OP DE BAAN

5 414306 113411 01240 >

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
nr. 124 - DECEMBER 2014 - € 9,00
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE: 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Het woordje van de voorzitter

Dit nummer van "OP DE BAAN" is alweer het laatste van het jaar: dit wil zeggen dat het tijd is om uw abonnement te vernieuwen. Ik kan niet anders dan deze formule aan te bevelen: enerzijds doet u een belangrijke besparing op uw budget, anderzijds kunnen wij onze financiële planning opmaken. Wist u dat de verkoop van ons tijdschrift in de boek- en dagbladhandel weinig opbrengt? "OP DE BAAN" en andere boeken die TSP uitgeeft, worden volledig door vrijwilligers geschreven, vertaald, verbeterd,...
De opbrengsten van de verkoop van ons tijdschrift en boeken komen volledig ten goede aan de doelstellingen van de vereniging: bewaren, restaureren en herwaarderen van het Belgische spoorwegpatrimonium. Dit in tegenstelling tot talrijke andere Belgische tijdschriften, waar de winst wordt aangewend voor het betalen van medewerkers, redactieleden,...

Prettige eindejaarsfeesten en veel leesgenot!

Bernard Vervy, voorzitter.

Nieuw voor het eindejaar

zie middenkatern !

Zoekertjes

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

TE KOOP: tijdschrift *"Journal du Chemin de Fer"*, jaargangen 1996 - 2010 (15 jaar). 20 euro per volledige jaargang of in totaliteit. Info: GUILMOT ☎: +32 (0)2 378 27 09 - +32 (0)476 74 69 33.

TE KOOP: tijdschriften *"Objectif Rail"*,*"LS Magazine"* en *"Leiter Magazine modélisme ferroviaire"*. GROTECLAES Hubert, rue Tal 64 - BE-4701 Kettenis-Eupen.
☎: +32 (0)87 74 42 24.

TE KOOP: tijdschrift *"RAIL PASSION"* vanaf nr. 28 (april 1999) tot nr. 129 (juli 2008): 20 euro per jaargang, behalve de jaren 1999 en 2008: 10 euro. Nieuwe staat. Per jaargang of in totaliteit. GHISLAIN Michel; fajcle@hotmail.com.
☎: +32 (0)474 25 01 50.

TE KOOP: catalogi van voor 2000 van diverse merken modeltreinen, zo goed als nieuw. Lijst op aanvraag: daniellevecq@hotmail.com.

TSP-agenda

NIEUW: *"le Musée du rail de Saint-Ghislain"* - herdoopt tot ***"Rétrotrain"*** - is elke tweede zaterdag van de maand geopend van 9 tot 14 uur.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 123

- **p. 3:** - Foto HLV: 81.332 werd geschrapt op 25 juli 196**6** (en niet in 1965).
- **p. 3:** - rubriek "met dank aan": toevoegen: **Jef VAN OLMEN**.
- **p. 10:** foto bovenaan, legende: er staat 2 x 2116, moet zijn: ..., 2116, 21**25**, ...
- **p. 35:** foto onderaan: de 603 van MEG is de ex-**143 851-3** van de DB, **+13-06-2006 Cottbus** (niet 143 603).
- **p. 40:** rijtuig B.2002 er staat PV nr 96; moet zijn PV nr. **28**. Bij de opmerkingen (1) staat PV nr. 97 van 16-03-1964, moet zijn 196**5**. Bij opmerking (4) staat: PV nr. 427 van 17-12-1958 - te koop. Moet zijn: **PV nr. 69 van 02-04-1955 - af te breken**.
- **ODB 121**, p. 61, tabel: totale lengte: **1**4,840 m

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

Hoofdredacteur: 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 DESCHEPPER, Alain JANMART, Anne-Marie MASSARD, Jan MAHIEU, Freddy DELARBRE, Roel DE SAEGER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):
Alessandro ALBE, Geoffrey BARAS, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Michelle CERUTI, Thierri COCHIN, Gwenn CORBISIER, Bart DE WOLF, Alain ELOOT, Michel de ESCH, Philippe DIEU, Michel de ESCH, Jean-Luc FRANCQ, Bart FRANTZEN, Luk GIBENS, Michel HANSSENS, David HAYDOCK, Francis HOLOGNE, Paul JACOPS, Jean-Pierre JOLY, Jean-Yves LAMBIET, Alain LAMBOT, Quentin LAVALLE, Georgy LEJEUNE, Gérard MARTIN, Serge MATEY, de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Gwenaël PIERART, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Nico VANDEBUERIE, Dennis VANSUMMEREN, Jef VAN OLMEN.

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

Adres
PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België
☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41
💻: pfttsp@gmail.com. Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2015
Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 40 (buitenland € 46) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding: "ABO OP DE BAAN 2015". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

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

Adreswijziging
Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

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

Actief meewerken?
Wilt u zich actief inzetten voor TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of St.-Ghislain?
Contacteer dan:
Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00
Rétrotrain (St.-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56
Modelbouw en beurzen: philipperousman@yahoo.fr

Drukkerij
Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 124 - DECEMBER 2014

inhoud

De 5205 bij TSP

Het nieuwe transportplan

De BR E10 van de DB

De werkplaats van Ieper

2 Voorwoord

4 News TSP
4 de 5205 bij TSP
10 CFB - Rétrotrain

11 Belgische actualiteit
11 locomotieven - statistieken
18 motorstellen
19 ICE
20 schrappingen
22 varia
24 de Antigoontunnel

28 Het nieuwe transportplan

34 Toerisme

35 Privéoperatoren

40 Buitenlandse actualiteit
40 de BR E10 - het einde nadert
49 Oostenrijk - Frankrijk

50 De werkplaats van Ieper

60 Trambladzijde

62 Er was eens...

64 Dit is Belgisch

67 Gisteren - Vandaag

FOTO 124-01 ***De 29004 van HHPI sleept een 3200 t zware kolentrein van Antwerpen naar Bressoux. Vandaar werd een testrit uitgevoerd naar Gouvy. (zie p. 35) Mortsel, 18-10-2014.*** *Walter PINET.*

ACHTERPAGINA

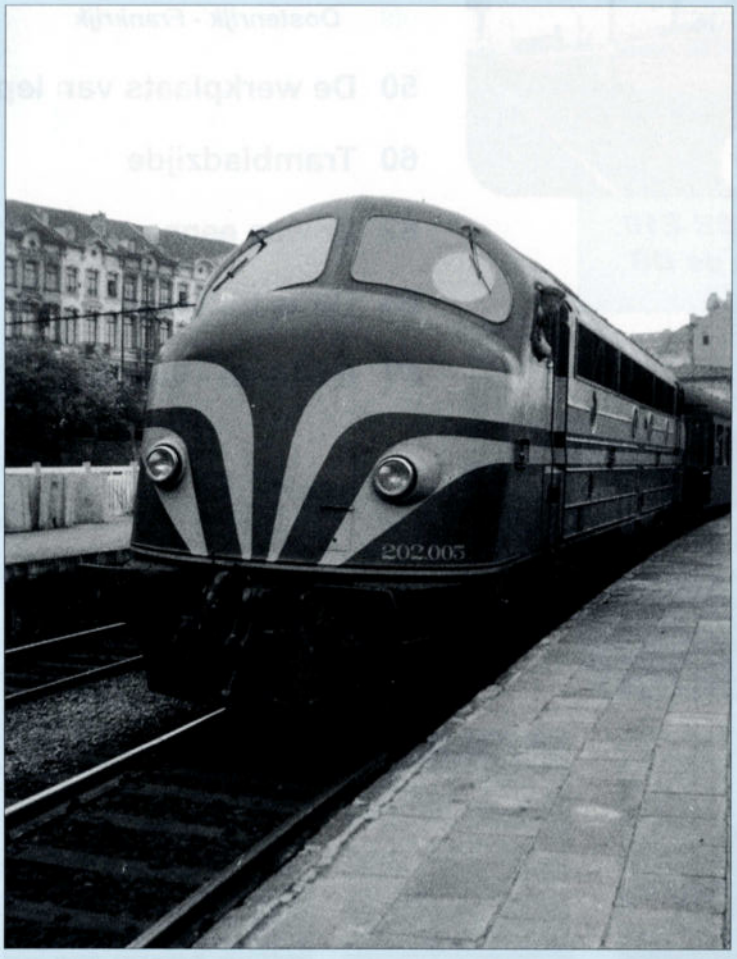
FOTO 124-02 ***De lege zinktrein Budel - Antwerpen wordt gesleept door de DE6312 van Crossrail. Neerpelt, 4 oktober 2014 (zie p. 38).*** *Dennis VANSUMMEREN.*

FOTO 124-03 ***Een andere opname van de Class 66 nr. 29004 van HHPI. Schulen, 18 oktober 2014.*** *Dennis VANSUMMEREN.*

FOTO 124-04 ***De Euro 4000 nr. 4023 van Europorte komt met een cementtrein aan te Saint-Ghislain op 10 oktober 2014 (zie p. 39).*** *Christian AUQUIERE.*

FOTO 124-05 ZW ***De 202.005 in originele versie duwt op 23 april 1959 ertstrein 67352 naar de spooraansluiting van Roctiau te Montignies. Het ertsstel bestaat uit vierassige wagens (zonder draaistellen) van het type Fd, die eigendom zijn van de NV. "les Aciéries et Minières de La Sambre te Monceau-sur-Sambre (het latere Forges de Thy-Marcinelle te Monceau).***
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De 5205 van TSP



5De 5205 is een van de recentste aankopen van TSP. We gaan het niet opnieuw hebben over de geschiedenis van deze reeks. Hiervoor verwijzen we naar *OP DE BAAN 112* pagina's 6 en 7.

Deze loc werd gebouwd door Anglo-Franco-Belge te La Croyère onder het nummer AFB 142. De NMBS nam haar in ontvangst op 5 juni 1955 in de werkplaats van Haine-Saint-Pierre. Ze droeg vanaf dan het nummer 202.005.

Twee dagen later, op 11 juni 1955, werd ze toegewezen aan de werkplaats van Ronet.

Ze onderging haar eerste revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes van 12 november 1957 tot 16 januari 1958. Ze verliet de werkplaats in haar origineel kleedje.

Ingevolge een aanrijding moest de loc terug naar Salzinnes voor reparatie. Ze reed de CW in op 20 augustus 1960 en verliet deze op 21 oktober 1960, ditmaal getooid in de vereenvoudigde groene schildering.

Ze onderging haar tweede revisie in Salzinnes van 6 maart 1961 tot 29 april 1961.

FOTO 124-06 ZW
De fonkelnieuwe 202.005 wacht, aan kop van een direct Brussel - Namur, in Brussel-Leopoldswijk op het vertrek. *Phil DAMBLY, verzameling TSP.*

De 202.005 werd in oktober 1960 in een vereenvoudigd groen kleedje getooid. Door haar verhuis naar Schaarbeek op 12 september 1961 kreeg ze een derde witte koplamp (afkomstig van een stoomloc) en werd op haar neus het logo met het vliegend wiel aangebracht. Hier de loc te Kortrijk in juni 1962. Ze zou daarna met de direct 1758 terugrijden naar Schaarbeek. *Daniel THIELEMANS.*

Op 12 september 1961 muteerde ze naar Schaarbeek om het park van het type 204 (latere reeks 54) te versterken. Kort voor haar aankomst werd op haar neus het embleem met het vliegend wiel aangebracht. (Slechts één andere 202 ontving dit logo: de 202.011, vermomd als 204.009, werd tentoongesteld op Expo 58. Voor meer info over dit onderwerp verwijzen we naar het nog steeds verkrijgbare boek *"Les décorations des locomotives Diesel de ligne")*.

Beide neuzen werden in Schaarbeek voorzien van een derde witte koplamp (afkomstig van een stoomlocomotief) om te kunnen rijden op het Duitse spoorwegnet tot Köln.

Haar verblijf in het Brusselse zou echter van korte duur zijn. Ze verhuisde op 28 augustus 1962 naar Stockem. Haar derde witte koplampen werden hierbij verwijderd.

Op 1 maart 1965 werd ze overgeplaatst naar Latour, maar moest op 28 mei 1965 al muteren naar Bertrix.

De 202.005 onderging van 6 tot 16 januari 1969 een tussentijdse revisie in de werkplaats van Latour.

Op 1 januari 1971 werd ze vernummerd tot 5205.

Rond 1973 kreeg ze dubbele rood/witte koplampen aangemeten.

Op 1 april 1976 ruilde ze Bertrix voor Ronet en eind 1977 kreeg ze een schilderbeurt tijdens een tussentijdse revisie. Ze behield de vereenvoudigde groene livrei, maar verloor het logo met het vliegend wiel.
Rond 1979 werd zij opnieuw voorzien van een derde witte koplamp op beide neuzen, deze waren nu gelast.

Na haar mutatie naar Stockem (28 augustus 1962) verloor ze beide derde koplampen. Op 26 augustus 1969 staat ze klaar voor vertrek in het station van Namur. Ze heeft semi-direct 4603, met bestemming Bertrix via Dinant, aan de haak. *Jean-Pierre JOLY.*

202005

← FOTO 124-07
De 202.005 werd op 1 januari 1971 de 5205. Kort daarna werd ze uitgerust met de dubbele rood/witte koplampen. Ronet, 25 augustus 1977.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ In november 1977 kreeg ze opnieuw de vereenvoudigde groen livrei aangemeten. Ze verloor hierbij het logo met het vliegend wiel. Ronet, november 1977.
Daniel THIELEMANS.

← Op 2 september 1961, zijnde 10 dagen voor haar mutatie naar Schaarbeek, rijdt de 202.005, op kop van een semi-direct Liège - Namur, langs Marche-les-Dames. Het logo met het vliegend wiel siert reeds haar neus.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ FOTO 124-08
De 5205 kreeg tussen 1978 en 1979 opnieuw een derde koplamp. Hierdoor kon ze op het Duitse spoornet rijden tot Aachen West. Ditmaal werden de koplampen gelast op beide neuzen.
Op 25 maart 1982 verlaat ze het station van Lustin met een omnibus naar Dinant. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Op 22 september 1982 reed de 5205 opnieuw de Centrale Werkplaats van Salzinnes binnen. Ze werd er voorzien van vlottende cabines. De verbouwde machine verliet de CW op 9 februari 1983.

Haar hoofdgenerator werd tussen 19 december 1984 en 25 januari 1985 in Salzinnes vervangen.

Op 28 mei 1990 muteerde de loc naar de stelplaats van Latour. Ze bleef hier tot de sluiting van deze stelplaats op 1 juni 1992. Latour werd verruild voor Stockem.

Ze onderging een laatste tussentijdse revisie in Salzinnes van 27 juni 1994 tot 28 oktober 1994.

Ingevolge de elektrificatie van de "Athus - Meuse" en de ingebruikname van de nieuwe diesellocomotieven van de reeks 77/78 werd dit krachtvoertuig werkloos. Ze vond echter opnieuw werk bij TUC-Rail die haar inzette op diverse werven in het Brusselse (GEN) en bij de aanleg van HSL 3 en 4.
Ze werd van 14 december 2003 tot 10 maart 2004 in park geplaatst. Daarna hervatte ze de dienst, maar werd op 17 april 2009 opnieuw in park geplaatst. Ze zou nooit meer op het spoor verschijnen en werd in de loop van 2012 op pensioen gesteld.
TSP heeft de loc, ingevolge haar goede algemene staat, in april 2013 aangekocht. Haar restauratie begon in mei 2014 en moet tegen het voorjaar 2015 afgerond zijn. De loc gaat daarna dienst doen op *"Le Chemin de fer du Bocq"*, waar ze de 5215 zal vervangen. De kast van deze locomotief bevindt zich in zeer slechte staat.

FOTO 124-09 ↑ ***De 5205 was op 20 september 1987 bezig met rangeerwerk te Houyet, terwijl de 6005 een speciale trein sleepte.*** *Serge MARTIN.*

FOTO 124-10 **Een *omnibus Namur - Bertrix rijdt in mei 1985 voorbij het sein dat de toegang tot Vonéche beveiligt. De trein moet om het station te bereiken nog eerst de tunnel van Vonéche, gelegen achter het sein, doorrijden.*** *Pierre HERBIET.*

IDENTITEITSKAART

Naam:	5205 (ex-202.005)
Geboortedatum:	09-06-1955
Geboorteplaats:	La Croyère
Ouders:	AFB (nr. 142), GM-EMD
Woonplaatsen:	09-06-1955 Haine-St-P.
	11-06-1955 Ronet
	12-09-1961 Schaarbeek
	28-08-1962 Stockem
	01-03-1965 Latour
	28-05-1965 Bertrix
	01-04-1976 Ronet
	28-05-1990 Latour
	01-06-1992 Stockem
	15-12-2002 Tuc-Rail (Stockem)
Pensionering:	2012
Bewaard door:	TSP, april 2013

FOTO 124-12 ***Lustin, 25 maart 1982.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

De 5205 vereeuwigd in september 2014 tijdens de restauratiewerken in de werkplaats van Schaarbeek. *TSP.*

FOTO 124-11 ***De 5205 reed op 13 maart 1990 met een bedieningstrein tussen Ronet en Kinkempois. De trein heeft zonet de tunnel van Sclaigneaux verlaten en zal dadelijk Château-de-Seilles bereiken.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Sinds 26 maart 2014 regelt een nieuw Koninklijk Besluit de voorwaarden om in België een toeristische spoorlijn uit te baten. Voor verenigingen die al een lijn exploiteren, gaan deze voorschriften in op 14 juni 2015.

