamer met een valgewicht van 100 kg;
  - 1 pneumatische valhamer met een valgewicht van 356 kg.
- Deze valhamers werden bediend door middel van een hendel en een pedaal.
- 1 cementeerooven;
  - 1 antimoniumoven;

Deze foto van de 801, een type 28, toont ons de loods van Varin vanuit een ander standpunt. De 801 werd gebouwd door Couillet in augustus 1873 (nr. 307) en geschrapt tussen 1921 en 1924. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.





De enorme Mallet prototype 940 staat uitgeweken naast de loods te Varin. Voor meer details over deze machine verwijzen wij naar OP DE BAAN 123 pagina's 64-65. Verzameling André DAGANT / TSP.

- 1 hydraulische pomp met handpomp met een vermogen van 48 t;
- 6 dubbele smidsovens, gevoed door een compressor;
- 1 ronde smidsoven voor de koperen ketelbouw.

De perslucht, nodig voor het bedienen van de werktuigen, werd geleverd door de "Flottman"-compressor.

#### **Werktuigen**

Het lokaal met werktuigen bevond zich in de linkerhoek van de werkplaats, onder het bureel van de opzichter.

Buiten de gewone werktuigen, beschikte men hier nog over:

- 1 slijpmachine;
- 1 slijpsteen;
- 1 boormachine;
- 1 meetmachine voor de diameter van de zuigers.

#### **Magazijnen**

Deze bevonden zich voor de werkplaats. Een spoor liep langs het gebouw voor de

verzending van de wagens.

#### **Hulpmaterieel**

Men kon beschikken over:

- 1 kraan met een hefvermogen van 35 t;
- 1 C-rijtuig voor het personeel;
- 3 materieelwagens;
- 1 tweeassig wagentje;
- 2 hydraulische vijzels van 80 t;
- 12 vijzels, bediend door zwengels;
- 12 schroefvijzels voor zijdelingse verplaatsing;
- het nodige materieel voor autogeen lassen;
- verschillende kleine kabels;
- 1 kabel van 50 m met een diameter van 32 mm;
- 2 kabels van 25 m met een diameter van 32 mm;
- omkeerschijven, spoorclauwen, dwarsliggers, 2 ladders van 3 m en diverse kleine werktuigen.

#### **Brandweer**

Het brandweermaterieel bestond uit:  
- een waterreservoir, gemonteerd op een

wagentje;

- 1 kar met twee wielen voor het transport;
- ladders;
- zwengelpompen;
- brandslangen;
- bijlen;
- 1 lederen gordel per brandweerman.

### **Installaties in het station Liège-Guillemins**

#### **Voorverwarming**

Deze bestond uit twee stoomketels van locomotieven type 25, met een keteldruk van 10,5 kg. De ketelzaal bevond zich in een bijgebouw van het station. Het gemiddelde steenkoolverbruik van deze ketels was 90 ton per maand.

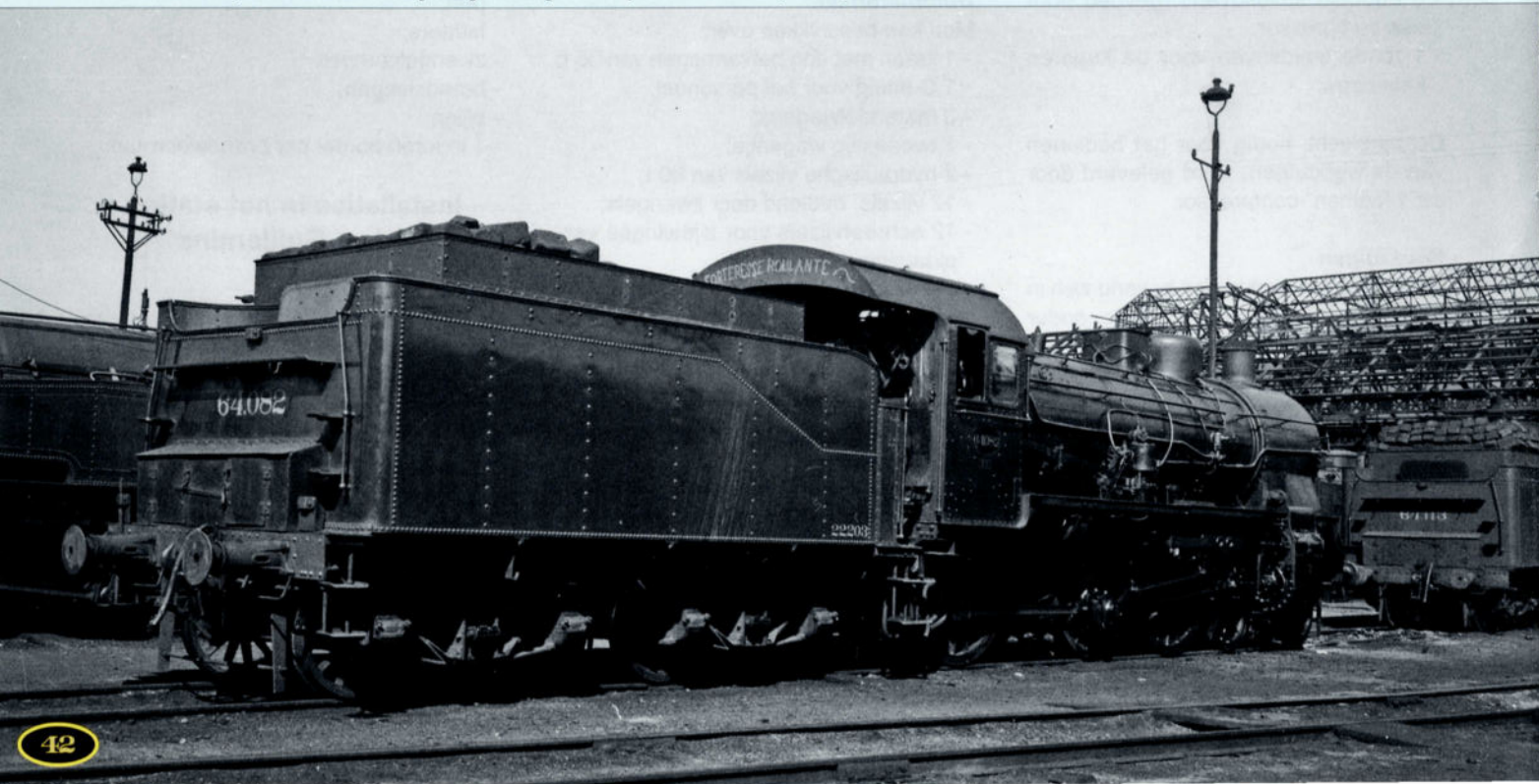
#### **Gascompressie fabriek**

Er werden twee compressoren gebruikt. De eerste, systeem "François" had een uurcompressie van 100 m<sup>3</sup>. De tweede, systeem "Burckaert" had een uurcompressie van 75 m<sup>3</sup>.



De nieuwe loods - met 7 sporen - te Fragnée situeerde zich tussen de rue de Namur en de quai de Rome. Deze foto dateert van 5 april 1931 en toont een locomotief van het type 8 bis, nr. 4607, van de stelplaats Herbesthal. Zij is nog in haar originele toestand, en staat voor de loods te Liège. Zij werd gebouwd door Cockerill (nr. 2969) en geleverd aan de Belgische Staat op 22 juli 1922. Zij kwam in dienst te Liège. In oktober 1931 werd zij ingedeeld als type 7, nr. 707 en later, bij de vernummering van 1 januari 1946 als 7.007. Verdrongen door de dieseltractie werd haar vuur uiteindelijk definitief gedoofd op 11 mei 1960 te Brussel-Zuid. Het kleine houten gebouw rechts van de loods is het lokaal van de ketelwassers. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

De loods van Fragnée werd zeer zwaar beschadigd tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een deel van het dak zal niet hersteld worden. Deze opname dateert van 17 augustus 1947 en toont de 64.082 (ex-6482, ex-KPEV "2482 Hannover" - Schwartzkopff 6444 / 1918) voor de gehavende loods. Op dat ogenblik was zij toegewezen aan Liège. Op 8 oktober 1952 muteerde zij naar Landen en vervolgens naar Aarschot, Leuven en Kortrijk. Zij werd geschrapt te Tournai op 20 april 1967. Foto J. QUANJER, verz. André DAGANT / TSP.





↑ Deze foto dateert van 3 september 1949. Wij zien de 72.001 op spoor 7 voor de loods. Zij werd ingezet als mobiele installatie voor het wassen van de ketels. Dit werk voerde zij uit vanaf eind 1945 tot in 1952. De 72.001 is een Pruisische G7<sup>2</sup>. Zij werd gebouwd door Linke-Hofmann in 1902, en ingeschreven als "4636 Breslau". Zij werd in 1919 als Wapenstilstandsloc afgestaan aan de Nord-Belge en kreeg het nummer 4636. Na de overname van de NB door de NMBS op 10 mei 1940, werd zij ingedeeld als type 75, met nr. 7536. Op 1 januari 1946 werd zij geherklasseerd als type 72 met nummer 72.001. Zij werd geschrapt uit de inventaris op 7 juli 1948, maar bleef actief als mobiele stoomgenerator.

De locomotief die links zichtbaar is, is de 3758 van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Zij wacht om te vertrekken naar Maastricht met de internationale trein 34 Basel - Amsterdam.

Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

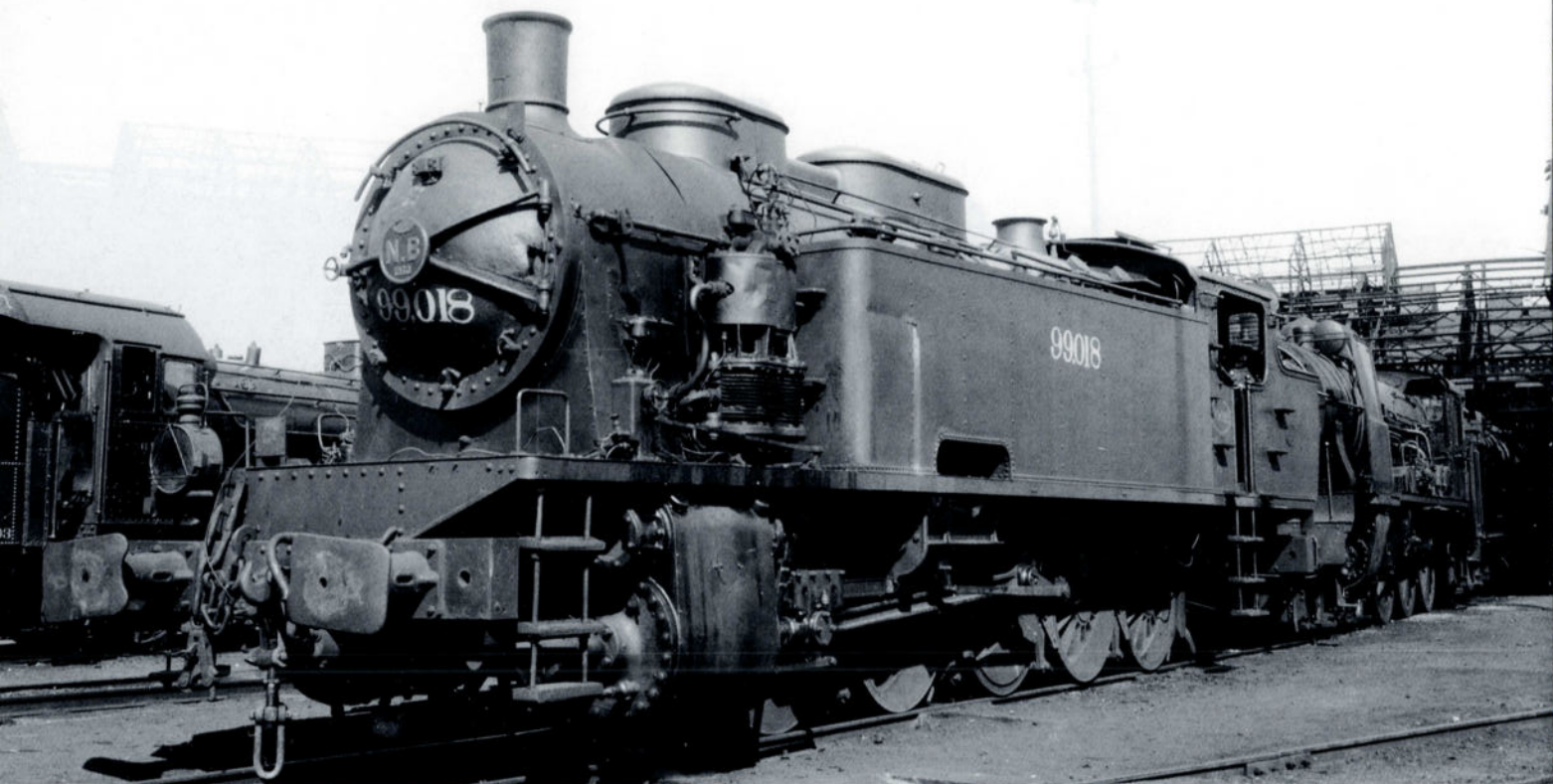


↗ Op 27 juli 1949 stond de 64.058 uitgeweken op spoor 1 voor de loods te Fagnée. Deze P8 werd gebouwd door Henschel (nr. 15728) en geleverd aan de KPEV in 1918. Zij werd ingeschreven als "2458 Münster". In 1919 werd zij overgedragen aan de Belgische Staat en kreeg in oktober 1931 het nr. 6458, in januari 1946 vernummerd naar 64.058. Op 9 april werd zij toegewezen aan de stelplaats Liège die zij verliet op 16 mei 1953. Zij werd geschrapt te Leuven op 27 augustus 1964. Verz. André DAGANT / TSP.

→ In de niet herstelde loods van Fagnée wordt de 10.021 (ex-1021, ex-4521 - Franco-Belge 1966 / 1912) klaargemaakt voor haar volgende opdracht. Zij kwam in dienst op 28 augustus 1912 en verdween uit de inventaris te Brussel-Noord op 14 september 1955.

Verzameling André DAGANT / TSP.





**De locomotieven types 98 en 99 werden voornamelijk gebruikt voor de opdrukdiens ten op de hellende vlakken. De 99.018 (ex-9918, ex-Nord-Belge 518 - Cockerill 3247 / 1932) wacht op 31 juli 1946 voor de stelplaats Fragnée op haar volgende inzet. Zij werd in oktober 1955 geschrapt uit de inventaris. Foto J. QUANJER, verzameling André DAGANT / TSP.**

Elke compressor had een maximale druk van 12 kg en werd aangedreven door een elektrische motor (220 V), 20 pk. Zij konden apart worden ingezet. Het verbruik werd gemeten door een meter van de stad. Het gas werd naar de compressoren geleid en daarna opgeslagen in een reeks gasketels. Elke reeks bestond uit 24 reservoirs. Het gas werd gebruikt voor de verlich-

ting van de rijtuigen en diende vooral als reserve voor het vullen van ketelwagens die het gas naar de omliggende stations brachten.

#### **De elektrische transformatiepost**

Deze bestond uit twee transformatoren van 100 kVA. De stroom werd geleverd door "La Société d'électricité de la ville de Liège"

en omgezet van 6 kV naar 225 V en 125 V.

De post leverde de stroom voor de verlichting van de stationsgebouwen en diverse lokalen.

De elektrische motoren voor de compressie van het gas waren dezelfde als deze voor het opladen van de batterijen die werden gebruikt voor de elektrische seininrichting.

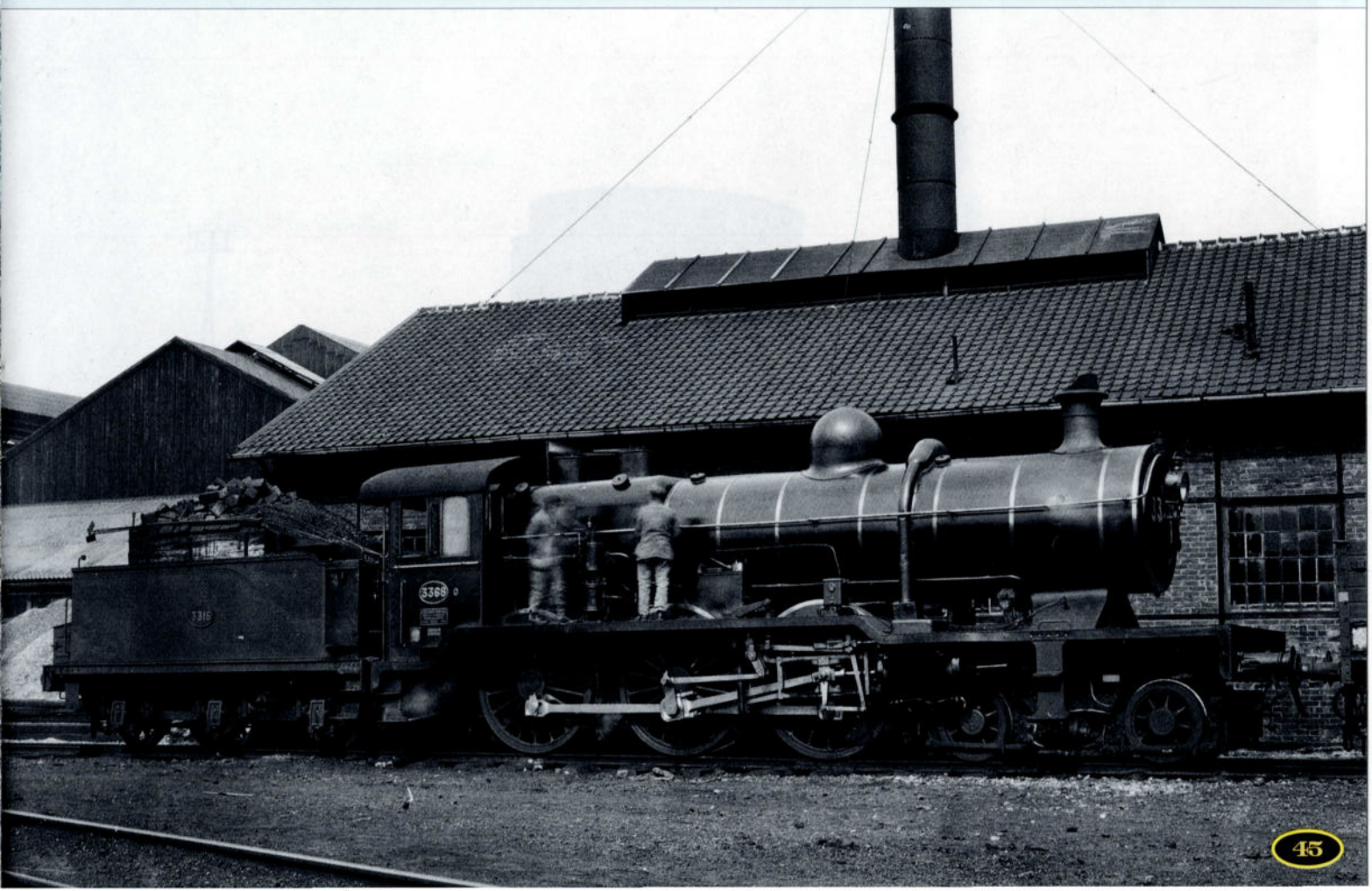
**De 40.027 (ex-4027, ex-4927, ex-ROD 821 - Baldwin 47676 / 1917) van stelplaats Hasselt, slaat op 31 juli 1946 een nieuwe voorraad water in voor de loods van Fragnée. De burelen, links op de foto, vertonen nog duidelijk de gevolgen van de bombardementen van mei 1944. Foto J. QUANJER, verzameling André DAGANT / TSP.**

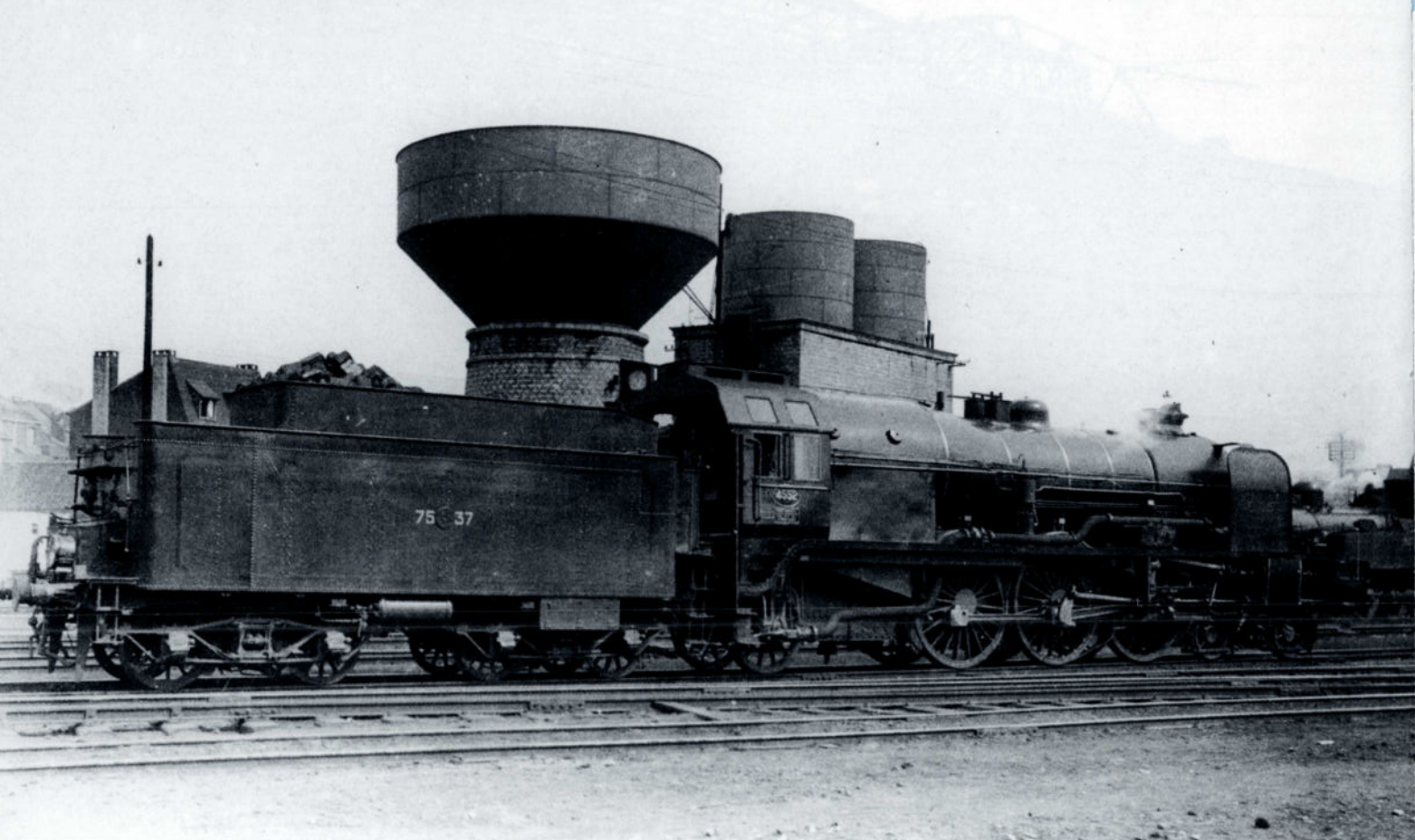




*De 22.024 (ex-2252, ex-Nord-Belge 352 - Cockerill 2449 / 1907) wacht op haar volgende opdracht voor de loods van Fragnée op 27 juli 1949. Zij zal worden geschrapt te Montignies op 6 januari 1950.  
Foto J. QUANJER, verzameling André DAGANT / TSP.*