Tot vandaag bestond er geen enkele wetgeving over de uitbating van deze lijnen. Het tragische ongeval met Li Trimbleu te Dalhem op 7 oktober 1991 legde deze lacune bloot. Als gevolg van deze ramp (die zeven doden en verschillende zwaargewonden eiste) werden er geen concessies meer verleend voor het gebruik van opgeheven publieke spoorweginfrastructuur (NMBS en NMVB, later SRWT en De Lijn). Nieuwe aanvragen, waaronder die van TSP voor de Bocq-lijn, werden pas in 2003 toegekend na een lange administratieve lijdensweg - en ook dan nog zonder zicht op een definitieve juridische regeling!
Voor de lijn 128 betekende dit dat we van 1992 tot 2003 enkel konden rijden onder de voorwaarden van de NMBS: elke rit moest apart worden aangevraagd en de treinen moesten bediend worden door een bestuurder en treinbegeleider van de NMBS. Vanaf 2003 interesseert de wetgevende macht zich eindelijk voor de toeristische lijnen en de manier waarop ze worden uitgebaat. In de daaropvolgende jaren werden er verschillende bezoeken georganiseerd door het ministerie van Mobiliteit en Transport. Na een aantal vergaderingen met de betrokken verenigingen wordt de nieuwe wetgeving in 2014 goedgekeurd.
De nieuwe wet maakt de verenigingen volledig verantwoordelijk voor de organisatie en de veiligheid. Om dit te bereiken, worden er een aantal verplichtingen en voorwaarden opgelegd, zowel op administratief als technisch vlak. Elke vereniging die een buiten dienst gestelde spoorlijn wil exploiteren, moet bij de FOD Mobiliteit en Transport een dossier indienen, waarin aangegeven wordt hoe de veiligheid van het verkeer georganiseerd zal worden. Indien dit door het ministerie wordt goedgekeurd, zal de vereniging een licentie van 10 jaar krijgen om de lijn uit te baten. Elke aanvraag kan later verlengd worden. Indien tekortkomingen of inbreuken tegen de veiligheid worden vastgesteld, kan de licentie worden ingetrokken door de FOD. Zonder licentie mag er geen meter gereden worden op de toeristische lijn.
Het opstellen van het veiligheidsdossier is een langdurig administratief werk dat bij TSP reeds enkele maanden geleden is begonnen. De verplichtingen voor het rollend materieel omvatten bijvoorbeeld enkele technische aanpassingen zoals de registratie van de snelheid en de seinen, verlichting van de rijtuigen, nazicht van de remmen en het opstellen van een onderhoudsplan dat correct opgevolgd moet worden.

Voor het personeel dat veiligheidstaken uitvoert (bestuurder, boordchef, wisselwachter, rangeerder, baanmeester,...) moet aangetoond worden dat ze degelijk werden opgeleid en dat ze geslaagd zijn voor een interne proef.
De spoorweginfrastructuur moet voldoen aan bepaalde normen die geanalyseerd en goedgekeurd worden door Infrabel, die om de twee jaar een controle zal uitvoeren om na te gaan of de vereniging de infrastructuur onderhoudt volgens haar eigen planning. Hierbij zal rekening gehouden worden met de specifieke normen van de vereniging.

Een onverwacht "cadeau" van de wetgever betreft het rijden met historisch materieel op het Infrabel-net.
In tegenstelling tot de wet op de toeristische spoorlijnen, waarvoor overleg werd gepleegd met de betrokken verenigingen, voordat ze in het Staatsblad werd gepubliceerd, verscheen op 8 mei 2014 een nieuwe wet zonder dat de twee belangrijkste betrokkenen (TSP en NMBS-Patrimonium) werden gecontacteerd. TSP heeft sindsdien meerdere keren uitleg gevraagd aan de FOD Mobiliteit en Transport, maar hierop werd tot nu toe niet geantwoord!
Deze nieuwe wet vervangt die van 2007 die geldig blijft tot 14 juni 2015. Om nadien op het Infrabel-net te mogen rijden zal TSP dezelfde aanvraag moeten indienen als spoorwegondernemingen zoals de NMBS, Crossrail, Eurostar, ECR... Het spreekt voor zich dat de vereisten waaraan hiervoor moet worden voldaan zodanig groot zijn dat ze voor de enkele tientallen ritten van TSP moeilijk te verwezenlijken zijn.

TSP zoekt momenteel een oplossing voor dit probleem, maar we hebben weinig hoop om na 14 juni nog op het net te rijden. Het lijkt er op dat er binnenkort geen historisch materieel meer te zien zal zijn op het Belgisch spoorwegnet. Slechts een klein deel van het materieel van het historisch patrimonium van de NMBS zal eventueel nog kunnen rijden onder de licentie van de NMBS zelf.

Wordt vervolgd...

Rétrotrain

Bijna 20 jaar na de oprichting van "ESPACE TRAIN - Le musée du rail" te Saint-Ghislain, krijgt het museum een nieuwe naam: de site wordt nu "Rétrotrain" genoemd. Waarom deze verandering? Enerzijds is de Franse term "espace" ietwat oubollig en anderzijds omschrijft de combinatie van "rétro" met "train" perfect wat de bezoeker kan verwachten. Rétrotrain is nu elke tweede zaterdag van de maand geopend van 9 tot 14 uur. De bezoekers kunnen de vrijwilligers aan het werk zien en zich op deze manier een beeld vormen van de veelzijdige taken die er worden uitgevoerd. Een van de doelstellingen is uiteraard het aantrekken van nieuwe vrijwilligers... Een nieuwe website is reeds toegankelijk: www.retrotrain.be. De toegangsprijs bedraagt 2 euro voor volwassenen en 1 euro voor kinderen tot 14 jaar. De shop van TSP is ook geopend en deze is gratis toegankelijk. We herinneren er aan dat deze ook elke eerste dinsdag van de maand geopend is van 10 tot 12u.

De moderniseringswerken voor de as III zijn begonnen in Braibant

De voorbereidende werken voor de modernisering van het baanvak Assesse - Ciney van de lijn 162 begonnen in de maand mei. Op dit moment wordt gewerkt aan de afschaffing van overweg 82 te Braibant (zie foto). In maart 2015 zal een geprefabriceerde tunnel onder de drie sporen (sporen A en B van L162 en lijn 128) worden geschoven. Ritten op de lijn 128 tussen Braibant en Ciney blijven mogelijk tot 1 september 2015. Nadien zal het verkeer hier gedurende twee jaar onderbroken worden. *TSP-CFB, 18 oktober 2014.*

Locomotieven

reeks 21

● NMBS-Logistics zet sedert half september nog slechts vijf locomotieven in van de reeks 21. Zij slepen enkel reguliere treinen vanuit Kinkempois naar Antwerpen en Gent.
Wij drukken hier hun theoretische dienstregeling af:

34940: ①-⑥ NK 08.36 - FGZH 11.01
39440: ①-⑥ FGZH 12.57 - NK 15.36
54201: ①-⑤ NK 16.45 - FNND 19.11
52401: ①-⑤ FNND 20.10 - NK 00.30

Afkortingen:
FGZH: Gent-Zeehaven, FNND: Antwerpen-Noord, NK: Kinkempois.

reeks 28

● De 2807 is zoals voorzien de CW Salzinnes binnengereden waar zij een tussentijdse revisie zal ondergaan.

↑ **FOTO 124-13** ***Op 8 november 2014 werd een eerste lot van zes locomotieven van de reeks 20 (2002 + 2006 + 2011 + 2016 + 2017 + 2015) overgebracht van de werkplaats Antwerpen-Noord naar Athus voor hun afbraak bij ECORE te Aubange. Doorrit nabij Berlaar, tussen Lier en Aarschot.*** *Jean-Yves LAMBIET.*

IN DIENST
08168: 18-09-2014 FKR
08169: 18-09-2014 FKR
08170: 18-09-2014 FKR
08171: 18-09-2014 FKR
08172: 19-09-2014 FKR
08173: 19-09-2014 FKR
08174: 30-09-2014 FKR
08175: 30-09-2014 FKR
08176: 07-10-2014 FKR
08177: 07-10-2014 FKR
08580: 21-08-2014 GCR
08581: 21-08-2014 GCR
08582: 03-10-2014 GCR
08583: 03-10-2014 GCR

IN PARK
754: 15-09-2014 FSD
758: 15-09-2014 FSR
759: 04-09-2014 FSR
763: 26-09-2014 FSR
7763: 12-08-2014 FNND

UIT PARK
902: 12-08-2014 FSR
910: 10-08-2014 FSR
912: 05-08-2014 FSR
920: 17-07-2014 FSR
921: 27-08-2014 FSR
926: 13-08-2014 FSR
928: 29-07-2014 FSR
934: 08-10-2014 FSR
935: 03-10-2014 FSR

UIT REVISIE
312: -07-2014 MOD
355: -07-2014 MOD
359: -09-2014 MOD
362: -09-2014 MOD
363: -09-2014 MOD
364: -06-2014 MOD
473: -07-2014 RIK
481: -07-2014 RIK
520: -05-2014 RIK
523: -10-2014 RIK
537: -06-2014 RIK
546: -07-2014 RIK
547: -09-2014 RIK
554: -09-2014 RIK
1308: 28-05-2014 RI
1322: 06-06-2014 RI
1329: 21-01-2014 RI
1330: 21-02-2014 RI
1358: 18-04-2014 RI
2705: 28-02-2014 RI
2706: 14-05-2014 RI
2716: 18-07-2014 RI
2718: 25-04-2014 RI
2732: 20-01-2014 RI
2746: 21-01-2014 RI
2760: 03-04-2014 RI
3004: 30-04-2014 RI (CFL)
3009: 14-10-2014 RI (CFL)
4166: 08-05-2014 RI
4168: 19-08-2014 RI
4169: 01-04-2014 RI
4175: 07-07-2014 RI
4177: 03-10-2014 RI
4195: 19-02-2014 RI
6231: 28-08-2014 RI - blauw
6238: 28-04-2014 RI - blauw
6244: 14-05-2014 RI - blauw
6246: 17-12-2013 RI - blauw
6251: 11-04-2014 RI - blauw
6256: 12-06-2014 RI - blauw
6297: 07-07-2014 RI - blauw
6315: 25-08-2014 RI - blauw
90005: 31-03-2014 (1)

MUTATIES
355: FHS > NK 01-09-2014
356: FHS > NK 01-09-2014
357: FHS > NK 01-09-2014
358: FHS > NK 01-09-2014
359: FHS > NK 01-09-2014
360: FHS > NK 01-09-2014
361: FHS > NK 01-09-2014
362: FHS > NK 01-09-2014
363: FHS > NK 01-09-2014
364: FHS > NK 01-09-2014
365: FHS > NK 01-09-2014
366: FHS > NK 01-09-2014
367: FHS > NK 01-09-2014
368: FHS > NK 01-09-2014
427: FKR > FHS 01-09-2014
428: FKR > FHS 01-09-2014
429: FKR > FHS 01-09-2014
430: FKR > FHS 01-09-2014
431: FKR > FHS 01-09-2014
432: FKR > FHS 01-09-2014
433: FKR > FHS 01-09-2014
434: FKR > FHS 01-09-2014
435: FKR > FHS 01-09-2014
436: FKR > FHS 01-09-2014
437: FKR > FHS 01-09-2014
438: FKR > FHS 01-09-2014
439: FKR > FHS 01-09-2014
440: FKR > FHS 01-09-2014
687: GCR > FSR 23-06-2014
688: GCR > FSR 23-06-2014
689: GCR > FSR 23-06-2014
690: GCR > FSR 23-06-2014
7821: FNND > GCR 23-06-2014
7856: FKR > GCR 23-06-2014
08051: FKR > GCR 23-06-2014
08052: FKR > GCR 23-06-2014
08053: FKR > GCR 23-06-2014
08054: FKR > GCR 23-06-2014
08055: FKR > GCR 23-06-2014
08056: FKR > GCR 23-06-2014
08057: FKR > GCR 23-06-2014
08058: FKR > GCR 23-06-2014
08059: FKR > GCR 23-06-2014
08060: FKR > GCR 23-06-2014
08061 FKR > GCR 23-06-2014
08546 MKM > GCR 01-09-2014
08547 MKM > GCR 01-09-2014
08548: MKM > GCR 01-09-2014
08549 MKM > GCR 01-09-2014
08550: MKM > GCR 01-09-2014
08551 MKM > GCR 01-09-2014
08552: MKM > GCR 01-09-2014
08553: MKM > GCR 01-09-2014
08554: MKM > GCR 01-09-2014
08555: MKM > GCR 01-09-2014

AFBRAAK
8433: Hasselt 11-2014
8454: Hasselt 10-2014
8455: Hasselt 10-2014

AFKORTINGEN
CFL: Ch de Fer Luxembourgeois
FHS: Hasselt
FKR: Merelbeke
FNND: Antwerpen-Noord
FSD: Oostende
FSR: Schaarbeek
GCR: Charleroi-Sud
GR: Grote revisie
MKM: Stockem
MOD: gemoderniseerd
NK: Kinkempois
RI: Tussentijdse revisie
RIK: Tussentijdse revisie kast
(1) De Dms-pakwagen 17418 werd verbouwd tot hulprijtuig voor de werkplaats Merelbeke

reeks 29

● Sinds 1 september sleept de reeks 29 meermaals per week de trein Calais - Frethun (F) - Neuss (D) en terug via België. Het betreft volgende treinen:

46452 ①-④ Neuss Gbf 20.40 - Aachen West 22.24 - Muizen 00.51/ 03.35 - Calais Frethun 07.41;

46455 ①②④⑤⑥ Calais-Frethun 10.00 - Muizen 13.37/14.17 - Aachen-West 17.15 - Neuss Gbf 18.30.

Het is de eerste keer dat NMBS-Logistics de reeks 29 in Duitsland inzet.

● In september en oktober voerden de 2904 en 2905 homologatieritten uit met een nieuwe stroomafnemer van het merk Schunk voor 1500 V gelijkspanning . Deze ritten gebeurden aan een snelheid van 140 km/h, zowel enkelvoudig als in treinschakeling. De machines werden door Bombardier te Kassel (D) gewijzigd en hebben testritten ondernomen zowel los als met last tussen Orléans en Vierzon en tussen Aubrais en Orléans.

↑ FOTO 124-14 ***4 september 2014. De 2903 rijdt voorbij Mönchengladbach op kop van de trein 46452 Neuss - Wembley, die ze zal slepen tot Calais-Frethun.*** *Jean-Yves LAMBIET.*

→ ***De 2904 staat klaar op 18 september 2014 te Les Aubrais voor een testtrein met de nieuwe 1500 V-pantograaf. De trein bestaat uit twee meetrijtuigen van "l'Agence d'Essai Ferroviaire", de 72049 en twee pakwagens.*** *Thierry COCHIN.*

↓ ***Aankomst te Les Aubrais van de meettrein gesleept door de 2905 en 2904 in treinschakeling op 30 september 2014. De trein was samengesteld met een testrijtuig en 13 pakwagens. Het doel van deze rit was het uittesten van de stroomafname voor 1500 V tegen 140 km/h in treinschakeling.*** *Thierry COCHIN.*

↑ ***Aankomst te Les Aubrais op 30 september 2014 van de 2905 en 2904 gekoppeld in treinschakeling, voor het testen van een nieuwe pantograaf voor 1500 V . De trein bestond uit twee meetrijtuigen en 13 pakwagens.*** *Thierry COCHIN.*

↓ ***Aankomst van de testtrein in het station van Vierzon, dat volledig in de mist lag, op 25 september 2014. De rit betrof het uittesten van de stroomafname van 1500 V bij enkelvoudige tractie.*** *Thierry COCHIN.*

→ FOTO 124-15 ***Van het eerste lot locomotieven reeks 21 blijven er nog slechts zeven exemplaren in dienst, nl. de 2105, 2108, 2114, 2115, 2118, 2123 en 2124. Al de andere zijn ofwel geschrapt, (2104, 2107, 2113), ofwel in park geplaatst (2101, 2102, 2103, 2106, 2109, 2110, 2111, 2112, 2116, 2117, 2119, 2120, 2121, 2122, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129 en 2130).***
Op 16 september rijdt trein 39440 Gent Zeehaven - Kinkempois voorbij Schellebelle gesleept door de 2115 en de 2145. *Alain ELOOT.*

↑ FOTO 124-16 ***"Zwaar werktuig" 8035 heeft haar taak hernomen bij de Werkplaats Elektrische Tractie (WET) te Schaarbeek. Zij wordt voornamelijk gebruikt om materieel over de schouwputten te rangeren, in vervanging van de Chariotrac T19 waarvan de betrouwbaarheid het meermaals liet afweten. Zij verloor haar nummer dat moest vervangen worden door 260.035 wegens dubbel gebruik met de Desiro 08035 en werd (nog) niet herschilderd. Schaarbeek, 20 september 2014.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

↑ FOTO 124-17 ***De 2807 is op 30 september 2014 binnengereden in de CW Salzinnes voor een tussentijdse revisie. Het is de eerste 28 die een dergelijk onderhoud krijgt.***
Alain LAMBOT, 8 oktober 2014.

FOTO 124-81 ↓ ***Sinds september rijdt elke woensdag en zaterdag een ledige kalktrein (39710) tussen de SIDMAR-fabriek te Gent-Noord en Aisemont via de lijn 122 Melle - Zottegem - Geraardsbergen. Op 17 september rijdt hij voorbij Scheldewindeke, gesleept door de 7807 en de 7853.*** *Luk GIBENS.*

← FOTO 124-18
De 9135 en de 9153 (geschrapt te Stockem op 31-12-2013) zijn per vrachtwagen vervoerd van de werkplaats van Stockem naar de CW Salzinnes. Zij zullen er de 9137 vervangen die zwaar beschadigd werd bij een zijdelingse aanrijding.
Pierre HERBIET.

↑ FOTO 124-19 - ↗ FOTO 124-20 ***De laatste drie locomotieven van de reeks 84 die zich reeds meer dan 10 jaar in het Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) te Hasselt bevonden, zijn verschroot. Het zijn de 8433 (november 2014) en de 8454 en 8455 (oktober 2014), alle geschrapt op 1 februari 2003.*** *Johny BRAUNS.*

Op 12 oktober 2014 reed de Orient Express VSOE - wegens werkzaamheden op de Franse net - opnieuw doorheen België tot in Brugge, gesleept door de 3004 van CFL. De trein doorkruiste België via de "Athus-Meuse". Op de foto zien we hem bij het binnenrijden van Houyet. Links zien we de oude bedding van de lijn 150 naar Rochefort en Jemelle. *Geoffrey BARAS.*

De verrijzenis van de Benelux

Bij de wijziging van de dienstregeling van 14 december 2014 zullen de IC Benelux opnieuw om het uur naar Amsterdam rijden (16 heen- en terugritten per dag). Vanaf december 2016 zal hun reisweg worden aangepast en rijden zij via L4 tot Breda, waar een frontwisseling noodzakelijk is. Roosendaal zal dus niet meer bediend worden.

De treinen zullen allen bestaan uit trek/duw-stellen ICRm van de NS. Hiervoor werden alle rijtuigen aangepast voor hun inzet in trek/duw-stellen met TRAXX'en. Hierbij worden ze eveneens herschilderd in de kleuren geel en blauw, de huiskleuren van de NS. De stuurstandrijtuigen (Bs) zijn aangepaste rijtuigen (BDs) die in binnenlandse dienst worden ingezet in combinatie met de reeks 1700 van de NS. Zij waren nog niet actief op het Belgische net.