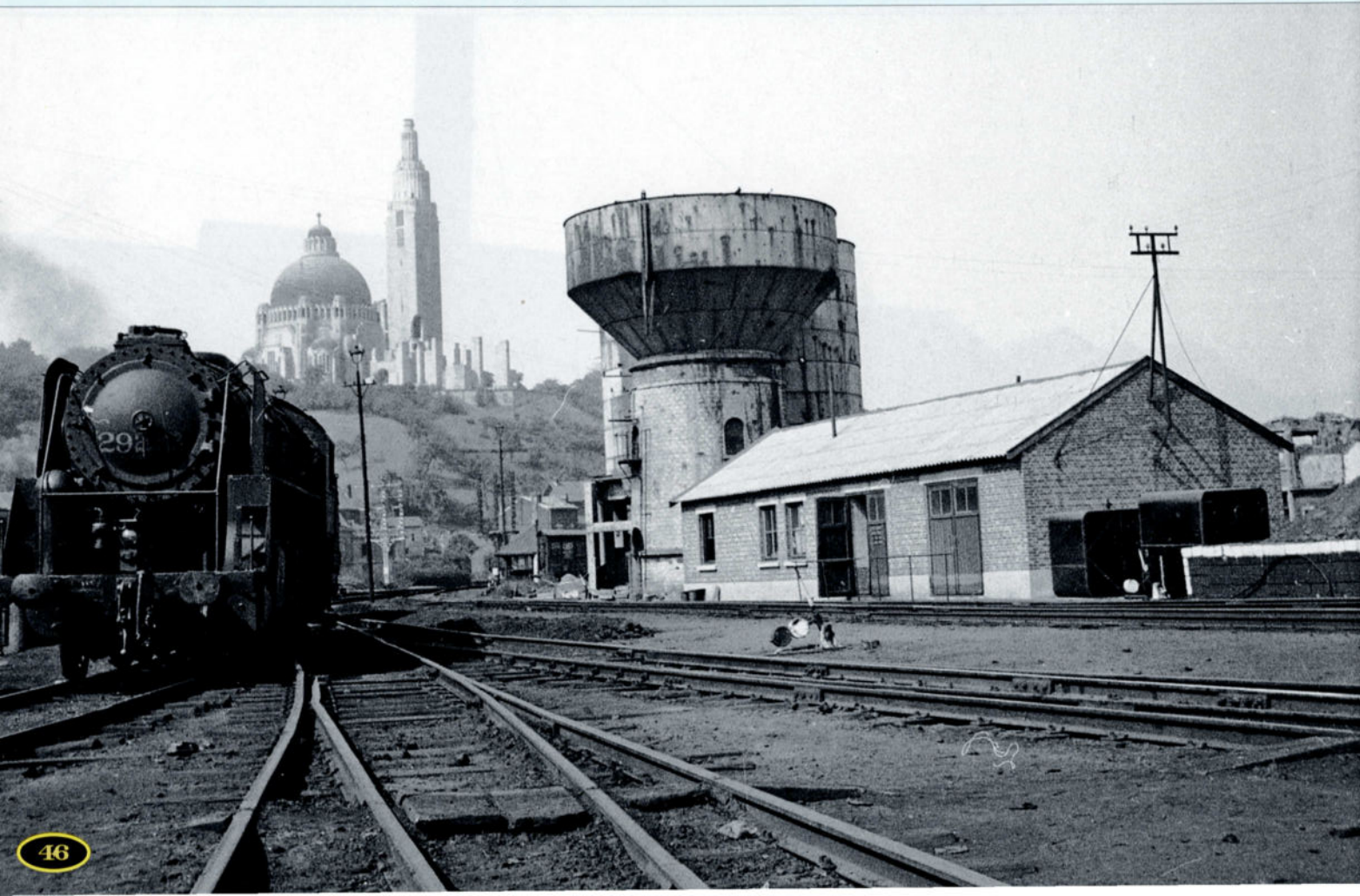
*De locomotiefbemanning van de type 8 nr. 3368 smeert de luchtpomp. In het gebouw op de achtergrond werden de ketels gewassen. Deze machine werd gebouwd door Franco-Belge (1627 / 1907) en kwam in dienst op 8 december 1907 bij de stelplaats Verviers. Haar loopbaan eindigde op 5 juni 1948 te Tamines.  
Verzameling André DAGANT / TSP.*





*De type 10 nr. 4554, later 1004 en 10.004 (Franco-Belge 2102 / 1914) in de buurt van de watertoren van de stelplaats Fragnée. Deze Pacific (2C1) kwam in dienst op 18 augustus 1914 te Brussel-Noord en werd op 11 maart 1954 geschrapt te Jemelle. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*

*De 29.212 (Canadian Locomotive Company 2339) rangeert voor de stelplaats Liège (Fragnée). Zij was van 29 januari 1949 tot 3 oktober 1953 toegewezen aan deze stelplaats. De omgeving wordt overheerst door de basiliek Le Sacré Coeur van Cointe en het Mémorial Interallié. Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*



## Inzet van de locomotieven

### Diensten

Bij ingang van de dienst van 1 juni 1927, werden personeel en locomotieven van de stelplaats Liège ingezet in 13 reeksen, uitsluitend in het reizigersverkeer:

- reeks A: 12 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 10 voor de treinen naar Brussel-Noord en Aachen;
- reeks B: 12 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 7 voor de treinen naar Brussel en Tournai;
- reeks C: 12 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 7 voor de treinen naar Brussel, Oostende en Aachen;
- reeks D: 24 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 64 voor de treinen naar Brussel, Jemelle, Troisvierges, Tongeren en Tienen;
- reeks E: 12 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 97 voor de treinen naar Herbesthal en Plombières;
- reeks F: 2 spoor mannen als reserve;
- reeks P: 12 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 98 voor de lichterdiensten op de hellende vlakken te Liège;

- reeks R: 2 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 51 voor rangeerdiensten;
- reeks R1: 1 spoor man op de locomotieven type 51;
- reeks R2: 2 spoor mannen in ploegen van twee op de locomotieven type 51;
- reeks R3: 12 spoor mannen in ploegen van drie op de rangeer locomotieven type 22 (later type 57) en type 23 (later type 53);
- reeks R4: 1 spoor man op de locomotieven type 22 (later type 57);
- reeks R5: 1 spoor man voor de aflos tijdens de rusttijden (aflos van zes machinisten).

### Afgelegde afstanden verbruik onkosten

Het aantal reizigerskilometers bedroeg 216.579 km tegen 41.173 km op de hellende vlakken en rangeerdiensten.

Het maandelijks verbruik aan steenkool bedroeg 4.705 t.

De gemiddelde maandelijks wedden voor het bureelpersoneel (ambtenaren, bedienden en toezichtspersoneel) liep op tot 111.157,50 frank.

De gemiddelde maandelijks lonen voor machinisten en stokers en niet rijdend personeel liep op tot 694.461,20 frank.

De onkosten voor de steenkool verbruikt voor de reizigersdiensten bedroegen 574.554,62 frank.

De kosten voor de steenkool, verbruikt op de hellende vlakken en voor de rangeerdiensten, beliepen 4.106,48 frank.

### Rollend personeel

Het rijdend personeel bestond uit:

- 118 machinisten en stokers in een vaste reeks;
- 9 machinisten en stokers in wisselende reeksen.

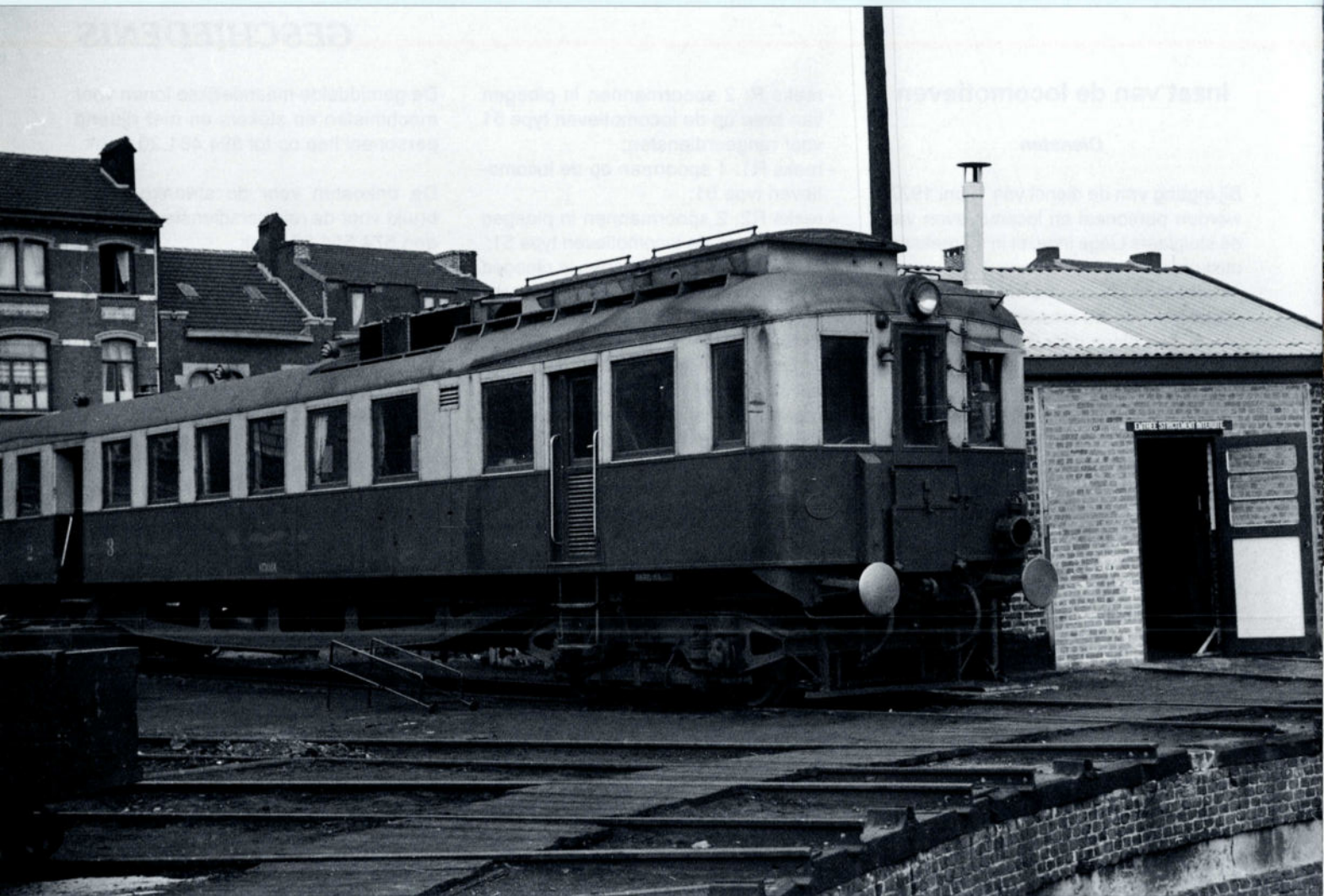
### Tractiepark

In totaal waren 98 locomotieven toegevoerd aan de stelplaats:

- 19 locomotieven type 7;
- 13 locomotieven type 10;
- 23 locomotieven type 64;
- 14 locomotieven type 97;
- 14 locomotieven type 98;
- 8 locomotieven type 22 (oud);
- 2 locomotieven type 23 (later type 53);
- 4 locomotieven type 51
- 1 locomotief type 50.

*De drie types stoommotorwagens van de NMBS waren toegewezen aan Liège. Op 5 april 1931 stond de S.2, later 500.02, uitgeweken op een van de sporen rond de draaischijf. Drie stoommotorwagens van het type 500 werden gebouwd door Sentinel in Groot-Brittannië in 1930. Tot in 1933 droegen zij de nummers S.1 t/m S.3, later 500.01 t/m 03. Ze werden alle zwaar beschadigd tijdens WO II en geschrapt in 1945 en 1946. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*





De dieselmotorwagen 650.01 stond in 1938 op hetzelfde spoor als de S.2 op de vorige pagina. Deze motorwagen werd in Zweden gebouwd door ASEA in 1938. Hij had een Deense Burmeister-dieselmotor met een vermogen van 200 pk en een elektrische ASEA-transmissie. Hij werd zwaar beschadigd door de bombardementen op Liège in mei 1944 en geschrapt op 18 april 1945. Dit voertuig werd uitvoerig beschreven in OP DE BAAN 112 pagina's 58 t/m 62. Verzameling TSP.

## Locomotieven toegewezen aan Liège

**Juli 1882**, Liège beheerde 117 locomotieven:

- Type 1: 15 locomotieven (38, 159, 174, 257, 322, 327, 328, 329, 360, 363, 364, 556, 604, 654, 658).
- Type 2: 17 locomotieven (119, 194, 822, 823, 824, 826, 829, 996, 998, 1002, 1004, 1005, 1006, 1007, 1047, 1053, 1059).
- Type 8 (oud): 2 locomotieven met as-indeling 1A1t (106 en 112).
- Type 51: 14 locomotieven (349, 407, 501, 509, 527, 693, 695, 743, 756, 757, 787, 842, 850, 1249).
- Type 28: 16 locomotieven (32, 113, 282, 389, 594, 621, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 679, 721, 725, 801).
- Type 29: 22 locomotieven (535, 1016, 1031, 1068, 1157, 1291, 1339, 1350, 1395, 1397, 1398, 1401, 1414, 1415, 1423, 1535, 1537, 1550, 1538, 1564, 1566, 1567).
- Type 20: 16 locomotieven voor de lich-

terdiensten op de hellende vlakken (3, 35, 50, 55, 85, 162, 191, 692, 768, 770, 772, 774, 776, 790, 795, 796).

- Type 21: 10 locomotieven (502, 503, 504, 505, 507, 508, 510, 511, 513, 514).
- Type 22: 4 locomotieven (701, 705, 707, 710).
- Type 52: 1 locomotief (89).

**In 1907/1908**, bestond het effectief uit twintig locomotieven van de types 2, 4, 11, 12, 15, 17, 23 en 51.

De tabel op de rechter pagina geeft in detail, vanaf 1922 tot bij de sluiting van de stelplaats in 1953, het aantal voorziene diensten per locomotieftype.

Liège was eveneens de thuisbasis van de drie types stoommotorwagens van de NMBS (500.01, 501.01 t/m 03, 502.01), en de Zweedse dieselmotorwagen 650.01.

In deze tabel staan er ook vier opmerkingen waarvan hier de verduidelijking geven wordt:

- (1) stoommotorwagens;
- (2) tweeassige Brossel-motorwagens, toekomstige type 551;
- (3) Zweedse dieselmotorwagens;
- (4) type 8 (2 diensten).

## De sluiting

De stelplaats Liège werd gesloten op 4 oktober 1953. Alle activiteiten werden overgenomen door de nieuwe stelplaats Kinkempois.

Deze werd gebouwd op de plaats van de oude ronde locomotievenloodsen van de Nord-Belge die vernield werden tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De bouw van deze nieuwe stelplaats begon in 1946 en ze kwam in dienst op 12 september 1950. Op 2 oktober 1950 werden de diensten van de stelplaats Renory overgenomen.

*Jean-Luc VANDERHAEGEN, op basis van teksten van Maurice HENNEQUIN.*

**AANTAL DIENSTEN VOORZIEN PER LOCOMOTIEFTYPE**

Type	8bis	9	10	11	15	22	23	25	29	37	48	51	52	58	P8	P6	T12	T14	T16	99	500	501	502	622	650
<i>Nieuw type</i>	7					57	53								64	66	96	97	98		(1)	(1)	(1)	(2)	(3)
01/06/1922	2	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	-	8	-	19	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
08/10/1922	6	-	-	-	-	4	-	-	-	9	-	-	2	-	14	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
01/06/1923	10	-	-	-	-	4	-	-	-	6	-	1	2	-	11	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-
01/10/1923	12	-	5	-	-	4	-	-	-	3	-	1	2	-	12	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
01/02/1924	15	-	5	-	-	4	-	-	-	-	-	1	2	-	11	-	-	11	13	-	-	-	-	-	-
01/06/1924	12	-	5	-	-	4	-	-	-	-	-	1	2	-	12	-	-	6	13	-	-	-	-	-	-
01/02/1925	12	-	6	-	-	4	2	-	-	-	-	1	-	-	16	-	-	6	14	-	-	-	-	-	-
05/06/1925	10	-	7	-	-	4	2	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	14	-	-	-	-	-	-
01/02/1926	12	-	7	-	-	5	2	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1926	12	-	8	-	-	6	2	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	6	8	-	-	-	-	-	-
01/02/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	8	-	-	-	-	-	-
15/05/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	11	-	-	5	8	-	-	-	-	-	-
02/10/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	8	-	-	6	12	-	-	-	-	-	-
01/02/1928	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	6	12	-	-	-	-	-	-
15/05/1928	9	-	6	-	-	3	3	1	-	-	-	3	-	-	9	6	-	6	12	-	-	-	-	-	-
07/10/1928	9	-	5	-	-	3	5	1	-	-	-	3	-	-	10	6	-	6	12	-	-	-	-	-	-
01/02/1929	6	-	5	-	-	3	6	1	-	-	-	3	-	-	16	3	-	6	12	-	-	-	-	-	-
15/05/1929	6	-	6	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	16	6	-	4	12	-	-	-	-	-	-
03/02/1930	8	-	6	-	-	3	4	-	-	-	-	3	-	-	17	6	-	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1930	6	4	6	-	-	3	3	-	-	-	-	6	-	-	19	6	-	4	13	-	-	-	-	-	-
02/02/1931	6	6	6	-	1	3	2	-	-	-	-	3	-	-	15	4	-	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1931	7	8	6	1	-	3	2	-	-	-	-	2	-	-	12	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
04/10/1931	7	8	6	1	-	3	1	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
01/02/1932	7	6	6	1	-	3	1	-	-	-	-	3	-	-	15	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
02/10/1932	6	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	2	-	-	12	-	1	4	13	-	-	-	-	-	-
05/02/1933	6	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	13	-	1	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1933	6	6	7	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	12	-	4	3	12	-	-	-	-	-	-
02/10/1933	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	7	1	12	-	-	-	-	-	-
04/02/1934	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	7	2	13	-	3	1	-	-	1
15/05/1934	6	6	7	-	-	5	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	2	12	-	3	1	-	-	-
07/10/1931	6	6	6	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	2	13	-	3	1	-	-	1
03/02/1935	5	6	7	-	-	4	1	-	-	-	-	2	-	-	12	-	6	2	12	-	3	1	-	-	1
15/05/1935	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	5	2	12	-	3	1	-	-	1
06/10/1935	5	9	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	6	-	6	3	12	-	2	1	-	-	1
02/02/1936	5	8	7	-	-	4	1	-	-	-	-	2	-	-	10	-	7	3	12	-	3	1	-	-	1
15/05/1936	4	8	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	10	-	7	3	12	-	3	1	-	-	1
01/02/1937	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	11	-	7	3	12	-	2	1	-	-	1
22/05/1937	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	13	-	9	2	12	-	2	1	-	-	1
01/02/1938	4	6	7	-	-	3	2	-	-	-	-	2	-	-	10	-	8	3	14	-	2	1	-	-	1
15/05/1938	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	7	3	12	-	-	1	-	-	1
02/10/1938	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	5	13	-	-	1	-	-	1
16/04/1939	4	5	8	-	-	3	2	-	-	-	-	1	-	-	11	-	6	2	12	-	-	1	-	-	1
15/03/1940	7	7	9	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	8	-	5	2	10	-	-	1	-	1	1
01/05/1940	8	8	11	-	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	10	-	6	3	12	-	-	-	-	-	-
09/12/1940	7	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
08/05/1941	6	(4)	6	-	-	5	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	9	-	-	-	-	-	-
06/10/1941	5	-	6	-	-	4	5	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	2	10	-	-	-	-	-	-
06/05/1946	-	-	6	-	-	4	-	-	-	-	10	-	-	1	1	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-
07/10/1946	-	-	6	-	-	3	-	-	-	-	11	-	-	-	15	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
04/05/1947	-	-	8	-	-	3	-	-	-	-	10	-	-	-	17	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
05/10/1947	-	-	8	-	-	3	-	-	-	-	9	-	-	-	15	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
09/05/1948	-	-	8	-	-	4	-	-	-	-	6	-	-	-	12	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1949	-	-	8	-	-	4	-	-	9	-	-	-	-	-	10	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
08/10/1950	-	-	8	-	-	3	-	-	9	-	-	-	-	-	10	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-
20/05/1951	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-
07/10/1951	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	9	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-
05/10/1952	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	9	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-

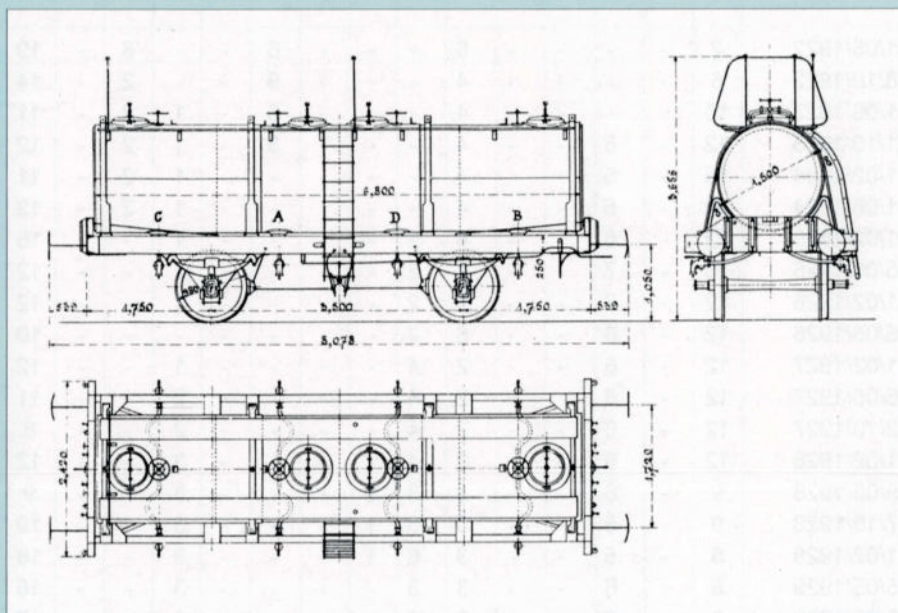
# BELGISCHE STAAT

## Ketelwagens 91551 - 91598

Tussen 1892 en 1909 nam de Belgische Staat een reeks van 48 tweeassige ketelwagens in dienst voor het vervoer van petroleum vanuit Antwerpen-Kiel.

De wagens droegen de nummers 91551 t/m 91598 en waren ingedeeld in vijf subreeksen. Alle wagens hadden een tank met vier compartimenten, aangeduid met de letters A, B, C en D. Elk compartiment had bovenaan een vulopening en onderaan een afsluitklep (kraan). De tanks konden, naargelang de subreeks waartoe ze behoorden, 12,01 of 12,07 m<sup>3</sup> petroleum bevatten.