Sedert 2 september voert een stam test- en scholingsritten uit tussen Amsterdam en Brussel-Zuid en terug.

De oude stuurstandrijtuigen werden begin 2011 verschroot, behalve de 50 84 28-70 101 die bewaard wordt in het Spoorwegmuseum.

FOTO 124-21 ↑ ***Op 2 september 2014 zien we de eerste testtrein te Sint-Katelijne-Waver met ICRm-rijtuigen van de NS, gesleept door een TRAXX van de reeks 28 van de NMBS.*** *Paul JACOPS.*

FOTO 124-22 → ***Dezelfde trein even later te Weerde. De stam bestaat volledig uit geel/blauwe ICRm-rijtuigen. De rijtuigen die niet uitgerust zijn voor gebruik in trek/duw-stellen dragen nog steeds de bekende FYRA-livrei.*** *Roel DESAEGER.*

FOTO 124-80 ↓ ***Het eerste stel van de V250'ers van het rampzalige Fyra-project verlaat op 7 september 2014 Amsterdam Watergraafsmeer met bestemming Ansaldo-Breda te Pistoia in Italië. Ansaldo-Breda zou een nieuwe koper gevonden hebben voor de geweigerde stellen: de FS en de TCDD (Turkse spoorwegen). Het stel 4816 werd in juni en september getest op de HSL Milano - Torino. Het stel 4802 wordt gesleept door de 189 280 van TX Logistik en rijdt door Vechten, tussen Utrecht en Bunnik.*** *Michel DE ESCH.*

→ ***Tijdens de voorbije herfst heeft de 186 007 van de NS een testprogramma afgewerkt op het Belgische net.***
Op 30 oktober werden remproeven uitgevoerd op de Athus-Meuse. De foto toont de doorrit te Rhisnes, tijdens de heenrit Leuven - Bertrix via Dinant.
De trein bestond uit drie I6-rijtuigen ingesloten tussen de 186 007 en de 2830.
De eerste 186'en van de NS kwamen op 11 september in commerciële dienst tussen Amsterdam CS en Breda.
Geoffrey BARRAS.

FOTO 124-23 →
Tijdens de terugrit naar Leuven zien we de speciale trein te Glaumont, gelegen tussen Bertrix en Paliseul. Naar aanleiding van werkzaamheden rijdt de trein op tegenspoor. De 186 007 bevindt zich hier achteraan. *Daniel MOENS.*

FOTO 124-24 ↓
Vertrek vanuit Bertrix voor een heen- en terugrit naar Libramont. Deze foto kwam tot stand aan de overweg van het voormalige station Rossart. De trein tijdt richting Bertrix. *Daniel MOENS.*

Motorstellen

reeks 301-440 "Break"

● Sedert 1 september staat de werkplaats van Merelbeke niet meer in voor het onderhoud van de *Breaks*. Op deze datum werden eveneens de veertien stellen die er nog stonden (de 427 t/m 440) overgebracht naar Hasselt. Dit is een van de gevolgen van de aankomst van de *Desiro*'s, waarvan Merelbeke niet minder dan 123 exemplaren onderhoudt (08051 t/m 08173).
Ondertussen werden de 355 t/m 368 van Hasselt naar Kinkempois overgebracht.
De *Breaks* zijn nu verdeeld tussen de werkplaatsen van Kinkempois (301 t/m 320 en 322 t/m 368) en Hasselt (369 t/m 440).

reeks 600 / 700

● Zoals voorzien is de NMBS gestart met het uitrangeren van de eerste gemoderniseerde klassieke stellen.
Deze eerste stellen zijn de 753, 758, 759, 763 en de 766. De treinstellen staan afgesteld te Stockem in afwachting van hun schrapping en verkoop.

FOTO 124-25 ***Een triestig beeld, te meer omdat het een betreurenswaardige kijk geeft op ons land in het buitenland. Op 1 augustus gaat de 832, volledig bespoten met graffiti onder de vorm van de Palestijnse kleuren, vertrekken als trein 2779 met bestemming Antwerpen-Centraal. Wanneer zal men drastische maatregelen nemen tegen deze plaag? In Nederland en in Duitsland is het graffiti spuiten op treinen vrijwel praktisch volledig verdwenen.***
De 2812 verlaat het station Roosendaal en sleept de IC B 1210 naar Den Haag. Rechts een drieledig motorstel van de NS dat als Sprinter (= lokale trein) naar Rotterdam zal rijden. Bij de wijzigingen in de dienstregeling op 14 december 2014, zullen de elektrische treinstellen reeks 800 de grens blijven overschrijden tot Roosendaal met de L-22 uit Puurs (Antwerpen-Zuid tijdens het weekend). *Armand BEERLANDT.*

reeks 901 t/m 952 "Sprinter"

● Zoals in ons vorig nummer vermeld (*OP DE BAAN 123* bladzijde 11) is de NMBS gestart met de heringebruikname van de elektrische stellen *"Sprinter"* die sinds juli afgesteld stonden.
Deze maatregel was nodig door de vertraging opgelopen door de Centrale Werkplaatsen van Mechelen in de modernisering van de *"Sprinters"*.

Italië: de Budd's nog steeds niet in commerciële dienst.

In 2004 werden vijf Budd-motorstellen (type 56 NMBS) gemoderniseerd door *Ansaldo Trasporti* in opdracht van *Ferrovia Adriatico-Sangritana* (FAS). Deze werkplaats is gelegen te Lanciano, nabij Pescara. Het was de bedoeling om hen in te zetten voor het rijden van regionale treinen op het FS-net, maar ze zijn nog steeds niet gehomologeerd. Ondertussen staan de stellen afgesteld in de werkplaats van FAS te Lanciano.
Een ervan, de Ale 056 405/406 kreeg onlangs de kans om zijn wielbanden te ontroesten. In feite was het een testrit onder 3000 V op de lijn Bari - Putignano (48 km). De *Ferrovie del Sud-Est* (FSE) heeft twee stellen gehuurd en bereikten op eigen kracht Bari op 10 september 2014.

De oude Budd's werden volledig vernieuwd en staan reeds een decennia in de stelplaats van FAS te Lanciano. Zij wachten daar op een hypothetische homologatie.
David HAYDOCK, 9 april 2014.

HST

ICE

● Van 14 tot 17 oktober werd het treinstel ICE 4603 van de DB ingezet voor het testen van de veiligheidssystemen aan boord:

- op 14 oktober waren er drie heen- en terugritten tussen Braine-le-Comte en Ecaussinnes voor het activeren van TBL1+.
- op 16 oktober bevond het stel zich op de "Athus - Meuse", tussen Libramont - Bertrix en Virton, voor de nieuwe ETCS-functies zoals *"International Train Categories"*, met een terugrit naar Liège via Bertrix, Dinant en Namur.
- op 17 oktober is het eerst van Liège naar Kontich gereden via Leuven; dan terug naar Leuven. De dag verliep verder met twee ritten tussen Leuven en Mechelen.

Deze testritten geven ons de mogelijkheid om een ICE te zien op lijnen die zij nooit gebruiken in gewone dienst. De getuigen hiervan zijn de bijgevoegde foto's.

Foto boven:
Doortocht van het ICE-stel 4603 te Hamoir (op de lijn tussen Liège en Marloie) op 16 oktober tijdens haar overbrenging van Liège naar Libramont.
Georgy LEJEUNE.

Tweede foto:
Aankomst van de ICE te Ecaussinnes afkomstig uit Braine-le-Comte op 14 oktober.
Jean-Luc FRANCQ.

Derde foto: **FOTO 124-95**
Te Mechelen-Nekkerspoel op 17 oktober.
Ivo VAN STEENWINKEL.

Foto onderaan:
De ICE in doorrit langs het prachtige station van Virton op 16 oktober.
Gérard MARTIN.

Ⓑ schrappingen

153

Levering NMBS:			15-06-1962
Nummering:	228.153:		15-06-1962
	153:		01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Schaarbeek:		15-06-1962
⇨ Oostende:	29-09-1963	⇨ Schaarbeek:	26-05-1968
⇨ Oostende:	19-01-1976	⇨ Kinkempois:	17-03-1980
⇨ Merelbeke:	03-06-1984	⇨ Ronet:	25-05-1990
⇨ Stockem:	23-05-1993	⇨ Kinkempois:	03-02-2013
Uit exploitatie			21-10-2013

FOTO 124-26 ***Schaarbeek, 15 januari 1987.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

154

Levering NMBS:			29-06-1962
Nummering:	228.154:		29-06-1962
	154:		01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Schaarbeek:		29-06-1962
⇨ Oostende:	29-09-1963	⇨ Schaarbeek:	26-05-1968
⇨ Oostende:	19-01-1976	⇨ Kinkempois:	17-03-1980
⇨ Merelbeke:	03-06-1984	⇨ Ronet:	25-05-1990
⇨ Stockem:	23-05-1993	⇨ Kinkempois:	03-02-2013
Uit exploitatie			30-09-2013

FOTO 124-27 ***Braibant, 20 oktober 2007.***
Yves STEENEBRUGGEN.

157

Levering NMBS:			27-07-1962
Nummering:	228.157:		27-07-1962
	157:		01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Schaarbeek:		27-07-1962
⇨ Oostende:	29-09-1963	⇨ Schaarbeek:	26-05-1968
⇨ Oostende:	19-01-1976	⇨ Kinkempois:	17-03-1980
⇨ Merelbeke:	03-06-1984	⇨ Ronet:	25-05-1990
⇨ Stockem:	23-05-1993	⇨ Kinkempois:	03-02-2013
Uit exploitatie			21-10-2013

FOTO 124-28 ***Sint-Genesius-Rode, 6 juni 1983.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

1326

Levering NMBS:			05-04-2000
Nummering:	1326:		05-04-2000
Stelplaatsen:	⇨ Merelbeke:		05-04-2000
	⇨ Antwerpen-Noord:		13-12-2010
Uit exploitatie			08-06-2013

na een brand te Les Epioux op 5 juni 2012

FOTO 124-29 ***Franière, 4 juni 2010.***
Yves STEENEBRUGGEN.

7408

Levering NMBS:		16-09-1977
Nummering:	7408:	16-09-1977
Stelplaatsen:	⇨ Monceau:	16-09-1977
	⇨ Antwerpen-Dam:	03-11-1977
	⇨ Antwerpen-Noord:	21-03-2000
Uit exploitatie:	tussen 07-2009 en 04-2011	
verkocht aan Stoomcentrum Maldegem op 29-04-2011		

FOTO 124-30 ***Antwerpen-Noord, 3 maart 2008.***
Pierre HERBIET..

8203

Levering NMBS:		09-12-1965
Nummering:	262.003:	09-12-1965
	8203:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Antwerpen-Dam:	09-12-1965
	⇨ Gouvy:	12-07-1977
	⇨ Kinkempois:	29-08-1979
	⇨ Schaarbeek:	15-12-2002
Uit exploitatie:		01-03-2008
Afbraak:	Schaarbeek, 06-2012	

FOTO 124-31 ***Gouvy, 13 oktober 1984.*** *J-L VANDERHAEGEN.*

8215

Levering NMBS:		07-03-1966
Nummering:	262.015:	07-03-1966
	8215:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Kinkempois:	07-03-1966
Uit exploitatie:	tussen 08-2009 en 09-2011	
aangekocht door Recylux te Aubange		

FOTO 124-32 ***Kinkempois, 29 juni 1996.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

8245

Levering NMBS:		08-06-1966
Nummering:	262.045:	08-06-1966
	8245:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇨ Monceau:	08-06-1966
	⇨ Kinkempois:	23-06-1974
	⇨ Antwerpen-Noord:	05-07-2010
	⇨ OSR:	05-05-2010
Uit exploitatie:		12-05-2011

FOTO 124-33 ***Port de Monsin, 18 oktober 1994.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De railreiniger

Om een groot deel van de problemen te voorkomen, die veroorzaakt worden bij het vallen van de bladeren en daardoor een slechte adhesie van de wielen op de rails veroorzaken, bezit Infrabel sedert 2010 een trein die 's nachts bepaalde lijnen van het net reinigt.
De bladeren vallen op de rails en vormen een vettige substantie als ze verpletterd worden door de wielen van de treinen. Dit is vooral een probleem bij het beklimmen van hellingen. Het moet stevig regenen om de smurrie op te lossen en van de rails te laten afschuiven.
Door een vermindering en zelfs verdwijnen van het nachtelijk goederenverkeer op bepaalde lijnen ondervinden de eerste reizigerstreinen van de dag problemen met de trekkracht, staan stil en moeten zich in nood verklaren, met alle gevolgen voor de uitbating van de lijn door de evacuatie van de trein. De trein die de rails reinigt bestaat uit vier oude ziftwagens, die een ketelwagen omsluiten.
De uiterste assen van de stam zijn uitgerust met een buisleiding die tijdens het rijden water onder druk van 1,5 tot 2 bar uit de ketelwagen op het spoor spuit.
De ritten worden op tegenspoor uitgevoerd en de remmen worden licht geactiveerd bij het afdalen, zodat de vettige materie van bladeren losgemaakt wordt en naast het spoor terecht komt wanneer het remblok de bladeren van het wielloppervlak afschraapt. De eerste treinen die de helling oprijden genieten dus van een zo zuiver mogelijk spoor. Natuurlijk worden hierdoor niet alle problemen opgelost, maar ze verbeteren de stiptheid en verminderen het aantal noodsituaties.

Er bestaan zo twee railreinigers die alle nachten van zondagavond tot vrijdagavond van midden oktober tot midden december op volgende lijnen te zien zijn.

Trein 1: Luttre - Brussel-Zuid - Marchienne-au-Pont - La Louvière-Sud - Mons - Quévy en terug naar Luttre via Monceau.

Trein 2: (Ronet) - Namur - Jemelle - Ottignies en terug naar Ronet via Namur.

In 2015 zal er een derde stam bijkomen voor het traject van lijn 162, heen en terug tussen Arlon en Jemelle.

↑ **FOTO 124-34** ***De railreiniger in het station van Ottignies op 13 oktober 2014. Hieronder: een detail van een sproeier.*** *Alain DEFECHEREUX.*

Grote werken in Mechelen

Vanaf einde 2010 zijn er grote werken aan de gang in de omgeving van het Mechelse station. De plannen werden reeds beschreven in *OP DE BAAN 102* blz. 18 t/m 25.

Sedert 17 oktober zijn na alle voorbereidingswerken de eerste realisaties nu duidelijk zichtbaar. Het is de Tangent die het autoverkeer van Mechelen Zuid naar Mechelen Noord leidt, zonder door het centrum te rijden. De foto links toont het kunstwerk waarop twee nieuwe sporen (de Bypass) zullen worden aangelegd en waaronder het autoverkeer zal plaatsvinden (zie plan hierboven).
Tussen het station en de Centrale Werkplaats van Mechelen wordt de grond uitgegraven voor een ondergrondse parking. 2000 wagens zullen dan een plaatsje kunnen vinden op één van de 3 niveaus. De diepwanden in gewapend beton werden reeds

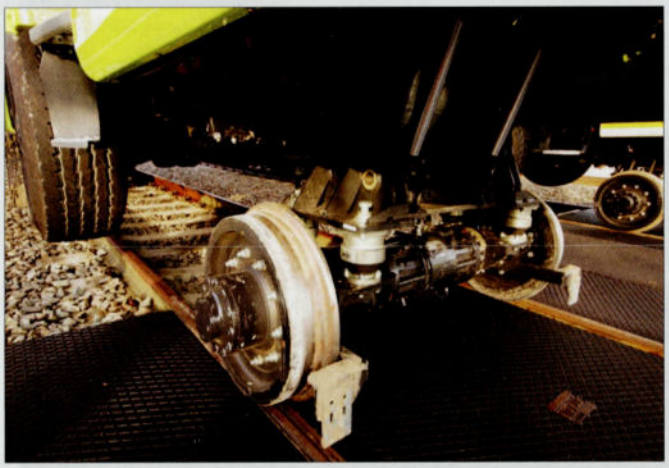
↑ ***De twee nieuwe brandweerwagens op 25 september in de Diablo. Vrachtwagen S12 is verbonden aan de kazerne van de helihaven van Brussel; de S21 aan de brandweer van Zaventem. Hieronder: twee zichten op de uitklapbare aangedreven assen die een maximale snelheid van 40 km/h toelaten. De twee vrachtwagens vervoeren elk 2,5 m³ water, 500 liter schuim en 90.000 liter lucht. Ze werden gebouwd door MAN, en uitgerust door de Oostenrijkse firma Rosenbauer en de Belgische Fire Technics. Ze zijn voorzien met twee infraroodcamera's: één vooraan en één achteraan.***
Gwenn CORBISIER.

Nieuwe brandweerwagens

Zeven jaar geleden werden de eerste twee spoor/weg brandweerwagens in België in gebruik genomen. (Mercedes Axor 1828 4x2 van Sides) voor tussenkomst in de tunnel van Soumagne (L3) door de brandweer van Liège (IILE) en van Herve.

Infrabel heeft op 25 september de sleutels van twee nieuwe spoor/weg brandweerwagens overgedragen aan de korpsen van Brussel (Siamu) en Zaventem. De kostprijs bedraagt drie miljoen euro. De wagens kunnen op de rails gezet worden op drie aangepaste toegangen:

- toegang van de tunnel van L36C (aan het begin van landingsbaan 02);
- vertakking L25N - L36C2 (zuidelijke toegang van de Diabolo);
- vertakking L25N - L36C1 (noordelijke toegang van de Diabolo).



eerder in de ondergrond gegoten. Om de verkeershinder tot een minimum te beperken rijden de vrachtwagens 's avonds en 's nachts af en aan om de uitgegraven grond af te voeren. Op de foto hieronder ziet men de uitgravingen van de ondergrond en links zien we het talud van het station en het perron van de sporen 9 en 10. Als gevolg van de werken zijn deze sporen reeds enige tijd buiten gebruik.

Roel DESAEGER.

In ons vorig nummer toonden wij op blz. 41 een foto van de "godin van het spoor". Hierboven een foto van de monumentale ingang van het oude station van Brussel-Zuid, getooid met verschillende beelden. De "godin van het spoor" is het beeld rechts van de klok, aangeduid door de pijl.