De vijf subreeksen verschilden slechts in detail van elkaar, o.a. in de manier waarop de tank op de wagen bevestigd was (duidelijk merkbaar op het vooraanzicht van de wagens op bijgaande tekeningen). Gedurende hun ganse loopbaan behielden ze hun aspotten met glijlagers.



Ketelwagen type I, reeks 91551 t/m 91567.

### Ketelwagen type I

De eerste reeks (type I) telde 17 eenheden:

- 91551 t/m 91560, bestelling van 27-01-1892;
- 91561, bestelling van 10-08-1893;
- 91562 t/m 91566, bestelling van 08-04-1896;
- 91567, bestelling van 28-05-1896.

↓ Ketelwagen 91564 (type I), gebruikt als dienstvoertuig voor het vervoer van smeerolie door de Centrale Werkplaats Gentbrugge. Onbekende auteur, verzameling TSP.



## Wagen 91563

Deze ketelwagen maakte vanaf 31 januari 1931 geen deel meer uit van het commercieel goederenwagencorridor. Vanaf 9 juni 1932 werd de wagen als dienstvoertuig ingezet voor het vervoer van petroleum vanuit Antwerpen-Kiel. Bij de invoering van het UIC-nummersysteem ontving de wagen het nr. 30 88 942 7073-2; hij was toen toegewezen aan de tractiewerkplaats Kortrijk. Op 18 maart 1970 werd hij vernummerd naar 30 88 942 7843. Hij werd te Kortrijk gebruikt als opslagtank voor afvalolie afkomstig van de SEM-motoren van de motorwagens reeksen 40 en 43. Door het PV nr. 411 van 21 november 1984 werd hij gedeclasseerd als "zwaar werktuig" nr. 942/732. Ter gelegenheid van een opendeurdag in de werkplaats Kortrijk op 23 september 1989, georganiseerd naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de spoorwegen te Kortrijk, werd de (toen niet meer gebruikte) ketelwagen 91563 gerestaureerd door het personeel van de werkplaats en op 22 september 1989 als monument opgesteld nabij de tractiewerkplaats. Bij het begin van de jaren 2000 werd de wagen overgebracht naar de Museumbewaarkaats van Leuven. Nadien werd hij opnieuw gerenoveerd (door de werkplaats Schaarbeek) en sinds december 2010 in bruikleen gegeven aan de Haven van Brussel, waar hij als monument geplaatst werd op de brug over het kanaal aan het Redersplein.

↑ **FOTO 130-57** Ketelwagen 91563 in de tractiewerkplaats Kortrijk, 20 maart 1984.

Foto André WITMEUR, verz. TSP.

↗ **FOTO 130-58** Als monument te Kortrijk op 23 september 1989. Wim DE RIDDER.

→ **FOTO 130-59** Ketelwagen 91563 en locomotief nr. 4 (La Hestre nr. 39 / 1923) van de S.A. Cokeries de Willebroek (ASED) op de brug over het kanaal aan het Redersplein te Brussel. Het monument werd opgericht naar aanleiding van de verbeterde integratie van de Haven van Brussel in het stadsbeeld en de 175ste verjaardag van de Belgische spoorwegen. De twee voertuigen werden op de brug geplaatst op 21 december 2010 en het spoorwegmonument werd ingehuldigd op 18 maart 2011 (zie Op de Baan 106, blz. 33). Brussel, 23 augustus 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Ketelwagen type II

De tweede reeks (type II) telde 11 eenheden:

- 91568 t/m 91572, bestelling van 23-03-1898;
- 91573 t/m 91578, bestelling van 27-03-1901, toegewezen aan La Brugeoise te Brugge. Nr. 91578 wordt tentoongesteld in Train World te Schaarbeek (zie *Op de Baan* 129, blz. 37).

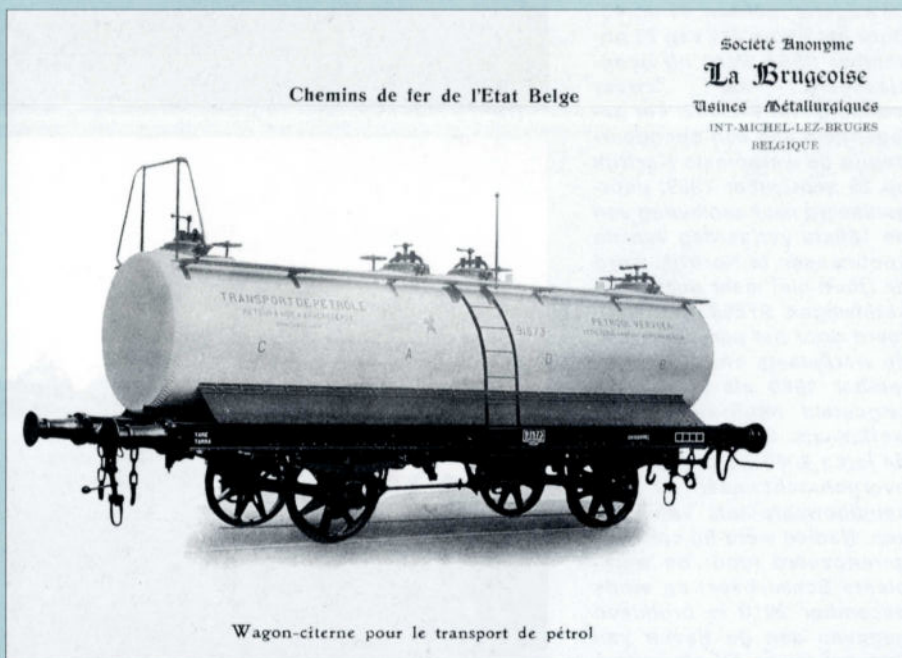
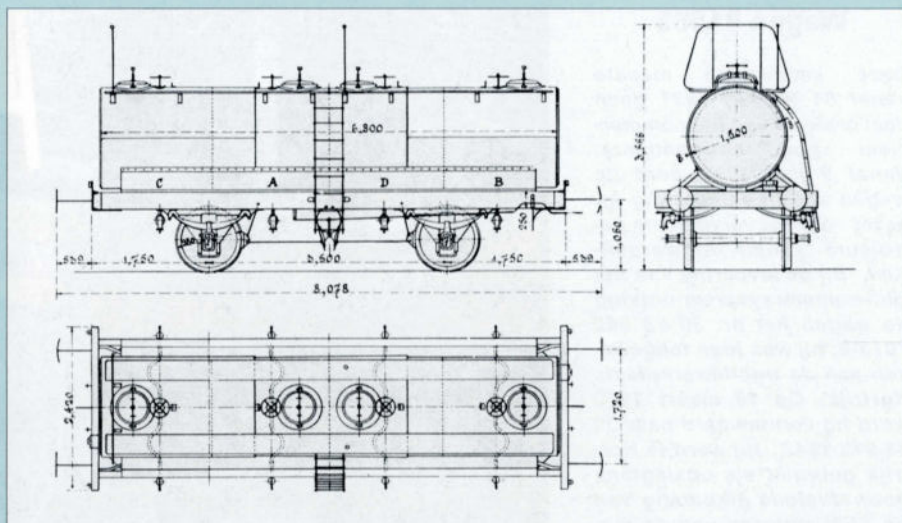
→ *Ketelwagen type II, reeks 91568 t/m 91578.*

→ *In verschillende catalogi van La Brugeoise is een foto opgenomen van ketelwagen 91573, hier in de catalogus van 1910. Deze wagen behoorde tot het type II, herkenbaar aan de schuine platen waarmee de tank onderaan vastgemaakt is aan het chassis van de wagen.*  
Verzameling Michel THIRY.

### ↓ FOTO 130-60

*Twee ketelwagens werden nog lang gebruikt door de Centrale Werkplaats van de Baan te Schaarbeek (nu "PCI": Productiecentrum Infrastructuur). De eerste wagen behoort tot het type II, de tweede tot het type IV.*

*Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.*





### Ketelwagen 91578

#### ↑ FOTO 130-61

Ketelwagen 91578 wordt tentoongesteld in Train World te Schaarbeek. Op het einde van zijn loopbaan werd de wagen in de tractiewerkplaats Kortrijk gebruikt als opslagtank voor afvalolie afkomstig van de SEM-motoren van de motorwagens reeksen 40 en 43 (voor verdere details verwijzen wij naar *Op de Baan* 129, blz. 37). Hier zien we de wagen in de werkplaats Kortrijk op 20 april 1984.

Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

→ De middelste foto toont de wagen in de museumbewaarplaats Haine-Saint-Pierre, voor zijn restauratie.

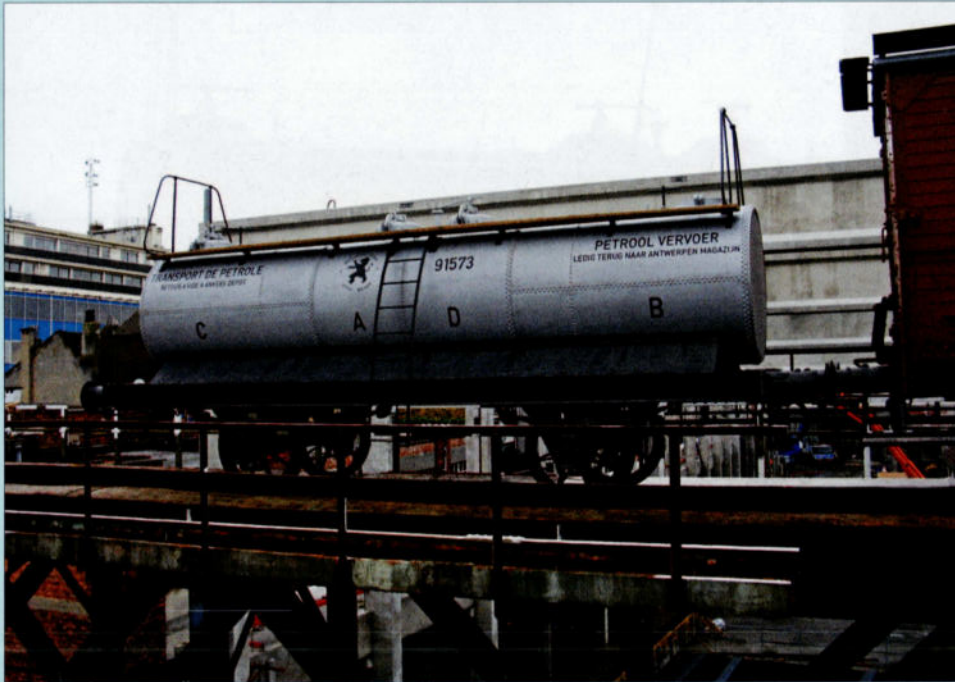
Foto NMBS.



→ Op 6 november 2013 komt de wagen aan te Schaarbeek om tentoongesteld te worden in Train World.

Tijdens de restauratie van de wagen werd een vergissing begaan bij het aanbrennen van het nummer: 91573 in plaats van 91578. De vergissing werd nadien in Train World rechtgezet en de wagen draagt nu zijn correcte nummer. Pierre HERBIET.





← Op 6 november 2013 wordt wagen 91578 geplaatst op een gedeelte van het brugdek afkomstig van de Pont du Luxembourg (Namur). Pierre HERBIET.



← Op het brugdek staat de ketelwagen naast een wagen voor het vervoer van koetsen (nr. 8938). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 9 oktober 2013.

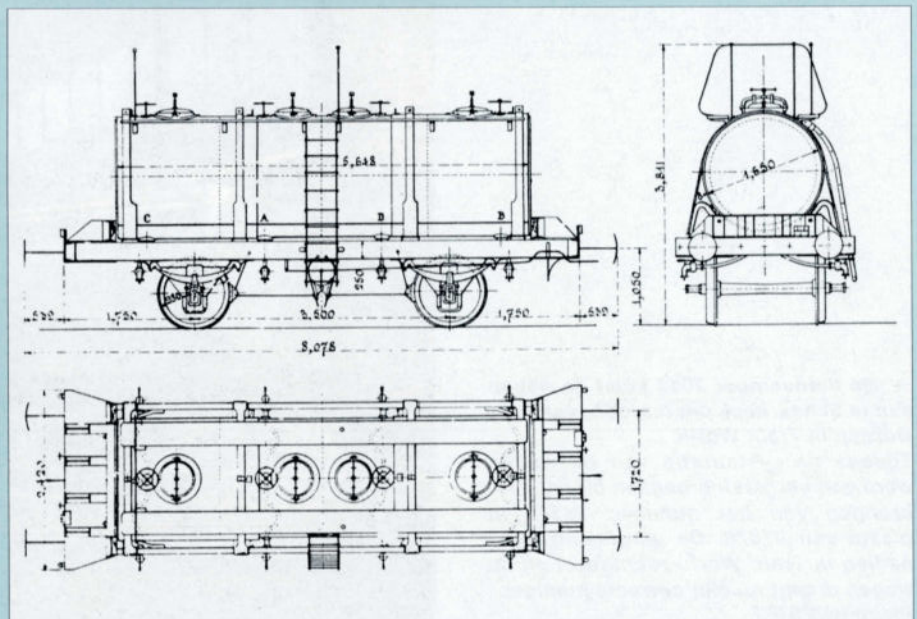
### Ketelwagen type III

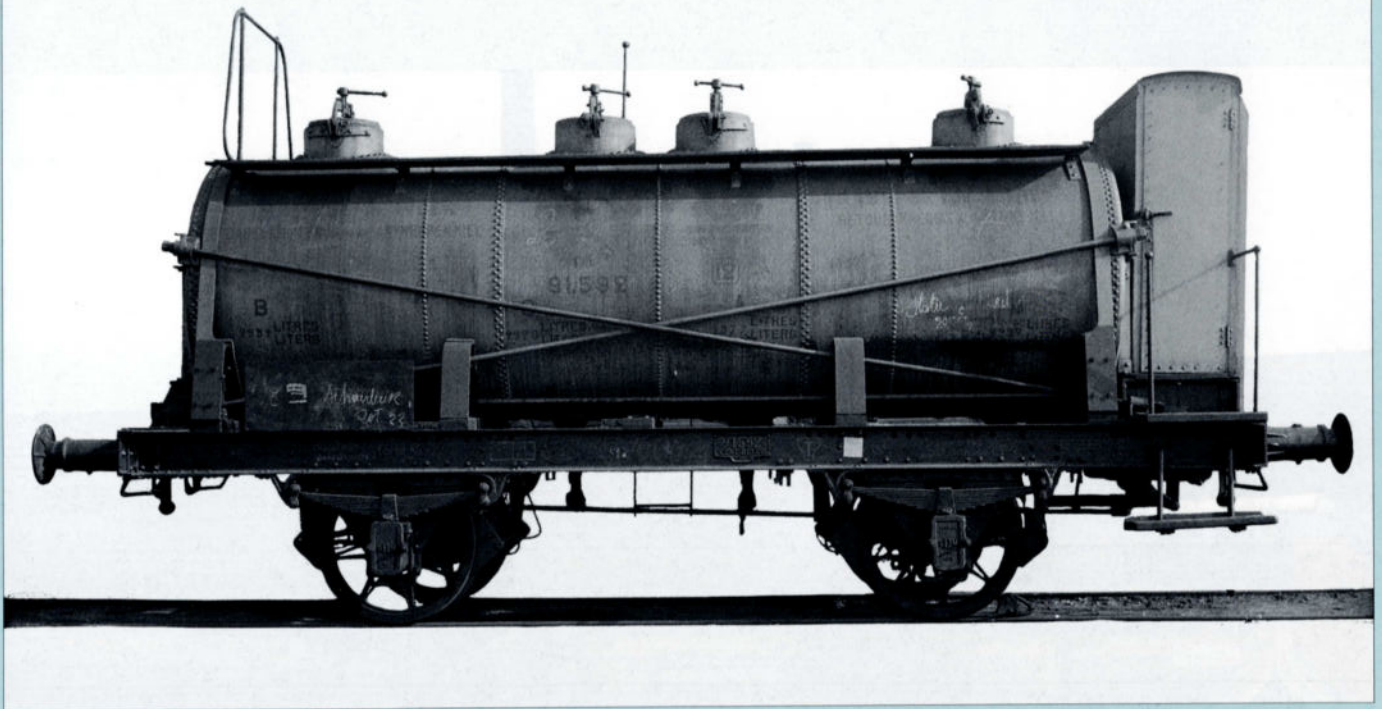
De derde reeks (type III) telde 7 eenheden:

- 91579 t/m 91584, bestelling van 08-04-1903;
  - 91592, bestelling van 03-09-1909.
- Deze wagen werd geëxposeerd op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1910 door de firma V. Wanderpepen uit Mons. Hij behoorde tot het type III (bis) en was voorzien van een remmershuisje.

De wagens van het type III hadden een aan beide uiteinden verlengd chassis.

→ Ketelwagen type III, reeks 91579 t/m 91584.



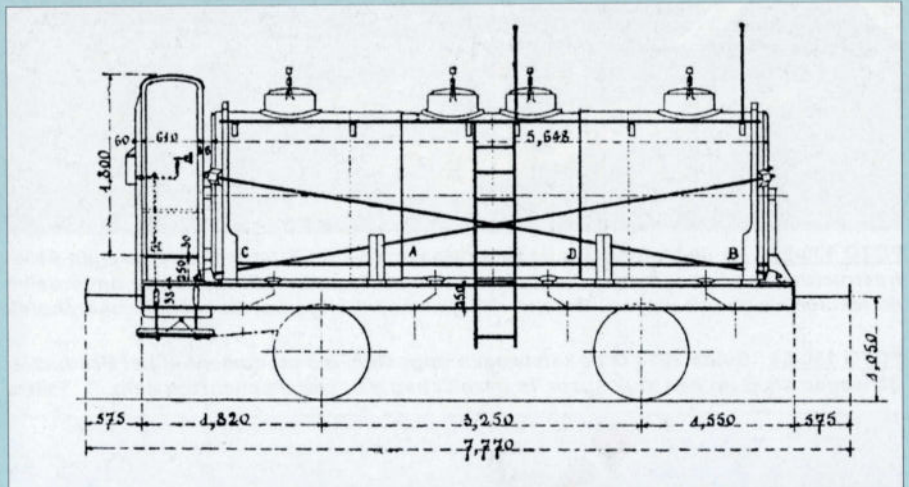


**Ketelwagen type III (bis)  
91592**

↑ *Ketelwagen 91592 werd geëxposeerd op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1910. Hier een foto van de wagen, genomen na de Eerste Wereldoorlog. Bemerkt het remmershuisje. Verz. TSP.*

↓ **FOTO 130-62**

*En 1965 kreeg de wagen het UIC-nr. 30 88 942 9004-7 en vervolgens, op 8 december 1972, het nr. 30 88 947 7800-7 (type 9477 L1). Op 27 augustus 1984 werd hij gedeclasseerd als "zwaar werktuig" in de Centrale Werkplaats Etterbeek (nr. 947/216). Hij bezat toen nog een bordes met handrem, maar het remmershuisje was reeds verdwenen. Foto Christian DOSOGNE, verz. TSP.*



*Tekening van ketelwagen 91592 (met remmershuisje).*





**FOTO 130-63** Na de sluiting van de Centrale Werkplaats Etterbeek werd wagen 91592 overgebracht naar het Productiecentrum Infrastructuur van Schaarbeek. Hier is hij te zien op 11 januari 2007; enkele onderdelen werden reeds gedemonteerd met het oog op de restauratie van de wagen. Oorspronkelijk was hij uitgerust met een remmershuisje. Pierre HERBIET.

**FOTO 130-64** Sinds 2014 is de ketelwagen opgesteld als monument in het Productiecentrum Infrastructuur (PCI) van Schaarbeek. De wagen staat op een stuk spoor, in gezelschap van een mechanisch sein. Pierre HERBIET, 11 juni 2014.

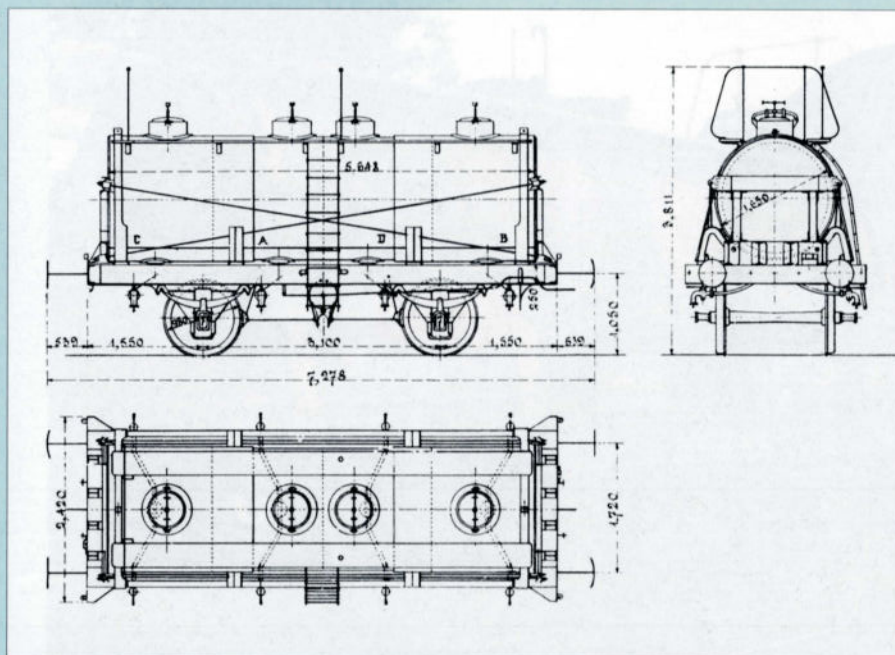


## Ketelwagen type IV

De vierde reeks omvatte 7 stuks:

- 91585 t/m 91591,  
bestelling van 20-12-1905.

→ Ketelwagen type IV, reeks 91585 t/m 91591.



### Wagen nr. 91590

← Ketelwagen 91590 (type IV) stond gedurende enkele jaren als monument opgesteld in een voortuin van de Verbindingsstraat te Hove. Deze straat is gelegen naast de spoorlijnen 25 en 27 tussen Kontich en Hove; de wagon kon dan ook goed gezien worden door de treinreizigers! De wagon werd op verzoek van de gemeente verwijderd in de loop van de jaren '90 en overgebracht naar de Museum Stoomtrein der Twee Bruggen (MSTB) te Vilvoorde.

Fotograaf onbekend, verzameling TSP.



← Na de stopzetting van de activiteiten van de MSTB werd het rollend materieel van deze vereniging overgebracht naar het Stoomcentrum Maldegem, waar ketelwagen 91590 zich nog steeds bevindt.

De diagonale stangen dienen om de ketel vast te maken op het chassis.

Jef VAN OLMEN, 5 mei 2013.



**FOTO 130-65**

Wagen 91587, een type IV, werd gebouwd door Canon-Legrand en woog 11,47 t. De ketel was onderverdeeld in vier compartimenten en de totale inhoud bedroeg 12.000 liter. Het hoogst toegelaten gewicht bedroeg 15,5 t. Deze wagen werd op 29 januari 1931 uit de commerciële dienst genomen.

Vanaf 9 juni 1932 werd hij toegevoegd aan het park voor dienstwagens en vervoerde petroleum vanuit Antwerpen-Kiel.

Bij de invoering van de UIC-nummering kreeg hij het nummer 30 88 942 7076-5. Op een onbekende datum werd dit gewijzigd naar 30 88 942 7841-2. Later werd hij toegewezen aan de Dienst Baan te Mons, meer bepaald aan het arrondissement Tournai.