Pleidooi voor reizigersdienst tussen Hamont en Weert

Als de treinverbinding tussen Hamont en het Nederlandse Weert er komt, zullen er dagelijks gemiddeld 1.200 mensen gebruik maken van dit traject. Dat blijkt uit een behoeftestudie die de provincie Nederlands-Limburg liet uitvoeren. Volgens de Nederlandse gedeputeerde Patrick van der Broeck is de behoefte veel groter dan aanvankelijk gedacht.
Sinds begin april rijdt er opnieuw een trein tussen Neerpelt en Hamont. Negen kilometer verderop ligt het Nederlandse Weert, waar elk half uur treinen vertrekken naar interessante bestemmingen als Schiphol, Utrecht en Sittard. Zowel vanuit Nederlands-Limburg als onze kant van de grens wordt geijverd om de trein die nu tot in Hamont rijdt, te laten doorsporen naar Weert. Dat zou een rechtstreekse verbinding tussen Weert en Antwerpen of Weert en Brussel mogelijk maken.
De NMBS was echter lange tijd geen vragende partij voor de heractivering van het stukje IJzeren Rijn tussen Hamont en Weert. Te weinig potentieel, zo moest blijken uit eerdere NMBS-studies. Het cijfer van 25 reizigers per uur werd genoemd, onvoldoende om de trein vanuit Hamont door te laten rijden tot Weert.
Die cijfers worden nu tegengesproken door een nieuwe behoeftestudie die de provincie Nederlands-Limburg liet maken, nadat Nederlandse pendelaars 4.000 handtekeningen hadden verzameld. Gedeputeerde Patrick van der Broeck zegt in de Nederlandse krant *Dagblad De Limburger* dat de behoefte beduidend hoger ligt dan aanvankelijk gedacht. Op het traject Hamont-Weert zouden elke dag gemiddeld 1.200 reizigers de trein nemen, zo becijferden de Nederlanders, die 16 miljoen euro gereed hebben om de Nederlandse kant van het traject te moderniseren.
Ondanks die Nederlandse wil tot slagen, is de ingebruikname van de negen kilometer lange spoorweg nog niet voor meteen, zo weet burgemeester Theo Schuurmans (CD&V) van Hamont-Achel. *'Eerst moet de lijn Mol-Hamont geëlektrificeerd worden'*, zegt Schuurmans. *'Dat kan technisch gezien ten vroegste vanaf eind 2016, begin 2017.'*
Mocht de bovenleiding tussen Mol en Hamont er niet komen, lijkt ook een verdere verbinding met Weert uitgesloten. *'Doorrijden kan nu eigenlijk al'*, zegt Frédéric Petit van infrastructuurbeheerder Infrabel, *'maar wel alleen met dieseltreinen.'* Nederland wil geen dieseltreinen omdat het spoor tussen Hamont en Weert deels door natuurgebied loopt. Zonder elektrificatie tussen Hamont en Mol zullen reizigers die vanuit Noord-Limburg of Weert naar Brussel sporen vanaf eind 2015 (als de elektrificatie Herentals-Mol klaar is) twee keer moeten overstappen: in Mol op een elektrische trein, een tweede keer in Herentals op de lijn naar Brussel.

Nieuw geluidssignaal bij overwegen

Na testen te Schaarbeek (zie *ODB 116* p. 47), is Infrabel begonnen met de plaatsing van een nieuw type geluidssignaal. Als eerste kwam de vernieuwde overweg van Hombeek-Heike aan de beurt (lijn 53 Schellebelle - Mechelen - Leuven). Het geluid zwelt aan van zacht naar luid. Het geluidssignaal is identiek aan datgene dat in Nederland gangbaar is.
We horen een in sterkte toenemend signaal dat niet meer het bekende "Triiiiing" van onze overwegen weergeeft, maar wel een "Ting-ting-ting", dat wordt geproduceerd door een luidspreker die achteraan het Sint-Andrieskruis wordt bevestigd en als zwart doosje op de foto zichtbaar is. *Roel DESAEGER.*

Afbraak van de medische dienst van de NMBS te Namur

Tijdens de periode augustus - september 2014 werd het gebouw van de regionale medische dienst te Namur afgebroken. Het personeel vindt nu onderdak in een gehuurd gebouw op ongeveer 300 meter afstand van de stationsinfrastructuur.
Op de vrijgekomen ruimte komt een parking voor de pendelaars.

HOLOGNE Francis - ↑ 22 augustus 2014 - ↓ 29 september 2014.

FOTO 124-35 ***Tijdens een veiligheidsoefening op 6 september werd deze gemengde goederentrein ingezet. De wagens zijn ingesloten tussen twee locomotieven van de reeks 77. Hij verlaat hier de Antigoontunnel in de richting van Bundel Zuid op de linkeroever. Rechts de Liefkenshoektunnel voor het autoverkeer.*** *Luk GIBENS.*

De nieuwe Antigoontunnel onder de Schelde

In december 2014 wordt een nieuwe, uitsluitend voor het goederenverkeer bestemde spoorlijn geopend tussen Bundel-Zuid in de Waaslandhaven en het vormingsstation Antwerpen-Noord op de rechter Schelde-oever. De opening van deze verbinding vormt het sluitstuk van een project dat al in de jaren '80 van de twintigste eeuw werd opgestart.

Voorgeschiedenis

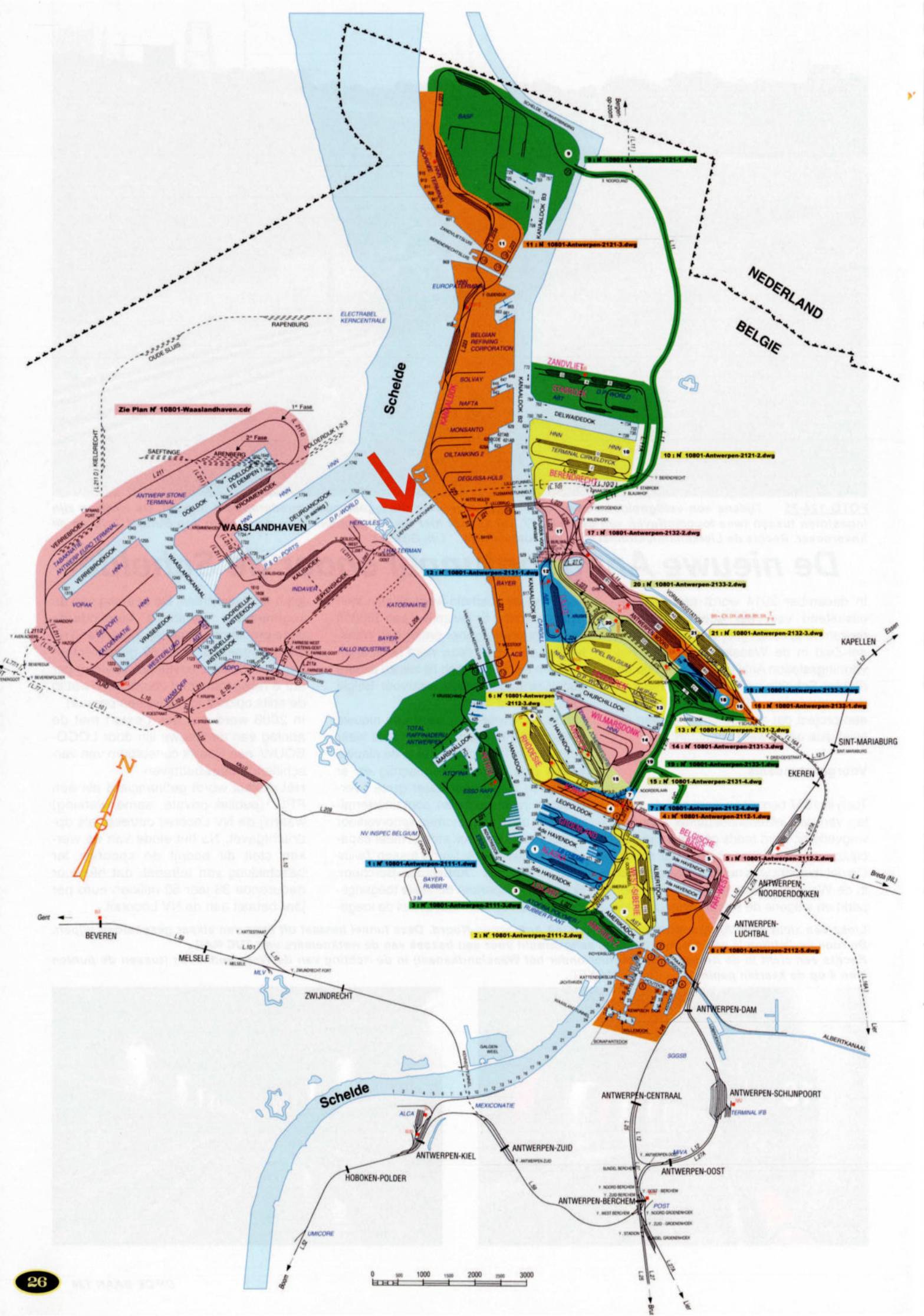
Toen in 1987 begonnen werd met de aanleg van de Liefkenshoektunnel voor het wegverkeer, werd reeds gedacht aan een bijkomende tunnelkoker voor het spoor. Op dat moment was het goederenverkeer in de Waaslandhaven echter nog vrij beperkt en wegens de slechte financiële situatie van de overheid werd dit plan toen niet uitgevoerd. Er kwam wel een 1200 m lange spoorwegtunnel onder het Waaslandkanaal, maar deze werd nooit afgewerkt en hij voegde zich bij talloze andere nutteloze bouwwerken waarvoor België toen "beroemd" was.

Na de eeuwwisseling werd een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde weer actueel. Na 1990 ontwikkelde de nieuwe haven zich immers stormachtig en er vestigden zich onder meer grote overslagbedrijven, auto- en containerterminals. Het sterk toegenomen spoorverkeer veroorzaakte dan ook steeds meer capaciteitsproblemen op lijn 59 tussen Zwijndrecht-Fort en Antwerpen-Berchem. Bovendien beperken de steile toegangshellingen tot de Kennedytunnel de toegelaten treingewichten. De opening van de zogenaamde "Gentboog" verminderde deze problemen nauwelijks. Vandaag rijden er dagelijks 50 tot 60 goederentreinen door de Kennedytunnel, terwijl er per uur 8 reizigerstreinen doorrijden - wat in de spits oploopt tot 12 treinen per uur!

In 2008 werd dan ook gestart met de aanleg van de nieuwe lijn door LOCOBOUW, een tijdelijk consortium van verschillende bouwbedrijven.

Het project wordt gefinancierd als een PPS (publiek-private samenwerking) waarbij de NV Locorail optreedt als opdrachtgever. Na het einde van de werken stelt dit bedrijf de spoorlijn ter beschikking van Infrabel, dat hiervoor gedurende 38 jaar 50 miljoen euro per jaar betaalt aan de NV Locorail.

Links een zicht in de Antigoontunnel in de richting Antwerpen-Noord. Deze tunnel bestaat uit twee van elkaar gescheiden pijpen. De rode verlichting is een sfeerverlichting, aangebracht voor een bezoek van de werknemers van TUC RAIL.
Rechts een zicht in de Antigoontunnel (hier onder het Waaslandkanaal) in de richting van de Waaslandhaven (tussen de punten 3 en 4 op de kaarten pagina 27. *Geert PACKET.*


NEDERLAND
BELGIE
Schelde
Zie Plan N° 10801-Waaslandhaven.cdr
WAASLANDHAVEN
1e Fase
2e Fase
RAPENBURG
ELECTRABEL KERNCENTRALE
OUDE SLUIS
SAEFTINGE
ARENBERG
DOELDOK
DOELDOK (TE DEMPEN I 1964)
POLDERDIJK I-2-3
KRIJGSMANNENHOOK
ANTWERP STONE TERMINAL
VERREBROEKDOK
VERREBROEK
TARMAC/ANTWERP EURO TERMINAL
VOPAK
WAASLANDKANAAL
DIEURGANCKDOK (in aanleg)
HERCULES
DP WORLD
HNN TERMINAL
P.&O. PORTS
KALSHOEK
INDAVER
LIEKENSHOEK
KATOENATIE
BAYER
KALLO INDUSTRIES
NOORDELIJK INSTEEKDOK
ZUIDELIJK INSTEEKDOK
WESTERLIJKDOK
VANLOCK
ADPQ
KALLO
BEVEREN
Gent
MELSELE
ZWIJNDRECHT
MLV
NV INSPEC BELGIUM
BAYER-RUBBER
TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN
MARSHALLDOK
ATOFINA
ESSO RAFF
PETROLI
HANSADOK
6de HAVENDOK
5de HAVENDOK
4de HAVENDOK
3de HAVENDOK
2de HAVENDOK
1ste HAVENDOK
LEOPOLDDOK
ALBERTDOK
AMERIKADOK
ASIADOK
AUSTRALIADOK
BRUGSE
BELGISCHE
WEST-SCHELDE
ANTWERPEN-WEST
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN
ANTWERPEN-LUCHTBAL
ANTWERPEN-DAM
ALBERTKANAAL
SGGSB
ANTWERPEN-CENTRAAL
ANTWERPEN-SCHIJNPOORT
TERMINAL IFB
ANTWERPEN-ZUID
ANTWERPEN-KIEL
ANTWERPEN-OOST
ANTWERPEN-BERCHEM
HOBOKEN-POLDER
MEXICONATIE
ALCA
UMICORE
GALGENWEEL
KAPELLEN
SINT-MARIABURG
EKEREN
Breda (NL)
Boom
Lier
1 : N° 10801-Antwerpen-2111-1.dwg
2 : N° 10801-Antwerpen-2111-2.dwg
3 : N° 10801-Antwerpen-2111-3.dwg
4 : N° 10801-Antwerpen-2112-1.dwg
5 : N° 10801-Antwerpen-2112-2.dwg
6 : N° 10801-Antwerpen-2112-5.dwg
6 : N° 10801-Antwerpen-2112-3.dwg
7 : N° 10801-Antwerpen-2112-4.dwg
9 : N° 10801-Antwerpen-2121-1.dwg
10 : N° 10801-Antwerpen-2121-2.dwg
11 : N° 10801-Antwerpen-2121-3.dwg
12 : N° 10801-Antwerpen-2131-1.dwg
13 : N° 10801-Antwerpen-2131-2.dwg
14 : N° 10801-Antwerpen-2131-3.dwg
15 : N° 10801-Antwerpen-2131-4.dwg
16 : N° 10801-Antwerpen-2132-1.dwg
17 : N° 10801-Antwerpen-2132-2.dwg
21 : N° 10801-Antwerpen-2132-3.dwg
18 : N° 10801-Antwerpen-2133-3.dwg
19 : N° 10801-Antwerpen-2133-1.dwg
20 : N° 10801-Antwerpen-2133-2.dwg
0 500 1000 1500 2000 2500 3000

Na deze periode wordt Infrabel eigenaar van de tunnel. De totale investering bedraagt 872 miljoen euro, wat betaald wordt door de NV Locorail (690 miljoen), het Vlaams Gewest (107 miljoen) en Infrabel (75 miljoen). De jarenlang ongebruikte tunnel onder het Waaslandkanaal kon in het project geïntegreerd worden, wat een belangrijke besparing betekende.

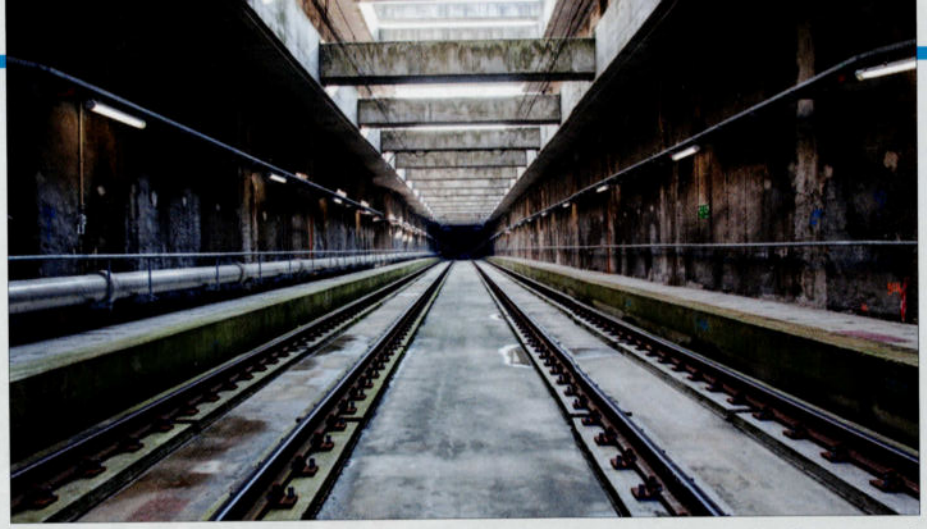
Beschrijving van de lijn

Deze dubbelsporige lijn is 16,2 km lang en ze ligt voor ruim de helft van haar lengte in tunnels. Ze vormt in feite de verlenging van de bestaande lijn 10 Zwijndrecht-Fort - Bundel-Zuid" en bestaat uit verschillende delen:

- van Bundel-Zuid tot de tunnel onder het Waaslandkanaal (6700 m) is het een klassieke spoorlijn die grotendeels naast de E34 en de R2 ligt. Naast de R2 daalt het spoor in een betonnen open sleuf tot aan de tunnel onder het Waaslandkanaal;
- de tunnel onder het Waaslandkanaal (1200 m) bestaat uit een dubbelsporige koker;
- de zuidelijke toegangshelling naar de eigenlijke tunnel onder de Schelde (588 m waarvan 350 m in een betonnen open sleuf);
- twee enkelsporige tunnelkokers onder de Schelde en het Kanaaldok B1/B2 (5978 m). De kokers hebben een binnendiameter van 7,3 m en ze zijn om de 300 m met elkaar verbonden. Deze nieuwe Scheldetunnel, die dus uit verschillende elementen bestaat, kreeg de naam "Antigoontunnel", naar een reus die volgens de legende in de Romeinse periode de schippers op de Schelde zou hebben geterroriseerd;
- de noordelijke toegangshelling tot de aansluiting met de lijn 11 (1734 m), bestaande uit verschillende onderbruggingen en spoorgedeelten in een sleuf.

In de tunnels ligt het spoor op een betonnen plaat en de hele lijn werd uitgerust met ETCS niveau 1. De refertesnelheid op de nieuwe lijn bedraagt 90 km/h.