Het UIC-nummer veranderde nogmaals op 12 november 1969: 30 88 943 7963-2.

Hij muteerde nog naar Ath, waar zijn leven eindigde bij de dienst Baan, waar hij werd gebruikt voor de recuperatie van oliën. Met PV 173 van 26 juni 1981 werd hij geschrapt uit de inventaris en afgesteld te Leuven in afwachting van zijn afbraak. Ath, augustus 1980.

Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

**Ketelwagen type V**

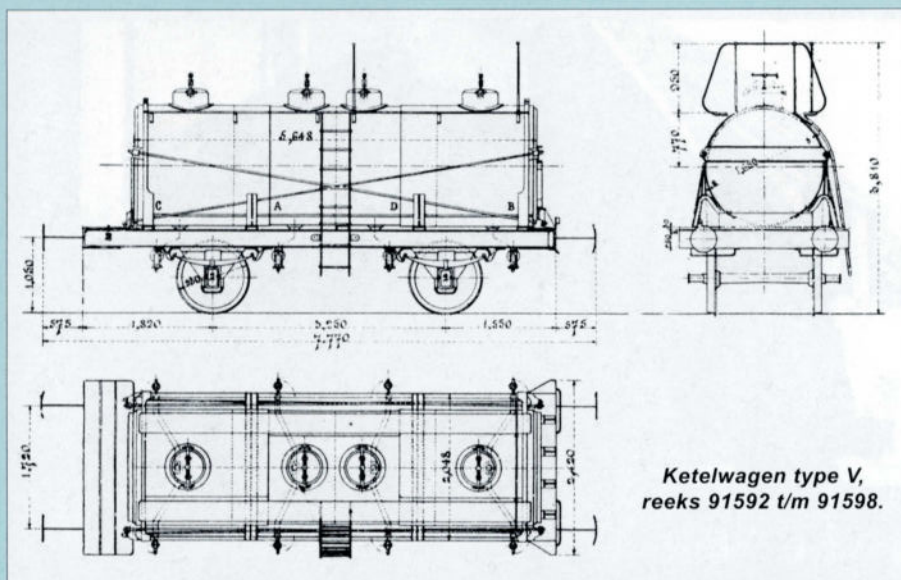
De laatste reeks omvatte 6 eenheden:

- 91593 t/m 91598,  
bestelling van 05-10-1910

Deze wagens hadden een aan beide uiteinden verlengd chassis. Sommige waren uitgerust met een remmershuisje.

Volgens een inventaris die door de bezetter werd opgemaakt tijdens de Eerste Wereldoorlog waren er op 3 september 1915 in totaal 12 van dergelijke ketelwagens aanwezig in België.

Na hun buitendienststelling werden vele van deze ketelwagens hergebruikt als dienstvoertuigen voor het vervoer van oliën en smeermiddelen naar de verschillende werkplaatsen van de NMBS, of



**Ketelwagen type V,  
reeks 91592 t/m 91598.**

voor andere doeleinden. Enkele wagens overleefden zelfs de 20ste eeuw en bestaan nog steeds ! De

meest bekende is ketelwagen 91578 die tentoongesteld wordt in Train World (zie ook OP DE BAAN 129, blz. 37).

Type	I	II	III	III (bis)	IV	V
<b>Nummers</b>	<b>91551-91567</b>	<b>91568-91578</b>	<b>91579-91584</b>	<b>91592</b>	<b>91585-91591</b>	<b>91593-91598</b>
<b>Constructeurs (1)</b>	Germain, Monceau	La Brugeoise		V. Wanderpepen	Canon, Legrand	
<b>Datum</b>	1892 - 18965	1898, 1901	1903	1909	1906	1911
<b>Aantal</b>	17	11	6	1	7	6
<b>Totale lengte</b>	8,078 m	8,078 m	8,078 m	7,770 m	7,278 m	7,770 m
<b>Radstand</b>	3,500 m	3,500 m	3,500 m	3,250 m	3,100 m	3,250 m
<b>Leeg gewicht</b>	9,95 t	9,880 t	12,12 t	12,22 t		11,170 t
<b>Laadvermogen</b>	10,00 t	10,00 t	10,00 t		10,00 t	10,00 t
<b>Capaciteit</b>	12,01 m <sup>3</sup>	12,01 m <sup>3</sup>	12,07 m <sup>3</sup>		12,07 m <sup>3</sup>	12,07 m <sup>3</sup>
<b>Diameter van de tank</b>	1,500 m	1,500 m	1,650 m	1,650 m	1,650 m	1,650 m
<b>Lengte van de tank</b>	6,800 m	6,800 m	5,648 m	5,648 m	5,648 m	5,648 m

(1) Er kunnen meerdere constructeurs zijn per type, volgens de aanbesteding. Wij vermelden de gekende constructeurs.

## Gisteren



Het station Tubize werd geopend in 1840, bij de opening van de lijn Brussel - Tubize, en ligt aan de kruising van lijn 96 met lijn 115 (Braine-l'Alleud - Rognon). Toen waren er talrijke en belangrijke industriële aansluitingen. De voornaamste was zeker deze naar de Ateliers Métallurgiques de Tubize. Nu is alles verdwenen: de overweg werd vervangen door een tunnel voor het wegverkeer en de voetgangersbrug door een onderdoorgang. De lijn 115 werd respectievelijk ingekort tot Clabecq en Quenast. Het stationsgebouw, waar de stationschef woonde tot in 1977, werd afgebroken in 1982 en vervangen door een modern gebouw. Verzameling TSP.

FOTO 130-66 ↓ Tubize vandaag. Op spoor 3 sleept de 1305 trein 39741 Gent-Rodenhuize - Clabecq. Serge MARTIN, 22 augustus 2015.



## Vandaag

## Frankrijk: Ct nrs. 52 t/m 62

### Compagnie des chemins de fer Départementaux de l'Aisne (CDA)

De *Compagnie des chemins de Fer Départementaux de l'Aisne (CDA)* bestelde in 1920 bij La Meuse een reeks van 11 Ct-tenderlocomotieven van 35 t.

Ze kregen tussen 1921 en 1922 de nummers 52 t/m 62, met constructienummers La Meuse 2981 t/m 2991.

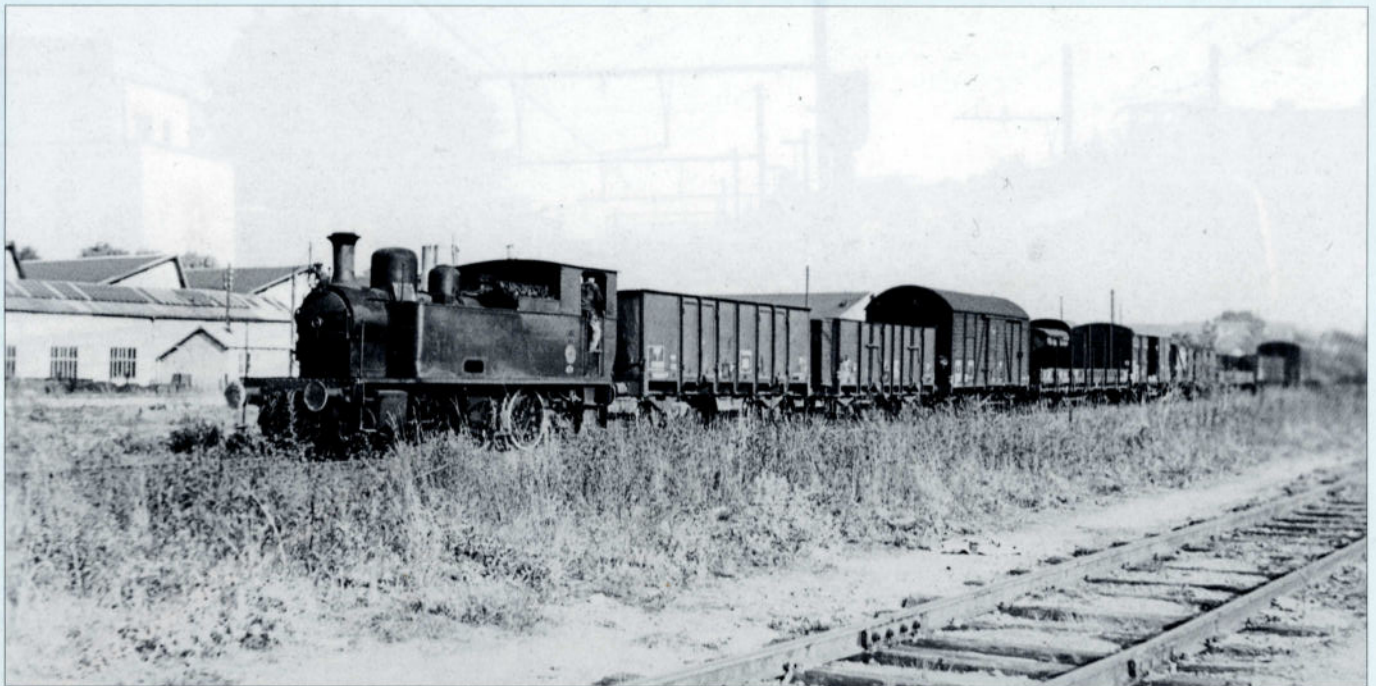
De CDA werd opgericht in 1905 met als doel het aanleggen en uitbaten van lokale spoorwegen in het departement Aisne. Op 26 augustus 1922 fuseerde CDA met de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise* om de *Compagnie des chemins de fer secondaires du Nord-Est* te vormen. Op haar beurt werd de onderneming op 1 januari 1952 overgenomen door de *Régie des Transports de l'Aisne (RTA)*. De locomotieven 52 t/m 62 behielden hun nummering gedurende hun ganse loopbaan.

Locomotief nr. 55 werd omgebouwd tot diesellocomotief onder het nummer 255. Vervolgens werd de machine verkocht aan de *Coopérative Agricole Dunois te Châteaudun*.

#### Karakteristieken

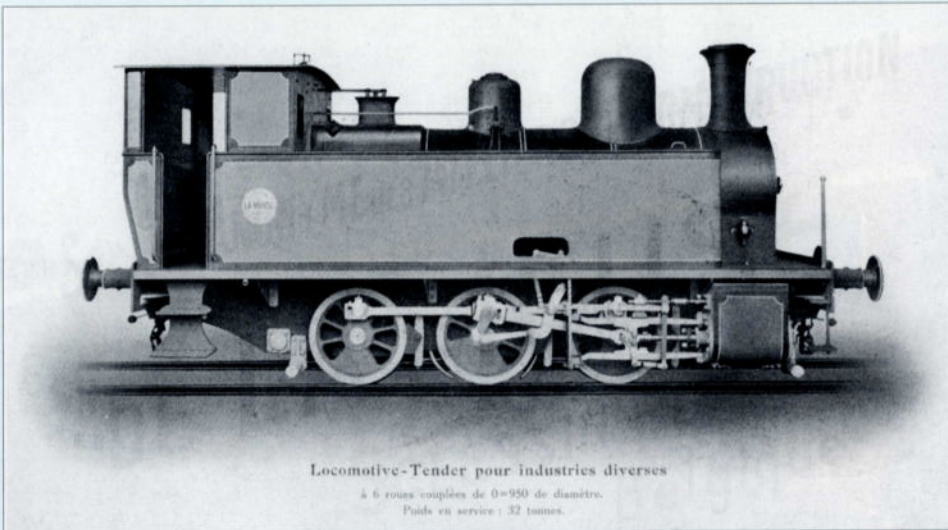
Aantal:	11
Nummers:	52 t/m 62
Bouwer:	La Meuse 1921
Bouwnummers:	2981 t/m 2991
Levering:	1921-1922
Asindeling:	Ct'
Leeggewicht:	gemiddeld 28,5 t
Totaal gewicht:	35,0 t
Wieldiameter:	1,200 m
Radstand:	3,000 m
Keteldruk:	12 kg/cm <sup>2</sup>
Oppervlakte van het rooster:	1,30 m <sup>2</sup>
Verwarmingsoppervlakte vuurhaard:	5,70 m <sup>2</sup>
Totale verwarmingsoppervlakte:	62,50 m <sup>2</sup>
Aantal cilinders:	2
Zuigerdiameter:	360 mm
Slaglengte van de zuigers:	550 mm
Watervoorraad:	4 m <sup>3</sup>
Kolenvoorraad:	1,0 t

Nr.	Bouwer	Drukproef van de ketel	Leveringsdatum	Leeggewicht
52	La Meuse 2981	03-03-1921	17-05-1921	28,350 t
53	La Meuse 2982	03-03-1921	17-05-1921	28,270 t
54	La Meuse 2983	03-03-1921	01-06-1921	28,320 t
55	La Meuse 2984	03-03-1921	19-06-1921	28,527 t
56	La Meuse 2985	03-03-1921	19-06-1921	28,400 t
57	La Meuse 2986	03-03-1921	08-08-1921	28,365 t
58	La Meuse 2987	08-09-1921	07-11-1921	28,300 t
59	La Meuse 2988	08-09-1921	14-11-1921	28,360 t
60	La Meuse 2989	12-11-1921	12-12-1921	28,310 t
61	La Meuse 2990	12-11-1921	19-12-1921	28,355 t
62	La Meuse 2991	12-11-1921	01-01-1922	28,300 t



De locomotief 53 (La Meuse 2982 / 1921) te Soissons op 14 oktober 1959. Foto H.-G. HESSELINK, verzameling TSP.