Er werd veel aandacht besteed aan de veiligheid. De tunnelgedeelten werden voorzien van camera's, brand- en gasdetectiesystemen, een ventilatiesysteem, een waterleiding met hydranten en een automatisch schuimblussysteem. Voor de hulpdiensten zijn er in totaal 14 evacuatieschachten.

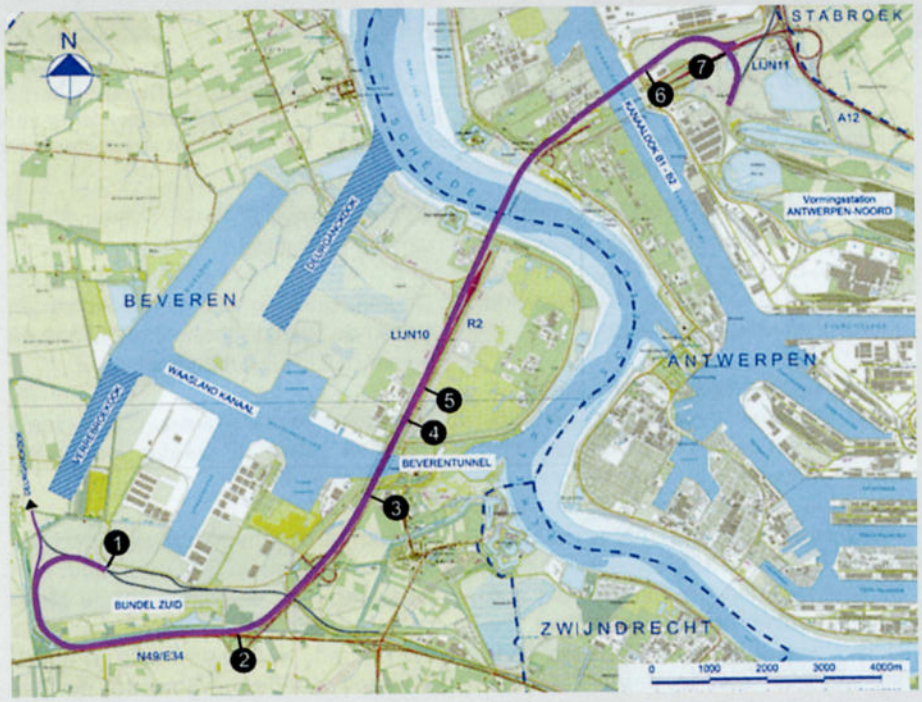


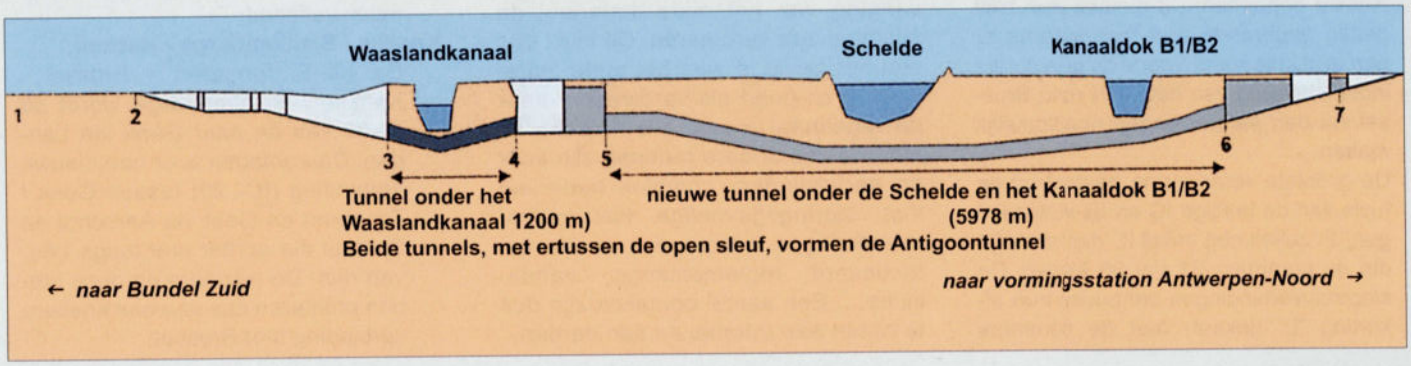
Een zicht in de open sleuf tussen de tunnel onder het Waaslandkanaal en de nieuwe tunnel, richting Waaslandhaven (gelegen tussen de punten 4 en 5 op de plans). De tunnel onder het Waaslandkanaal, de open sleuf en de nieuwe geboorde tunnel vormen de Antigoontunnel.
Geert PACKET.

Vooruitzichten

De nieuwe tunnel biedt een aantal voordelen ten opzichte van de huidige route via de Kennedytunnel. Zo wordt de af-stand tussen Antwerpen-Noord en de Waaslandhaven maar liefst 22 km korter en laten de geringere stijgingspercentages zwaardere treinen toe. Ook doorgaande goederentreinen (bv tussen Nederland en Frankrijk) profiteren van deze verbinding. In de komende jaren wordt een sterke groei van het goederenverkeer per spoor verwacht door de verdere ontsluiting van de haven en de bouw van nieuwe dokken.

Studies voorspellen dat, dankzij de nieuwe tunnel, het aantal goederentreinen in het drukke knooppunt Antwerpen-Berchem met de helft zal verminderen. In de Kennedytunnel zouden er dan geen goederentreinen meer rijden. Dit moet leiden tot een merkbare verbetering van de regelmaat van het reizigersverkeer in en rond Antwerpen.





HET NIEUWE VERVOERSPLAN

↑ FOTO 124-36 ***Op 28 september 2012 rijdt de IC E 1313 Knokke / Blankenberge - Tongeren door Hoeselt. Vanaf 14 december wordt deze verbinding vervangen door de IC-20 Gent-Sint-Pieters - Brussel - Aarschot - Hasselt - Tongeren / Genk, die niet via Leuven rijdt. Reizigers uit Tongeren, Genk, Hasselt, Diest en Aarschot profiteren vanaf nu de hele dag door van een veel snellere verbinding naar Brussel. De verbinding naar Knokke / Blankenberge wordt dan verzekerd door de IC-03 naar Genk via Brussel, Leuven, Landen en Hasselt.*** *Jean-Yves LAMBIET.*

Op 14 december 2014 wordt het nieuwe vervoersplan van de NMBS ingevoerd. Het is de bedoeling de dienstverlening en de stiptheid te verbeteren en op hetzelfde moment efficiënter te werken.

Het vroegere transportplan dateert uit 1998. Sindsdien is niet alleen de NMBS, maar ook de gehele mobiliteit sterk veranderd. Bovendien moesten de spoorwegen het hoofd bieden aan een aanzienlijke stijging van het aantal reizigers: +70 % sinds 1998. Anderzijds voert Infrabel grote spoorwerken uit die een impact hebben op het treinverkeer. De NMBS was dus gedwongen om haar transportplan aan te passen aan de nieuwe behoeften. Dit nieuwe plan blijft geldig gedurende drie jaar, waarna er een evaluatie komt. Vooral de geleidelijke indienststelling van het GEN rond Brussel zal dan aanpassingen noodzakelijk maken.
De grootste verandering bestaat uit de fusie van de huidige IC en IR-verbindingen. Er zullen nog enkel IC-diensten zijn die de nummers 01 t/m 35 krijgen. De stoptreinverbindingen behouden hun afkorting "L" (lokaal) met de nummers 01 t/m 30 terwijl er 18 GEN-verbindingen worden gecreëerd.

De aanduidingen voor de piekuurtreinen (P) en de toeristische treinen tijdens de zomer (EXT) blijven behouden.

Er werd geen enkel station of stopplaats gesloten maar er werden ook geen nieuwe geopend.

Op talrijke verbindingen werd de reistijd met gemiddeld 3 % verhoogd, een maatregel van de NMBS om de soms catastrofale stiptheid van de treinen te verbeteren. Nochtans heeft de maatschappij steeds beweerd dat de vervanging van het oude materieel de stiptheid zou verbeteren. Dit blijkt dus niet het geval te zijn: het oude materieel is zo goed als verdwenen maar de regelmaat is nog even slecht. Er moeten dus andere redenen zijn voor de vertragingen: complex materieel met storingsgevoelige informatica, seinstoringen, werken, een steeds restrictievere reglementering, vandalisme,... Een aantal oorzaken zijn dus te wijten aan Infrabel en aan derden.

We geven nu per hoofdas of lijn de voornaamste wijzigingen en verbeteringen:

Waalse as: De IC-verbinding Liège - Lille wordt gesplitst: IC-25 Liège - Namur - Charleroi - Mons en IC-19 Namur - Charleroi - Mons - Lille;

Benelux: De *Benelux* (IC-35) biedt 16 treinparen per dag aan in plaats van 12 en de treinen hebben opnieuw Amsterdam CS als bestemming of vertrekstation;

Diabolo: de treinen naar Brussel-Nationale-Luchthaven gebruiken volop de *Diabolo*. De luchthaven wordt door vier IC's per uur bediend;

L0 Noord-Zuid Verbinding: de reistijd wordt voor alle treinen met twee minuten verlengd;

Knokke / Blankenberge - Hasselt: De IC E Tongeren - Brussel - Knokke / Blankenberge wordt de IC-03 van en naar Genk via Landen. Daarentegen is er een nieuwe verbinding (IC- 20) tussen Genk / Tongeren en Gent via Aarschot en Brussel die echter niet langs Leuven rijdt. De reizigers uit deze steden profiteren dus van een snellere verbinding met Brussel;

L19: alle treinen rijden van en naar Hamont;

L36: tussen Brussel en Leuven rijden vier IC's per uur. In het weekend rijden de L-treinen klokvast tussen Liège en Waremme;

L37: Aachen Hbf wordt eindelijk om het uur bediend door de L-09 Spa - Verviers - Welkenraedt - Aachen Hbf. Daarentegen zijn er nu geen directe klassieke treinen meer tussen Liège en Aachen;

L50A: tussen Brussel, Gent en Brugge rijden vier IC's per uur in plaats van drie;

L86: de treindienst L-05 bestaat uit twee delen die in Oudenaarde worden samengevoegd. Een deel komt uit Ronse en een deel uit Kortrijk;

L94: de trek-duwtreinen betstaande uit M4-rijtuigen met de reeks 21 worden vervangen door motorstellen 96 en M6-rijtuigen;

L124: er komt een nieuwe IC-27 Charleroi - Brussel-Luxemburg die elk uur rijdt;

L125: alle IC's stoppen in Andenne en Flémalle-Haute;

L154: alle treinen van de L-11 Libramont - Bertrix - Dinant (een trein om de twee uur) worden verlengd tot Namur;

L161: Namur en Gembloux hebben drie in plaats van twee treinen per uur naar Brussel;

L162: tussen Arlon en Luxembourg rijden de L-treinen om de twee uur. Tussen Namur en Ciney worden de L-treinen beperkt tot Assesse, een tijdelijke maatregel als gevolg van de werken.

De hoofdlijnen worden dus goed bediend, maar op de andere verbindingen is dit zeker niet het geval.

↑ FOTO 124-37 ***De Benelux-treinen rijden weer naar Amsterdam CS. Bovendien stijgt het aantal treinparen van 12 naar 16 per dag. Op 2 februari 2012 staat de IC-B 9231 naar Brussel-Zuid klaar voor vertrek in Amsterdam CS.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

In Nederland bestaat de basisdienst op hoofdlijnen bijvoorbeeld uit minimum twee IC's en twee stoptreinen per uur en per richting, met perfect georganiseerde aansluitingen in de knooppunten.
Negatief is vooral het verdwijnen van veel vroege en late treinen op een aantal lijnen. Bovendien worden een aantal stopplaatsen nog enkel tijdens de spits bediend, zoals op de lijn 132 Charleroi - Couvin.

Bij het materieel verandert er niet veel. De *Desiro's* worden op werkdagen nog enkel gebruikt voor de L-treinen en het GEN, met uitzondering van de IC-11, 27, 28, 31 en 32 (de IC-27, 28 en 32 zijn in feite de voormalige L- of *City-Rail*-verbindingen).

De klassieke tweeledige motorstellen (reeksen 600-700 en *CityRail*) worden voornamelijk in Wallonië ingezet. De enige diensten in Vlaanderen zijn de IC-11, 30, 31 en 32.

Op de lijn 125 Namur - Liège verschijnen nu ook trek-duwtreinen op de IC-verbindingen.

Op de lijn 154 Namur - Dinant rijden enkel *Desiro*'s, met uitzondering van de P-treinen.

IC

De 16 vroegere IR-verbindingen fusioneerden met de 18 IC's, waardoor 35 IC-verbindingen ontstonden. Ze worden nu aangeduid met een cijfer in plaats van een letter: IC-01 t/m IC-35. Het ingezette rollend materieel wordt weergegeven onder voorbehoud van wijzigingen op het laatste moment.

IC-01 *Oostende - Gent - Brussel - Liège - Eupen*

Stops: Oostende, Brugge, Gent St-Pieters, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Leuven, Liège Guillemins, Verviers-Central, Welkenraedt, Eupen.
Materieel: trek-duwstellen reeks 18 + I11 en M6

IC-02 *Oostende - Gent - Antwerpen*

Stops: Oostende, Brugge, Gent St-Pieters, Gent-Dampoort, Lokeren, St-Niklaas, Beveren-Waas, Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal.
Materieel: motorstellen 96, trek-duwstellen reeks 18 + M6

IC-03 *Blankenberge / Knokke - Brussel - Genk*

Stops: Blankenberge / Knokke, Duinbergen, Heist, Brugge, Aalter, Gent St-Pieters, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Leuven, Tienen, Landen, St-Truiden, Alken, Hasselt, Kiewit, Bokrijk, Genk.
Materieel: trek-duwstellen reeks 19 + M6

IC-04 *Antwerpen - Gent - Kortrijk - Poperinge / Lille*

Stops: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, St-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent St-Pieters, Waregem, Kortrijk, Bissegem, Wevelgem, Menen, Wervik, Komen, Ieper, Poperinge / Moeskroen, Lille-Flandres.
Materieel: motorstellen 96

IC-05 Charleroi - Brussel - Antwerpen

Stops: Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal.
Materieel: trek-duwstellen reeksen 18 en 27 + M6

IC-06 *Tournai - Brussel-Nat.-Luchthaven - Mons*

Stops: Tournai, Leuze, Ath, Silly, Edingen, Halle, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Diegem, Zaventem, Luchthaven, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Braine-le-Comte, Soignies, Jurbise, Mons.

Materieel: motorstellen 96, trek-duwstellen reeks 18 + M6

IC-07 *Charleroi - Brussel - Antwerpen*

Stops: Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal.

Materieel: trek-duwstellen reeks 18 en 27 + M6

IC-08 *Antwerpen - Nat.-Luchth. - Leuven - Hasselt*

Stops: Antw.-Centraal, Antw-Berchem, Mechelen, Brussel-Nationale Luchthaven, Leuven, Aarschot, Diest, Hasselt.

Materieel: motorstellen *Break*

IC-09 *Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven*

Stops: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Leuven.

Materieel: motorstellen *Break*

IC-10 *Antwerpen - Mol - Hamont / Hasselt*

Stops: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Lier, Herentals, Olen, Geel, Mol, / Lommel, Overpelt, Neerpelt, Hamont / Balen, Leopoldsburg, Beverlo, Beringen, Heusden, Zolder, Zonhoven, Hasselt.

Materieel: motorwagen reeks 41

IC-11 *Binche - Brussel - Turnhout*

Stops: Binche, Leval, La Louvière-Sud, La Louvière-Centre, Ecaussinnes, Braine-le-Comte, Tubize, Halle, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Vilvoorde, Mechelen, Lier, Herentals, Tielen, Turnhout.

Materieel: vierledige motorstellen
trek-duwstellen reeks 18 en 27 + M6

IC-12 *Kortrijk - Gent - Brussel - Welkenraedt*

Stops: Kortrijk, Harelbeke, Waregem, Deinze, De Pinte, Gent-Sint-Pieters, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Leuven, Liège-Guillemins, Angleur, Pepinster, Verviers-Central, Welkenraedt.

Materieel: trek-duwstellen reeks 18 + I11

IC-13 *Hasselt - Liège - Maastricht*

Stops: Hasselt, Diepenbeek, Bilzen, Tongeren, Glons, Liers, Milmort, Herstal, Liège-Palais, Liège-Jonfosse, Liège-Guillemins, Bressoux, Visé, Eijsden, Maastricht-Randwyck, Maastricht.

Materieel: motorstellen *Break*

IC-14 *Quiévrain - Brussel - Liège*

Stops: Quiévrain, Thulin, Hainin, Boussu, St-Ghislain, Quaregnon, Jemappes, Mons, Jurbise, Soignies, Braine-le-Comte, Halle, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Leuven, Tienen, Landen, Waremme, Ans, Liège-Guillemins.

Materieel: motorstellen *Break*

IC-15 *Antwerpen - Noorderkempen*

Stops: Antwerpen-Centraal, Noorderkempen.

Materieel: motorstellen *Desiro*

IC-16 *Brussel - Namur - Luxembourg*

Stops: Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Schuman, -Luxemburg, Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon, Luxembourg

Materieel: motorstellen 96, reeks 13 + gesleepte M6

IC-17 *Schaarbeek - Namur - Dinant*

Stops: Schaarbeek, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg, Ottignies, Gembloux, Namur, Jambes, Lustin, Godinne, Yvoir, Dinant.

Materieel: motorstellen Desiro

IC-18 *Brussel - Namur - Liège*

Stops: Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Schuman, -Luxemburg, Ottignies, Gembloux, Namur, Andenne, Statte, Huy, Flémalle-Haute, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais.

Materieel: trek-duwstellen reeks 21 + M4, en reeks 18 + M6

IC-19 *Lille - Tournai - Namur*

Stops: Lille-Flandres, Froyennes, Tournai, St-Ghislain, Mons, La Louvière-Sud, Charleroi-Sud, Tamines, Namur.

Materieel: motorstellen 96

IC-20 *Gent - Brussel - Aarschot - Hasselt - Tongeren / Genk*

Stops: Gent-Sint-Pieters, Merelbeke, Melle, Wetteren, Lede, Aalst, Denderleeuw, Liedekerke, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Aarschot, Diest, Hasselt, / Diepenbeek, Bilzen, Tongeren / Kiewit, Bokrijk, Genk.

Materieel: motorstellen *Break*, trek-duwstellen reeks 19 en 27 + M6

IC-21 *Gent - Dendermonde - Mechelen*

Stops: Gent-Sint-Pieters, Wetteren, Dendermonde, Londerzeel, Mechelen.

Materieel: trek-duwstellen reeks 21 en 27 + M4

IC-22 *Brussel - Antwerpen - Essen*

Stops: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Vilvoorde, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mortsel Oude-God, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Ekeren, Kapellen, Heide, Kalmhout, Essen.

Materieel: vierledige motorstellen
trek-duwstellen reeks 21 + M5

IC-23 *Brugge - Brussel - Nat.-Luchth. - Brussel - Kortrijk - Oostende*

Stops: Brugge, Aalter, Gent St-Pieters, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Brussel-Nationale Luchthaven, Brussel-Noord, -Centraal - Zuid, Denderleeuw, Zottegem, Oudenaarde, Kortrijk, Ingelmunster, Izegem, Roeselare, Lichtervelde, Torhout, Zedelgem, Brugge, Oostende.

Materieel: motorstellen 96, trek-duwstellen reeks 18 + M6

IC-24 *Charleroi - Walcourt - Couvin*

Stops: Charleroi-Sud, Berzée, Walcourt, Phlippeville, Mariembourg, Couvin.

Materieel: Motorwagens reeks 41

IC-25 *Mons - Namur - Liège*

Stops: Mons, La Louvière-Sud, Marchienne-au-Pont, Charleroi-Sud, Châtelet, Tamines, Auvelais, Jemeppe-s/Sambre, Namur, Andenne, Huy, Flémalle-Haute, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais.

Materieel: motorstellen 96

IC-26 *Kortrijk - Tournai - Brussel - Dendermonde - St-Niklaas*

Stops: Kortrijk, Moeskroen, Herseaux, Froyennes, Tournai, Leuze, Ath, Silly, Endingen, Halle, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Jette, Dendermonde, Zele, Lokeren, Sinaai, Belsele, St-Niklaas.

Materieel: motorstellen *Break*, trek-duwstellen reeks 18 + M6

↑ FOTO 124-38 ***De IC's op de lijn Brussel - Tournai zullen niet meer bestaan uit M4-rijtuigen. Zij worden vervangen door M6-rijtuigen en motorstellen 96.***
Hier een IC met bestemming Tournai en Moeskroen te Beert-Bellingen op 28 juni 2008. *Pierre HERBIET.*

IC-27 *Charleroi - Nivelles - Brussel-Luxemburg*

Stops: Charleroi-Sud, Marchienne-au-Pont, Roux, Courcelles-Motte, Luttre, Obaix-Buzet, Nivelles, Lillois, Braine-l'Alleud, Waterloo, St.-Genesius-Rode, Linkebeek, Sint-Job, Diesdelle, Boondaal, Etterbeek, Brussel-Luxemburg.
Materieel: motorstellen *Desiro*

IC-28 *Antwerpen - St-Niklaas - Gent*

Stops: Antwerpen-Centraal, -Berchem, -Zuid, St-Niklaas, Lokeren, Beervelde, Gent-Dampoort, Gent-St-Pieters.
Materieel: motorstellen *Desiro*

IC-29 *De Panne - Gent - Aalst - Nat. Luchth. - Landen*

Stops: De Panne, Koksijde, Veurne, Diksmude, Kortemark, Lichtervelde, Tielt, Deinze, De Pinte, Gent-Sint-Pieters, Wetteren, Schellebelle, Serskamp, Lede, Aalst, Erembodegem, Denderleeuw, Liedekerke, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Nationale Luchthaven, Leuven, Vertrijk, Tienen, Ezemaal, Neerwinden, Landen.
Materieel: motorstellen 96 en *Break*

IC-30 *Antwerpen - Herentals - Turnhout*

Stops: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Lier, Herentals, Tielen, Turnhout.
Materieel: klassieke stellen, vierledige motorstellen, trek-duwstellen reeks 27 + M4

IC-31 *Brussel - Mechelen - Antwerpen*

Stops: Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Vilvoorde, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mortsel Oude-God, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal.
Materieel: klassieke stellen, vierledige motorstellen, trek-duwstellen reeks 21 + M5

IC-32 *Brugge - Lichtervelde - Kortrijk*

Stops: Brugge, Zedelgem, Torhout, Lichtervelde, Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Kortrijk.
Materieel: klassieke motorstellen, motorstellen *Desiro*

IC-33 *Liège - Gouvy - Luxembourg*

Stops: Liège-Guillemins, Angleur, Poulseur, Rivage, Aywaille, Coo, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy, Luxembourg.
Materieel: gesleepte rijtuigen 3000 CFL + I10

IC-34 *Brussel - Luxembourg*

Stops: Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Schuman, -Luxemburg, Namur, Libramont, Arlon, Luxembourg.
Materieel: motorstellen 96

IC-35 *Brussel - Antwerpen - Amsterdam*

Stops: Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Nationale Luchthaven, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam-Centraal, Den Haag, Schiphol, Amsterdam-Centraal.
Materieel: trek-duwstellen reeks 28 + ICR-rijtuigen NS

L

Er zijn 30 L-verbindingen, genummerd L-01 t/m L-30.
Bepaalde verbindingen zijn momenteel geschrapt en vervangen door IC's, zoals tussen Brugge en Kortrijk. Deze verbinding krijgt nu 2 IC's die overal stoppen.
De oude L-treinen Namur - Ciney worden beperkt tot Assesse.
De stopplaatsen Florée en Natoye worden tijdelijk niet meer bediend wegens de vernieuwigswerken op lijn 162.

L-01 ***Namur - Huy - Liège***
Materieel: klassieke motorstellen

L-02 ***Zeebrugge- Brugge - Gent***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-03 ***Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt***
Materieel: Motorstellen *Break*

L-04 ***Jurbise - Braine-le-Comte***
Materieel: klassieke motorstellen

L-05 ***Kortrijk / Ronse - Oudenaarde - Gent - Eeklo***
Materieel: motorwagens reeks 41

L-06 ***Charleroi - La Louvière - Manage - Luttre***
Materieel: klassieke motorstellen

L-07 ***Charleroi - Erquelinnes.***
Materieel: klassieke motorstellen

L-08 ***Namur - Gembloux - Ottignies***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-09 ***Spa - Verviers - Welkenraedt - Aachen***
Materieel: klassieke motorstellen

L-10 ***Ciney - Marloie -Libramont***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-11 ***Namur - Dinant - Bertrix - Libramont***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-12 ***Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg***
Materieel: *Libramont - Arlon* : motorstellen *Desiro*
Arlon - Luxembourg : motorstellen 96

L-13 ***Libramont - Virton - Arlon***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-14 ***Ottignies - Charleroi - Namur - Jambes***
Materieel: klassieke motorstellen

L-15 ***Liers - Liège - Marche - Marloie***
Materieel: klassieke motorstellen

L-16 ***Namur - Assesse***
Materieel: klassieke motorstellen

L-17 ***Herstal - Liège - Verviers***
Materieel: klassieke motorstellen

↓ FOTO 124-39 ***De klassieke motorstellen (reeksen 600/700 en CityRail) zullen enkel worden ingezet voor lokaal verkeer en voornamelijk in Wallonië. De 973 verlaat de stopplaats Ghlin op 12 maart 2012 en rijdt verder naar Jurbise.*** *Christian AUQUIERE.*

L-19 ***Braine-le-Comte - Manage***
Materieel: klassieke motorstellen

L-21 ***Waremme - Liège***
Materieel: klassieke motorstellen

L-22 ***Puurs - Antwerpen - Essen - Roosendaal***
Materieel: vierledige motorstellen

L-23 ***Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven***
Materieel: motorstellen *Break*

L-24 ***Antwerpen - Lier - Herentals - Mol***
Materieel: motorwagens reeks 41

L-25 ***Gent - Zottegem - Geraardsbergen***
Materieel: motorwagens reeks 41

L-26 ***Quévy - Mons - La Louvière.***
Materieel: klassieke motorstellen

L-27 ***Leuven - Mechelen - Puurs - St-Niklaas***
Materieel: motorstellen *Break*

L-28 ***Gent - Dendermonde - Mechelen - Leuven***
Materieel: motorstellen *Desiro*

L-29 ***Geraardsbergen - Ath - Mons - Tournai***
Materieel: klassieke motorstellen

L-30 ***Lokeren - Antwerpen***
Materieel: motorstellen *Sprinter*

De verbindingen L-18 en L-20 rijden niet tijdens de week, maar enkel in het weekend. (Zie hieronder).

GEN-RER

Op alle verbindingen worden de nieuwe Desiro's ingezet, met als uitzondering de GEN-I, K en L waarvoor motorstellen *Sprinter* zullen worden gebruikt.

GEN-A ***Braine-le-Comte - Brussel - Leuven***

GEN-B ***Braine-le-Comte - Brussel - Leuven***

GEN-C ***Brussel - Ottignies***

GEN-D ***Dendermonde - Jette - Brussel - Jette - Denderleeuw - Aalst***

GEN-E ***Nivelles - Brussel - Mechelen - Antwerpen***

GEN-F ***Ottignies - Wavre - Leuven***

GEN-G ***Ottignies - Wavre - Leuven***

GEN-H ***Nivelles - Brussel - Mechelen - Antwerpen***

GEN-I ***Halle - Boondaal - Vilvoorde - Mechelen***

GEN-J ***Brussel - Ottignies - Louvain-la-Neuve***

GEN-K ***Halle - Boondaal - Brussel-Luxemburg***

GEN-L ***Brussel-Luxemburg - Delta - Vilvoorde - Mechelen***

GEN-M ***Denderleeuw - Geraardsbergen - Edingen - Brussel - Schaarbeek***

GEN-N ***Halle - Boondaal - Brussel-Luxemburg - Jette - Denderleeuw - Aalst***

GEN-O ***Oudenaarde - Brussel - Dendermonde***

GEN-P ***Ottignies - Louvain-la-Neuve***

GEN-Q ***Ottignies - Louvain-la-Neuve***

WEEKEND

Net zoals bij het oude transportplan, worden de verbindingen tijdens de weekends aangepast aan de vraag en komen niet altijd overeen met de weekdienst.

24 IC-verbindingen:

IC-01 t/m 04, 06, 08, 10, 15, 16, 24, 29, 30, 32 en 33:
rijden zoals tijdens de week
IC-09: Antwerpen - Aarschot - Hasselt - Liège
IC-12: Kortrijk - Gent
IC-13: Liège - Maastricht
IC-17: Brussel - Namur - Dinant
IC-19: Tournai - Lille
IC-20: Gent - Aalst - Brussel - Dendermonde - Lokeren
IC-22: Binche - Brussel - Antwerpen
IC-23: Gent - Brussel - Vliegplein - Brussel - Kortrijk - Oostende
IC-25: Moeskroen - Tournai - Mons - Namur - Liège - Liers
IC-31: Charleroi - Brussel - Antwerpen

23 L-verbindingen:

L-01, 02, 07 t/m 11, 14, 15, 17, 23, 25 en 30:
rijden zoals tijdens de week
L-05: Ronse - Gent - Eeklo
L-06: Châtelet - Charleroi - Piéton - La Louvière - Manage - Luttre - Charleroi - Châtelet
L-12: Libramont - Arlon
L-16: Namur - Ciney
L-18: Mons - Quiévrain
L-21: Landen - Liège
L-22: Antwerpen-Zuid - Roosendaal
L-27: Antwerpen - Sint-Niklaas
L-28: Gent - Mechelen
L-29: Lessines - Ath - Mons

9 GEN-verbindingen:

GEN-A, C, F, M, P en Q: rijden zoals tijdens de week
GEN-D: Aalst - Brussel-Noord - Brussel-Zuid - Brussel-West - Jette - Dendermonde - Lokeren
GEN-E: Brussel - Nivelles
GEN-H: Brussel - Antwerpen

FOTO 124-40 → *Op 14 oktober 2014 werd het M2-rijtuig 42458, dat voor de firma Bevers te Oostmalle stond opgesteld (ODB 56, p. 45), overgebracht naar de terreinen van de firma Dick te Tubize, gespecialiseerd in uitzonderlijk vervoer. Daar zal het worden gebruikt als dienstlokaal. Onze foto toont het vertrek van het rijtuig. Rechts zien we 26.102, opgesteld als monument.*
Ter herinnering: dit rijtuig werd in juni 2000 opgesteld op de pier van Blankenberge om een tentoonstelling te huisvesten (zie ODB 43, p. 43) van 30 juni 2000 tot 30 juni 2002. Bij deze gelegenheid kreeg het de moderne grijze M4-livrei. Nadien kreeg het een nieuwe plaats op de vestiging van de firma Bevers te Oostmalle. Pierre HERBIET.

← FOTO 124-41 - FOTO 124-42 ↓
Op 4 en 5 oktober 2014 organiseerde "AMTF Train 1900" stoomtreinritten vanuit Arlon naar Marbehan. De trein werd gesleept door de locomotief Energie 507 uit de verzameling Thiel-Boon (zie OP DE BAAN 99 *blz. 8). De stam was µsamengesteld met een Wegmann-rijtuig en het L-rijtuig 32127, samen met twee dienstrijtuigen.*
Links zien we de aankomst van de trein in het station van Marbehan. Jammer genoeg was de regen ook van de partij. Hieronder: vertrek uit Arlon naar Marbehan. Gwenaël PIERART.

RETROTRAIN te SAINT-GHISLAIN

Zaterdag 6 december

Grote ruilbeurs

Ons museum te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op 6 december aanstaande van 10 tot 16 uur.

Het programma:

- **grote ruilbeurs - de grootste van het land - talrijke handelaars, verkoop van miniatuurtreinen, boeken, foto's;**
- **opening van de TSP-Boetiek: verkoop van de LOCO-kalender 2015 met 12 grote foto's;**
- **buffet en versnaperingen;**
- **voorstelling van het materieel dat door TSP, uitbater van het museum, wordt bewaard;**
- **de afdeling "modelbouw" is geopend voor het publiek. Meerdere banen 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: alle treinen op de verbindingen IC D en IR j stoppen elk uur te St.-Ghislain;**
- **per bus: station Saint-Ghislain.**

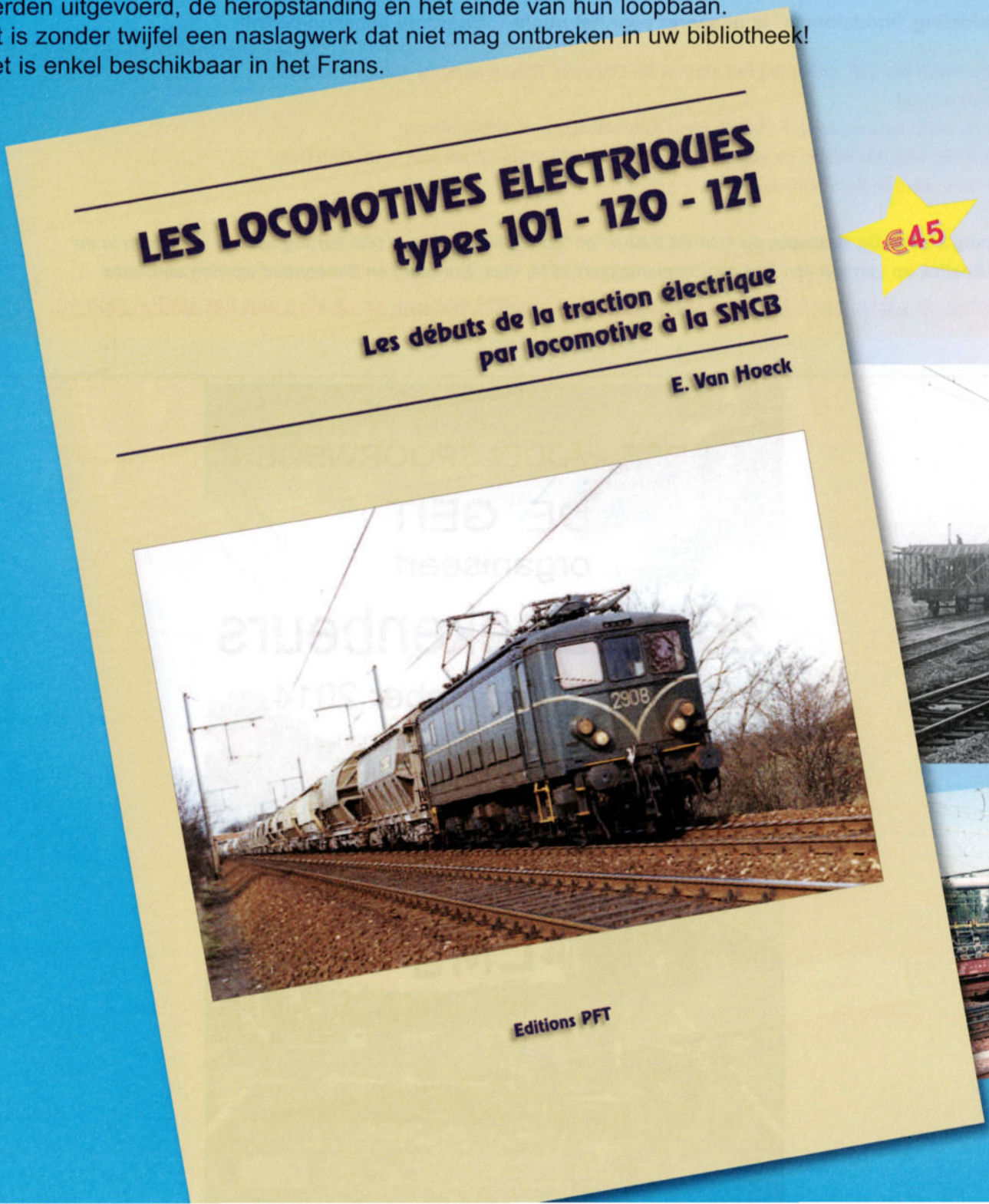
Toegang 2 euro. De abonnees op *"OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2014. Visa, Eurocard en Bancontact worden aanvaard.*

Opgelet: de parking aan het musuem is niet toegankelijk! Gebruik de parking aan het station (300 m).