← Eén van de 11 locomotieven, afgebeeld in de catalogus van La Meuse van 1925. Verzameling TSP.



Locomotive-Tender pour industries diverses  
à 6 roues couplées de 0-950 de diamètre.  
Poids en service : 32 tonnes.

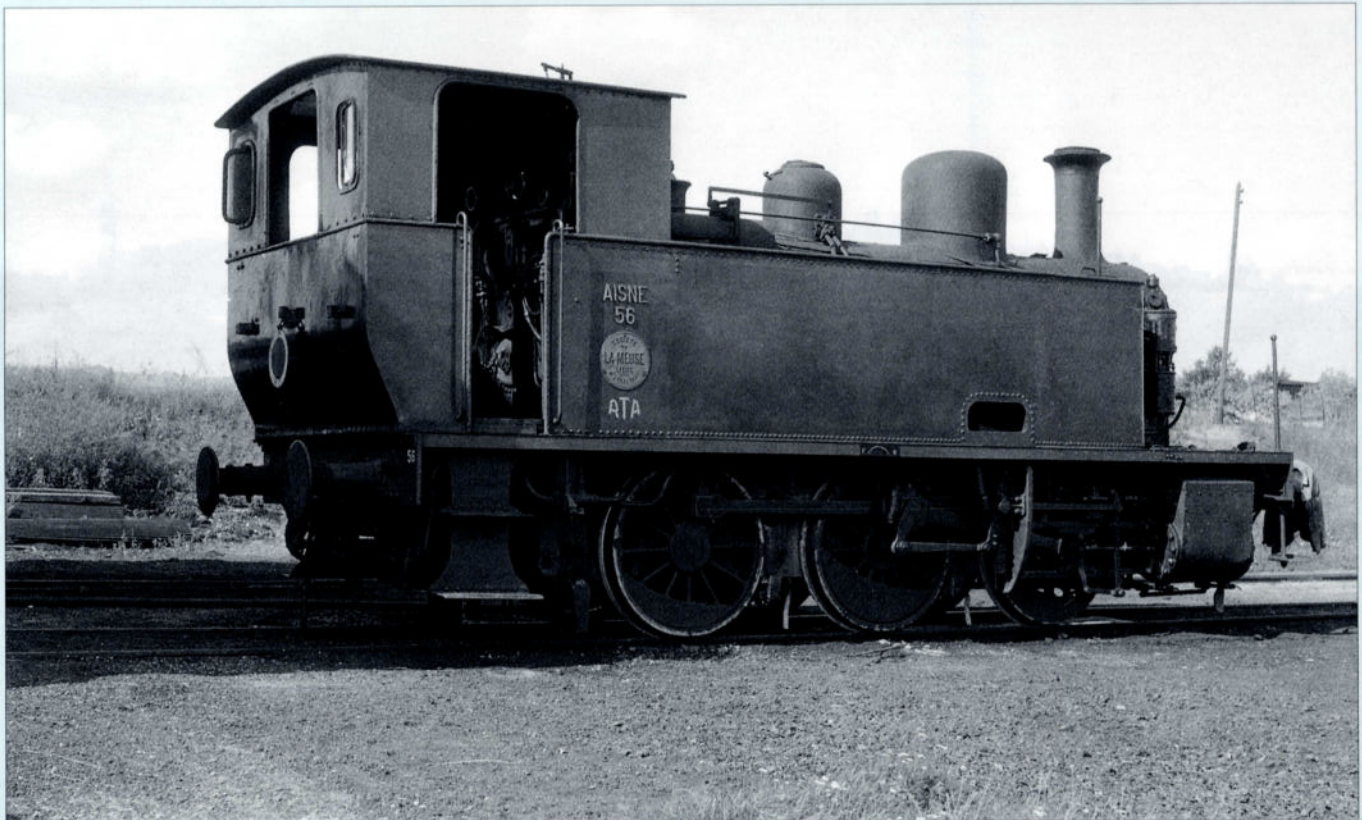
→ Locomotief nr. 53 werd op 29 juni 1957 gefotografeerd te Saint-Quentin.

Foto J. QUANJER, verzameling M. HENNEQUIN / TSP.



↓ Locomotief nr. 56 (La Meuse 2985 / 1921) in augustus 1960 te Guignicourt.

Foto E.A.S. COTTON, verz. TSP.



## 30 jaar geleden...



**FOTO 130-67** Eind 1985 werden de eerste twee dubbeldeksrijtuigen type M5 geleverd: de B 52302 en de A 51501. Deze laatste werd op 28 december 1985 gefotografeerd te Schaarbeek, waar hij aan het meetrijtuig nr. 13 gekoppeld was. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 130-68** Op 12 november 1995 reed een Duitse gecharterde trein naar Brugge en Oostende. Het was een VT 601 van de DB. We zien hem hier op het viaduct van Tilleur, op lijn 36A Kinkempois - Voroux. Christian VANHECK.

## 20 jaar geleden...



20 jaar geleden...



**FOTO 130-69** De 1602 kreeg een speciale livrei type "Memling" op verzoek van Märklin. Ze reed buiten uit de Centrale Werkplaats van Salzinnes op 15 december 1995. We zien haar hier in het station Köln Hbf, klaar om te vertrekken met trein 438 naar Oostende. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**FOTO 130-70** In de loop van 1995 werden de laatste zeven ligrijtuigen van het type I3 uit dienst genomen. 40 exemplaren werden gebouwd door la Brugeoise et Nivelles in 1960, genummerd 14.001 t/m 14.040. Zij waren gedurende 35 jaar in een groot deel van Europa te zien. Hieronder een foto van de 14.001 op 30 juli 1988 te Oostende. Charles OCSINBERG.

20 jaar geleden...



# De wereld rond



## JAPAN

**FOTO 130-71** In 1936 namen de JNR (Japanse nationale spoorwegen) een kleine reeks van drie elektrische locomotieven voor 1500 V gelijkspanning in dienst. Het was een erg originele reeks die luxetreinen sleepte. Met de nummers EF55.1 t/m EF55.3 werden zij gebouwd door Hitachi, Kawasaki en Toyo Electric. Zij waren van het type 2Co'Co'1 en hadden twee stuurposten, waarvan de eerste was gestroomlijnd. Met een vermogen van 1350 kW en een gewicht van 100,38 t konden zij aan 75 km/h rijden. De drie machines werden afgesteld in 1958 en officieel geschrapt in 1964. De EF55.1 werd bewaard in 1978 en in rijvaardige staat hersteld in 1986 voor het slepen van speciale treinen. Ze werd definitief afgesteld in december 2008. Sinds 12 april 2015 staat zij in het JR East Museum te Omiya. Deze foto werd genomen bij haar laatste rit op 27 december 2008. Hideki MATSUOKA.

## DUITSLAND

**FOTO 130-72** Om Altenahr te bereiken, loopt de lijn Remagen - Ahrbrück door een ongelooflijk mooie streek. Op 17 april 2013 verlaat een motorwagen BR 643 van de DB de tunnel. Na het terugbrengen van de lijn op enkelspoor tussen Ahrweiler Markt en Ahrbrück werd de linker tunnel buiten dienst gesteld. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**NOORWEGEN** FOTO 130-73 In 1997 namen de NSB (Noorse spoorwegen) 22 locomotieven in dienst, die erg leken op de Zwitserse Re 460. Geklasseerd als reeks EL 18, leverden zij 5880 kW. Met een gewicht van 85,2 t bereikten zij 200 km/h. Op 15 juni 2012 rijdt de EL 18-2255 door Stanghelle, op de lijn Oslo - Bergen. Michel HANSENS.

**INDIA** FOTO 130-74 Het zoutmeer Sambhar, met een oppervlakte van 200 km<sup>2</sup>, ligt westelijk van Jaipur in Rajasthan. Jaarlijks wordt er 196.000 ton zout geproduceerd. De smalspoorlijnen bedienen de verschillende sites. Het smalspoornet (610 mm en 1000 mm) heeft een lengte van 70 km. Op 26 februari 2015 is een trein met wagentjes, gesleept een OEPL-locomotief (Ovis Equipment Private Ltd, Hyderabad) op weg naar de ontginningsplaats Sambhan Salts Ltd. Philippe DE GIETER.





Kruising in het station van Incourt op 26 juli 1954 van twee motorwagens: AR.184 (Cie Centrale de Construction 1935) met bestemming Wavre en AR.227 (Ateliers Métallurgiques de Nivelles 1935) naar Gembloux. Zij werden beide buiten dienst gesteld in 1959. Foto VAN DEN BERG, verzameling M. STEINKAMP / TSP.

Hier bevinden we ons vóór het station van Veurne in 1951, voor het vertrek van motorwagen 9251 op lijn 20 naar De Panne. Deze motorwagen maakte deel uit van de reeks 9228 t/m 9251, gebouwd door Ragheno van 1908 tot 1909 voor de kustlijn. Foto VOERMAN, verzameling M. STEINKAMP / TSP.





De 413 maakte deel uit van de reeks 404-471. Deze reeks werd tussen 1904 en 1913 door de "CGTA" (Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A.) in eigen beheer gebouwd in de centrale werkplaats Grote Hondstraat. In 1963 werd hij door MIVA vernummerd naar 4413. In de periode 1966 - 1968 werd hij verbouwd voor éénmansbediening. De 4413 verdween uit commerciële dienst in 1970 en werd verbouwd tot depannagewagen 5853, later 8853. In oktober 1994 ging hij definitief buiten dienst. Aan het begin van de Amerikalei, op 21 september 1963, heeft de MIVA-motorwagen 4413 de Bolivarplaats aan het station van Antwerpen-Zuid verlaten om naar de Noorderplaats te rijden, het eindpunt van lijn 1. Foto M. STEINKAMP, verzameling TSP.

Aankomst op 7 juli 1962 te Coronmeuse van de motorwagen 192 van TULE (Tramways Unifiés de Liège et Extensions). De 192 was er één uit een reeks van 24 door Baume & Merpent in 1930 geleverde trams. Rechts staat bijwagen 714, die op zijn volgende dienst wacht. Foto M. STEINKAMP, verzameling TSP.