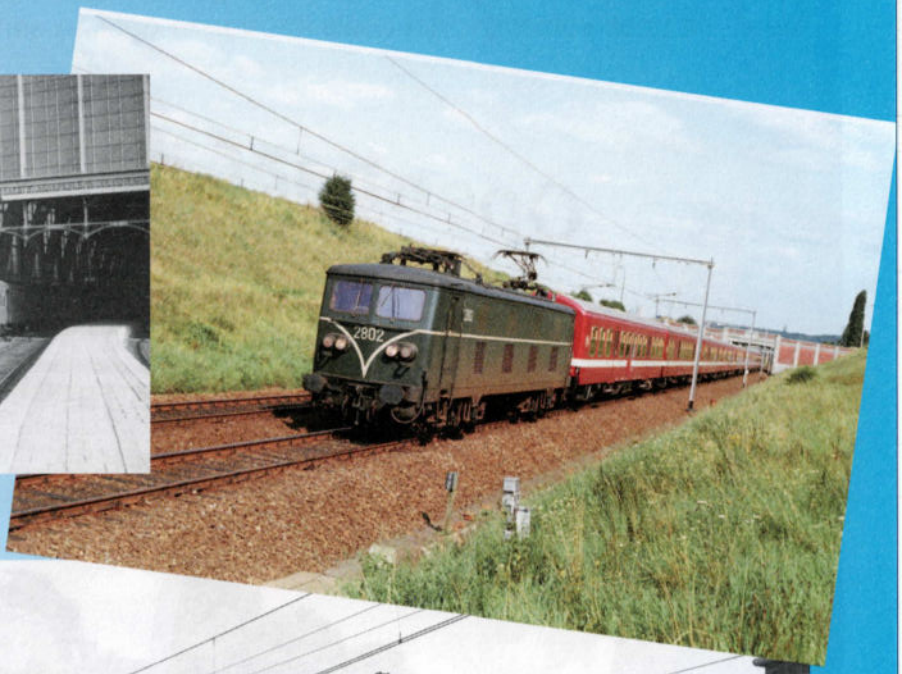
Nieuw!

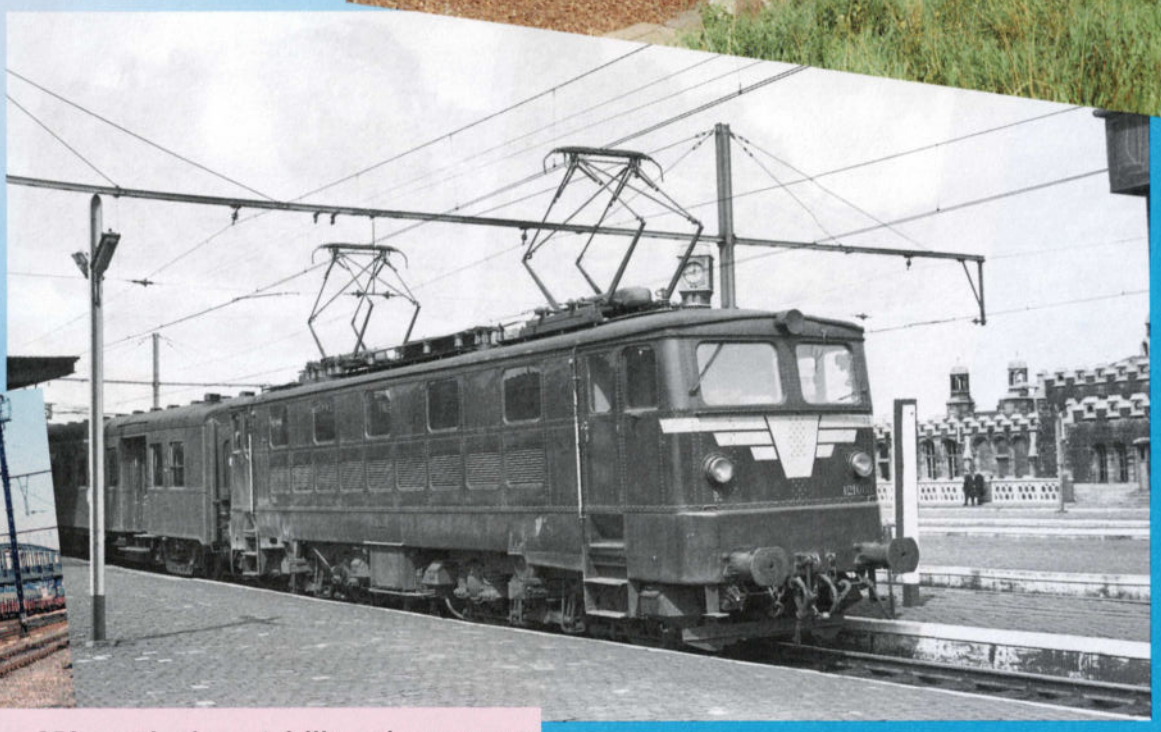
DE LOCOMOTIEVEN TYPES 101-120-121

Naar dit boek werd al jaren uitgekeken. Dit boek, geschreven door Eric Van Hoeck bespreekt de eerste elektrische locomotieven van de NMBS. Het zal beschikbaar zijn tegen de jaarwisseling.
De locomotieven van de types 101, 120 (latere reeksen 29 en 28) en 121, de pioniers van de elektrische tractie, worden in detail besproken.
Men ontdekt de oorsprong van hun concept, de verschillende bouwfasen, de reden van de uiteindelijke keuze, hun gebruik en inzet, hun beurtrol in de verschillende stelplaatsen, de diensten die werden uitgevoerd, de heropstanding en het einde van hun loopbaan.
Dit is zonder twijfel een naslagwerk dat niet mag ontbreken in uw bibliotheek!
Het is enkel beschikbaar in het Frans.



€45





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

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

N i e u w !

Het openbaar vervoer in België 1960-1970

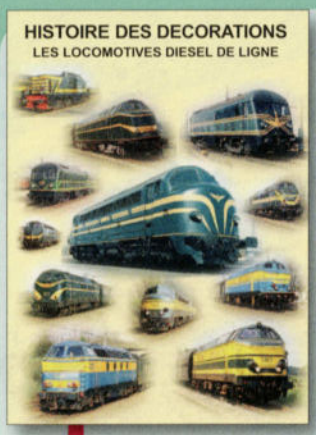
Deel 2 van de geschiedenis van ons openbaar vervoer rolt weldra van de persen. Na een bespreking van de algemene situatie van het openbaar vervoer, wordt elke maatschappij diepgaand geanalyseerd, in verband met de middelen die ze hadden, het effect van de concurrentie van de auto en de maatregelen om hun ondergang tegen te gaan, enz...
Het geheel met 336 pagina's tekst wordt geïllustreerd met meer dan 500 foto's in zwart/wit en in kleur. Dit boek verschijnt, net zoals het eerste deel, in een Nederlandse- en Franstalige versie.

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

Verkoopprijs: € 45 + verzendkosten (1500 gram). Vermelding: Vervoer II

TSP-Boetiek

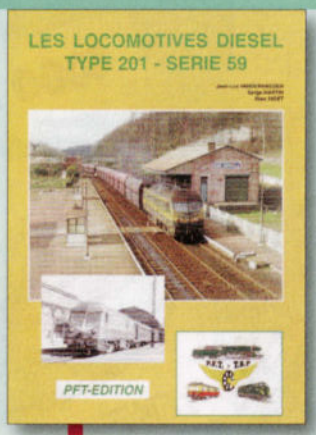
Boeken - TSP-edities



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.

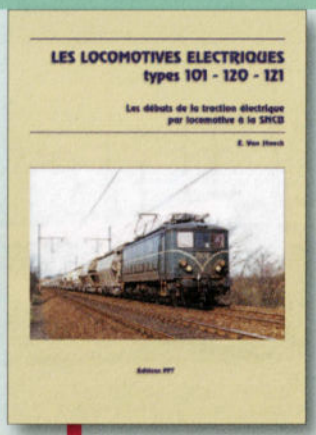
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR. Gekartonneerde kaft-
€ 59,00 - kp 2



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 - kp 2

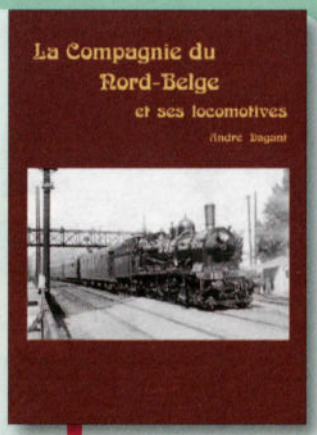


LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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 gekartonneerde kaft - 425 foto's - 75 plans - FR

€ 45,00 - 1500 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.

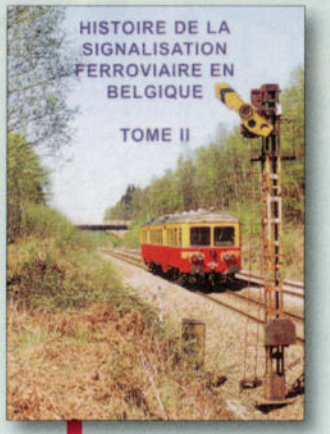
Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartonneerde kaft - FR

€ 59 - kp2

HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

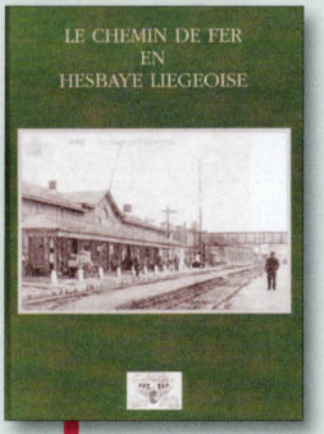
A4 - 191 pagina's
278 foto's - FR
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

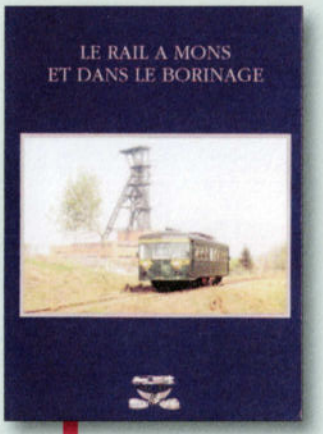
A4 - 256 pagina's
220 foto's - FR
€ 35,00 - kp 2



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

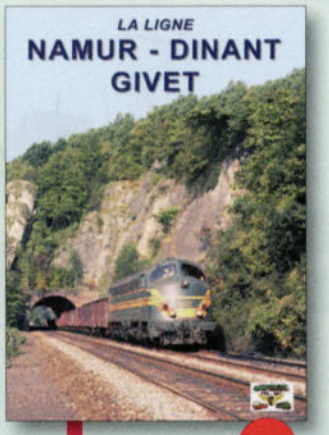
A4 - 168 pagina's
276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

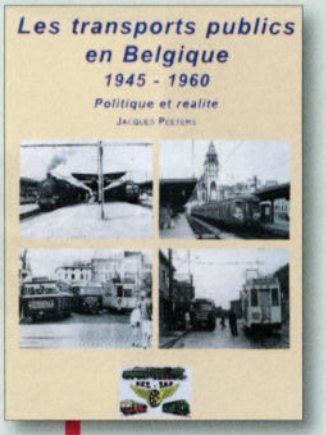
A4 - 160 pagina's - soepele kaft
258 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LIJN 154

Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.

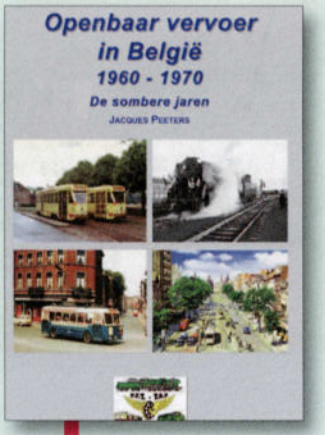
A4 - 232 pagina's - NL of FR
Mededeling: "Lijn 154 NL"
€ 39,00 - kp2



HET OPENBAAR VERVOER

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

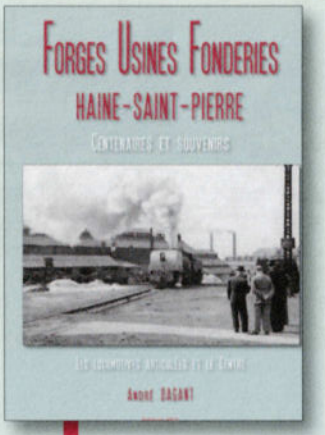
A4 - 287 pagina's - gekartonneerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL of FR
€ 45 - kp2



HET OPENBAAR VERVOER

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970.

A4 - 369 pagina's - gekartonneerde kaft - ± 500 Z/W-foto's - NL of FR
€ 45 - kp2



F.U.F.

Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".

A4 - 255 pagina's - Franstalig

€ 38,00 - kp5

Boeken - TSP-edities

EEN EEUW STOOM Deel II

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

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

EEN EEUW STOOM 3

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

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

EEN EEUW STOOM 4

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

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

EEN EEUW STOOM 5

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

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

EEN EEUW STOOM 6

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

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

ONZE SPOORWEGEN 1
De meerspannigen

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

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

ONZE SPOORWEGEN 2
Motorwagens 1980-2005 - deel 1

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

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

ONZE SPOORWEGEN 3
Motorwagens 1980-2005 - deel 2

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

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

ONZE SPOORWEGEN 4
Door Europa met de Bolle Neuzen

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

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

ONZE SPOORWEGEN 5
De reeks 51

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

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

Onze Trams 1

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

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

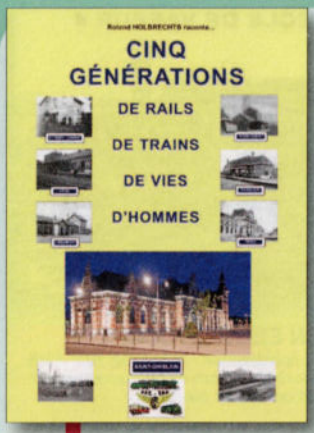
ONZE SPOORWEGEN 7
De reeks 22

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

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

BOEK BIJNA UITVERKOCHT

Boeken TSP-edities



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

RAILEXPO 2010

Beschrijving van al het NMBS-materieel uit de periode 1950 tot 2010.

A4 - 52 pagina's - talrijke kleurenfoto's - tweetalig FR/NL

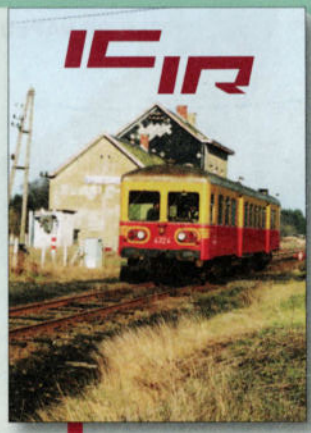
€ 10,00 - 250 g

LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98

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

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

€ 30,00 - 1100 g



IC-IR 1984-2004

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

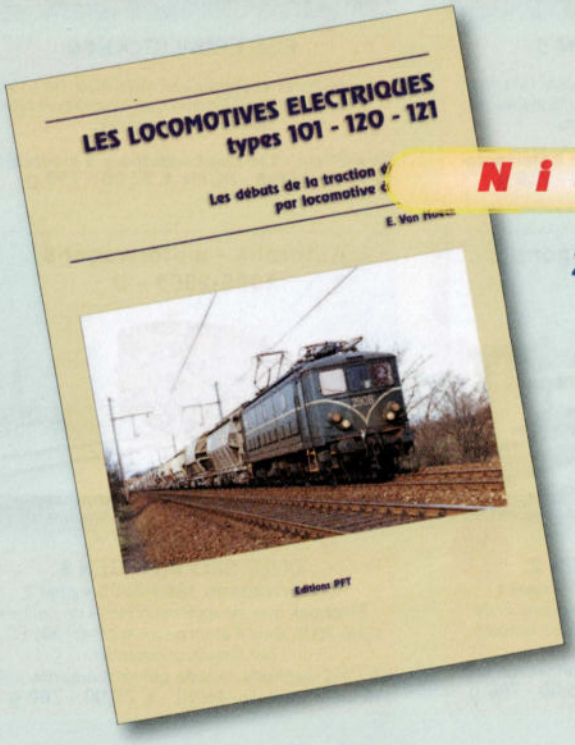
A4 - 216 pagina's - 400 foto's - gekartonneerde kaft - NL/FR

€ 35,00 - kp 2

TRAMS IN BEELD 1

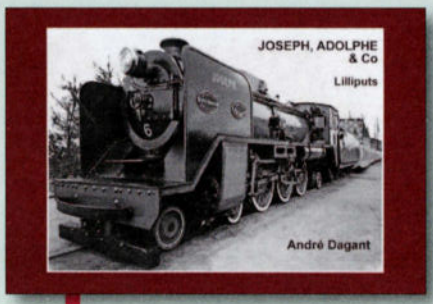
Fotoboek met 200 foto's van trams van de N.M.V.B. in de jaren '60 op de netten Brussel, Antwerpen, Henegouwen, Kust, Grotten van Han.

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



Nieuw!

ZIE PAGINA'S 2 & 3



DE LILLIPUTS

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

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

DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING

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

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

LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS

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

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

Foto's TSP

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 124-24) 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 124-29 ZW): dit zijn zwartwitfoto's.

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

Uiterste besteldatum: 30-01-2015

Leveringsdatum: ± 25-02-2015

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

Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32(0) 65 51 07 76
- Fax : +32(0) 65 66 45 41
- martinserge59@skynet.be (gebruik enkel dit e-mailadres bij bestelling via internet).

❑ Prijs per foto 10 x 15 cm: € 1,00 7 g
❑ Prijs per foto 13 x 18 cm € 1,60 10 g

Fotothema's

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

❑ Nr. 38 :	De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 44 :	De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 49 :	Reeks 62/63 in groen "1970 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

Fotothema's (vervolg)

❑ Nr. 71 :	De 2302 (*OP DE BAAN 72*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 73 :	De 5117/ 5001 (zie *OP DE BAAN 74*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (*OP DE BAAN 77*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 77 :	Homologatieritten (*OP DE BAAN 77*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 78 :	De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€ 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 livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 90 :	De groene motorstellen reeks 700	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 92 :	De "Bolle Neuzen"-parade op L 128	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 93 :	De laatste 73'ers van B-Cargo	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 94 :	De 5167 en 5174 onderweg naar Italië	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 97 :	Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-le-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. 104 :	De reeks 20 in groene livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 105 :	Het historisch motorstel 1935	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 107 :	NMBS-rijtuigen anno 2012	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 109 :	De reeks 26 in groene livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 110 :	De reeks 26 drie verschillende schilderingen	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 111 :	Stoomspektakel op "le Chemlin 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 - Charlertoi	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 120:	Omgeving Geraardsbergen en Lessires 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

FOTOTHEMA 124

10 foto's van de BR 110 met Belgische rijtuigen.

Mededeling: fotothema 124.

HOE BESTELLEN?

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

- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), vervaldag 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	3,80
tot 350 g	2,20	2,20	7,50
tot 1000 g	3,70	3,70	18,00
tot 2000 g	5,20	5,20	35,00
kilopost 2 kg	6,50	6,50	65,00
kilopost 5 kg	9,10	9,10	65,00
kilopost 10 kg	9,10	18,20	130,00

Tarieven in euro (kp = kilopost).

Belangrijke opmerking:

De verzendkosten van uw bestellingen zijn dezelfde binnen Europa als in België! Het is mogelijk dat de leveringstermijn iets langer is voor bestemmingen in het buitenland.

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

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

Op de Baan

OP DE BAAN

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

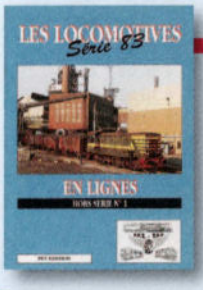
België	€ 40,00
buitenland (Europa)	€ 46,00
buitenland (buiten Europa)	op aanvraag

■ nummers 19 en 20 per stuk:	€ 3,97	100 g
❑ nummers 46 t/m 52 per stuk:	€ 7,50	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 !

❑ **verzamelband voor 12 ODB** € 11,50 kp 2

EN LIGNES - hors série



hors série n°1

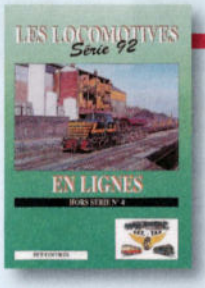
LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pagina's - FR
100 foto's
€ 9,75 - 255 g

hors série n°3

LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pagina's - FR
80 foto's
€ 12,25 - 210 g



hors série n°4

LES LOCOMOTIVES SERIE 92

A4 - 80 pagina's - FR
100 foto's
€ 14,75 - 255 g

Allerlei

LOCO-kalenders

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

❑ **LOCO 2015 € 11,00 kp2**

DVD

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

Parade Gros Nez

A toute vapeur sur le Bocq

Pin's

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

LOCO 2015

Nieuw!

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

Onderwerpen voor 2015 zijn:
- diesellocomotief 5110 te Edingen in de sneeuw;
- motorwagen 4003 te Oudenaarde;
- locotractor 9157 te Ronet;
- diesellocomotieven 6253 + 6255 te Landskouter;
- elektrische locomotief 2005 te Sclaigneaux;
- stoomlocomotief 231E2 van de SNCF te Frameries
- diesellocomotief 211.006 te Purnode;
- prototypemotorstel 050 te Berchem;
- TRAXX van Akiem te Marches-les-Dames;
- diesellocomotief 6202 te Gent;
- diesellocomotieven 6006, 1604 CFL en 6215 te Troisvierges
- locomotief nr. 9 van de steenkoolmijn te Beringen;

€11

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

STOOM 6

Het zesde deel uit de reeks **"Een eeuw Stoom"** is beschikbaar. De foto's zijn zoals steeds, ingedeeld in de drie grote tijdperken 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966 die overeenkomen met de drie nummeringssystemen (Belgische Staat, NMBS met 4 cijfers en NMBS met 5 cijfers). Twee andere hoofdstukken geven een beeld van de industriële spoorwegen en stoomlocomotieven van buitenlandse netten. Het boek telt 136 foto's - waarvan 8 kleurenopnamen - met tweetalige onderschriften.

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

UW ABONNEMENT OP DE BAAN 2015

ok 1/1/15

Dit is de laatste OP DE BAAN van het jaar 2014 en het moment is aangebroken om uw abonnement te verlengen… De prijs blijft 40 euro voor verzending in België en 46 euro voor verzending naar het buitenland (binnen Europa). We wijzen er op dat enkel de abonnementen voor ons financieel interessant zijn aangezien de distributiefirma's een flink deel van de opbrengst van de losse verkoop opeisen. We raden u dan ook vooral de abonnementsoptie aan! De verzending is nu geautomatiseerd en uw tijdschrift wordt verpakt en verzonden in een plastic folie.

We herhalen dat alle winst uit de verkoop van OP DE BAAN en EN LIGNES integraal gebruikt wordt voor het verwezenlijken van onze doelstellingen: het bewaren en restaureren van Belgisch spoorwegmaterieel, dit in te zetten op het Infrabelnet en het uitbouwen van het museum "Rétrotrain" te Saint-Ghislain, alsmede het heropenen van lijn 128.

Om u te abonneren of uw abonnement te verlengen volstaat het om:
- in België 40 euro over te schrijven op rekening BE57 0011 2017 8935 van TSP, BP 40, BE 7000 Mons met vermelding "OP DE BAAN 2015" + uw lidnummer;
- vanuit het buitenland, maar binnen Europa, betaalt u 46 euro met dezelfde mededeling EN uw adres;
- vanuit het buitenland, maar buiten Europa: contacteer ons om de juiste abonnementsprijs te kennen.

Vanuit het buitenland gebruikt u onze IBAN-code BE57 0011 2017 8935 en BIC-code GEBABEBB om het bedrag over te maken MET de vermelding van uw volledig adres. Het eerste nummer van 2015 zal in februari verschijnen. We verzoeken u om uw abonnement VOOR 31 DECEMBER 2014 in orde te brengen om volgende redenen:
- ons boekjaar wordt afgesloten op 31 december. Het is voor onze boekhouding dus belangrijk dat uw betaling bij ons toekomt voor deze datum.
- praktisch: enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald, krijgen een verminderingskaart die recht geeft op 10% reductie op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of in de TSP-shop te Spontin (op "Le Chemin de fer du Bocq"). **Enkel wie vermeld staat op de lijst voor de verzending van het februari-nummer ontvangt zijn kaart. Het is technisch niet meer mogelijk om bij latere nummers nog abonnementskaarten toe te voegen. Dit wil zeggen dat de voordelen van een kaart ook verloren zijn!**

Met dank aan de vrijwilligers en voor het vertrouwen dat u in TSP en zijn medewerkers stelt.

Belangrijke mededeling voor de personeelsleden - actief of gepensioneerd - van de NMBS-Groep (NMBS, Infrabel, B-Holding, Tuc-Rail) of van een erkende privéoperator (Crossrail, Fret SNCF, ...): uw abonnement kost dan 36 euro voor België maar 42 euro voor een adres in het buitenland.
Enkel voor de NMBS-Groep: als u uw exemplaar laat toekomen op uw dienst via de interne NMBS-post, betaalt u slechts 31 euro . De vernieuwing gebeurt door overschrijving van het overeenstemmende bedrag op de rekening BE57 0011 2017 8935 van TSP met vermelding van uw lidnummer en uw volledig intern NMBS-adres.

U kunt eveneens betalen met uw VISA-kaart. Meer info hierover is vermeld op pagina 3 van OP DE BAAN.

Handtekening(en)
Signature(s)

OVERSCHRIJVINGSOPDRACHT
ORDRE DE VIREMENT

Bij invulling met de hand, één HOOFDLETTER of cijfer in zwart (of blauw) per vakje
Si complété à la main, n'indiquer qu'une seule MAJUSCULE ou un seul chiffre noir (ou bleu) par case

Gewenste uitvoeringsdatum in de toekomst / Date d'exécution souhaitée dans le futur

Bedrag / Montant EUR , CENT

Rekening opdrachtgever (IBAN)
Compte donneur d'ordre (IBAN)

Naam en adres opdrachtgever
Nom et adresse donneur d'ordre

Rekening begunstigde (IBAN)
Compte bénéficiaire (IBAN)
B E 5 7 0 0 1 1 2 0 1 7 8 9 3 5

BIC begunstigde
BIC bénéficiaire
G E B A B E B B

Naam en adres begunstigde
Nom et adresse bénéficiaire
ASBL PFT-TSP VZW
BP-PB 40
BE 7000 MONS 1

Mededeling
Communication

↑ FOTO 124-43 ***Op 18 oktober 2014 rijdt een trein van 3200 ton door Hoeselt, tussen Bilzen en Tongeren, tot Bressoux gesleept door de Class 66 nr. 29004 (EMD 20038513-3 - EVN 92 80 1266 027-2 D-HHPI) van HHPI. De 29004 is eigendom van Beacon Rail en wordt sedert november 2009 gehuurd door HHPI. De trein reed onder de licentie van de NMBS Logistics tot Bressoux.*** *Dennis VANSUMMEREN.*

NMBS Logistics: test van de 29008 op kop van een trein van 3200 ton van Bressoux naar Gouvy

In de nabije toekomst zal NMBS het vervoer van steenkool verzorgen tussen Antwerpen en Dillingen (D). Het traject zal lopen via lijn 42 (Liège - Gouvy) en van daar naar Luxembourg, Bettembourg en Dillingen. De trekkracht zal geleverd worden door diesellocomotieven van General Electric type PH37ACai waarvan de homologatie reeds meerdere maanden loopt (zie *ODB 118* blz. 30 en *ODB 123* blz. 22). Hiervoor werd tijdens de nacht van 18 op 19 oktober 2014 de 29008 van *Heavy Haul Power International* (HHPI) met een lading getest tussen Bressoux en Gouvy, vergezeld door de Class 66 nr. 29004. De trein reed de helling van Bovigny op met een snelheid van 14 km/h. De volgende nacht sleepte alleen de 29008 deze stam, die beperkt was tot +/- 2800 t door het afhaken van vijf wagens. De bedoeling was de mogelijkheden van deze machine na te gaan bij het slepen van een trein van 3200 ton op deze moeilijke lijn. De stam goederenwagens was afkomstig uit Duitsland en werd geleverd door HHPI. Hij werd op 17 oktober geladen te Antwerpen-Zandvliet. 's Anderendaags werd hij naar Bressoux gebracht door de Class 66 nr. 29004 van HHPI.

↓ FOTO 124-44 ***De PH37ACai nr. 29008 van HHPI wacht te Bressoux op het vallen van de avond om de trein naar Gouvy te brengen. De 29008 staat afgesteld schuin voor een Class 66 van Captrain en de 29004 van HHPI.*** *Michel HANSSENS.*

NEWS
privéoperatoren

DB Schenker Nederland

Deze Nederlandse operator, die steeds meer opdrachten mag uitvoeren in België, beschikt slechts over 15 machines die toegelaten zijn op het Infrabel-netwerk: de 6505 tot 6513 en 6515 tot 6520. Om toch over voldoende rollend materieel te beschikken, zet deze operator sinds september 2014 "Classes 66" van EuroCargoRail (reeks 77000) in. Twee van deze locs worden in de haven van Antwerpen gebruikt voor de bediening van verschillende spooraansluitingen.
→ De 77018 (EVN 92 87 007 7 08-5 F - ECR) rijdt op 9 september 2014 met een sleep ketelwagens richting Lillobrug.
Armand BEERLANDT.

↓ FOTO 124-45 - FOTO 124-46 →
Het einde van de overbrengingen van rangeerlocs naar de BASF-site in de haven van Antwerpen is nog niet voor direct. Op 2 september 2014 zijn drie machines van het type G6 van Vossloh (BASF nr. G13, G14 en G15) teruggekeerd naar Duitsland. De V204 van Rurtalbahn stond in voor hun sleping tussen Antwerpen en Aachen West. BASF bestelde in 2013 een lot van zestien machines van het type G6. Deze worden ingezet in de BASF-vestigingen van Ludwigshafen, Schwarzheide en Antwerpen. Ze werden geleverd tussen het einde van 2013 en februari 2014 en dragen de BASF-nummers G1 tot G16 (Vossloh bouwnummers 5102047 t/m 5102062). Het type G6 van Vossloh is sinds 2008 verkrijgbaar. Deze drieassige machines zijn uitgerust met een dieselmotor van 650 kW (Caterpillar, MTU of Cummins) en een hydraulische Voith-overbrenging. Ze halen een snelheid van 80 km/h.
Doorrit te Kermt (nabij Hasselt).
Johny BRAUNS.

↑ FOTO 124-47 *Fret SNCF gebruikt sinds september 2014 de zeven TRAXX'en van Akiem sporadisch in de omloop van de BB36000'en op de verbinding tussen Frankrijk en de haven van Antwerpen. De TRAXX'en worden voornamelijk ingezet op de verbinding Dunkerque (F) – Kinkempois, maar één of twee machines kunnen ingevolge hun beschikbaarheid terechtkomen in Antwerpen.*
De 186 186 heeft op 1 oktober 2014 het station van Quévy bereikt en zal dadelijk met trein 48776 (①-⑤ Antwerpen-Noord 13.30 - Quévy-Frontière 16.35) Frankrijk binnenrijden. Christian AUQUIERE.

↓ FOTO 124-48 *SNCF heeft onlangs beslist om de zeven TRAXX'en, die gehuurd worden bij dochteronderneming Akiem, te voorzien van de logo's van SNCF en Fret. De 186 184 en 186 190 ontvingen als eerste deze zelfklevers. Beide locomotieven sleepten op 9 september 2014 trein 47842 Kinkempois - Dunkerque. De trein werd vereeuwigd te Brugelette.* Christian AUQUIERE.

↑ FOTO 124-49 ***Op zaterdag 4 oktober 2014 sleepte de DE6312 (EVN 92 80 1266 282-3 D-XRAIL) van Crossrail de zinktrein 47661 tussen Budel en Antwerpen-Groenland. Deze locomotief is verhuurd aan QUADRUM die hiervoor bestuurders inzet van Rail4Rent. Doorrit te Neerpelt, waar onlangs de installaties werden vernieuwd en vereenvoudigd.*** *Michel DE ESCH.*

In 't kort...

- DE6313 (92 80 1266 107-2 D-XRAIL)"Storm" werd op 29 augustus herdoopt als "Ymke".
- Crossrail huurt sinds 18 september 2014 "Class 66" nr. 29002 (92 80 1266 006-6). Het is niet de eerste maal dat Crossrail dit krachtvoertuig gebruikt. Ze werd reeds geleased van 2010 tot 2011.
- Crossrail zet sinds 20 oktober 2014 de G2000 "TRSW 2000-1" in.

↓ FOTO 124-50 ***Crossrail verzorgde op 24 oktober 2014 de overbrenging van een tram, bestemd voor AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft - S-Bahn Karlsruhe), van Antwerpen-Waaslandhaven naar Aachen Hbf. Twee remwagens, eigendom van de Duitse firma Rail Adventure, omkaderen de tram. Het geheel werd gesleept door de DE6307 (EVN 592 80 1266 102-3 D - XRAIL). AVG bestelde bij Vossloh te Valencia 25 trams (en 50 in optie) van dit type. Doorrit te Zichem.*** *Dennis VANSUMMEREN.*

↑ FOTO 124-51 *Sinds de wijziging van de dienstregeling op 1 september 2014 wordt het verkeer vanuit de Holcim-cementfabriek te Obourg naar het Franse Rouen Petit Couronne opnieuw verzorgd door Europorte. Euro Cargo Rail was sinds september 2013 verantwoordelijk voor dit verkeer en zette locs van het type G2000 van Vossloh in. De grootste verandering is het gebruik van machines van het type Euro 4000 van de Franse operator op deze verbinding. De 4023 reed op 1 oktober 2014, op kop van trein 49832 (①③⑤ – Obourg 12.37 – St. Ghislain 12.56/13.34 – Blandain-Frontière 15.15), langs de spooraansluiting CCB te Havinnes.* Christian AUQUIERE.

↓ FOTO 124-52 *De 4023 (92 87 0004 023-3 F-EPF) verlaat op 10 oktober 2014, aan kop van trein 49832 (eindbestemming Rouen Petit Couronne), de cementfabriek Holcim te Obourg.* Christian AUQUIÈRE.

DB: Het einde van de E10

↑ FOTO 124-53 ***Op 23 juni 1984 sleept de 110 147 een autoslaaptrein komende van Nederland richting Villach. De trein is net door Mallnitz gereden en daalt nu de zuidflank van de Tauern af. De E10 147 / 110 147 is in dienst genomen op 30 juli 1958 in de stelplaats Koblenz Mosel. Op 5 juni 1959 is zij gemuteerd naar Köln Deutzerfeld waar zij de rest van haar loopbaan zou verblijven tot aan haar modernisering op 1 januari 2001. Op deze foto zien we de loc niet meer in haar originele versie, want ze heeft al nieuwe verluchtingsroosters gekregen. Zij werd verschroot te Opladen in juni 2002.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

In 1950 bestudeerde de DB een project waarin een groot aantal eenvormige elektrische locomotieven zou gebouwd worden om enerzijds de schade van de oorlog op te vangen en om anderzijds aan de wensen van de nieuwe elektrificaties tegemoet te komen.

Vijf prototypes E10 worden in 1952 en 1953 geleverd, volgens de specificaties gedicteerd door het Bundesbahn Zentralamt. Ze kunnen alle aan 130 km/h rijden maar er worden verschillende onderdelen gebruikt :

- de E10 001 is gebouwd door Krauss-Maffei met een elektrische uitrusting van AEG;
- de E10 002 door Krupp en BBC;
- de E10 003 door Henschel en SSW;
- de E10 004 door Henschel en AEG;
- de E10 005 was identiek aan de 004.

Deze locs zijn geleverd aan het depot van München Hbf, maar al in 1955 zijn ze gemuteerd naar Nürnberg Hbf waar ze gebleven zijn tot bij hun buitendienststelling tussen 1975 en 1979.

Na een grondige test van de prototypes, worden in 1954 vier verschillende locreeksen besteld:

- De reeks E10 (reeks 110 vanaf 1968), Bo'Bo'-locs voor snelle en zware reizigerstreinen,
- De reeks E40 (reeks 140), identieke Bo'Bo'-locs als de E10 maar voorzien van een andere overbrenging voor de goederendienst,
- De reeks E41 (reeks 141), lichtere en minder krachtige Bo'Bo'-locs voor reizigerstreinen,
- De reeks E50 (reeks 150), zesassige Co'Co'-locs voor de zware goederendienst op lijnen met een moeilijk profiel.

De reeksen 141 en 150 zijn volledig verdwenen in respectievelijk maart 2007 en

← FOTO 124-54
De eerste E10 (110 001) te Nürnberg Hbf op 6 augustus 1972. Zij verliet de fabriek op 11 september 1952. Na een intense testperiode is ze op 17 januari 1953 in depot München Hbf bij DB in dienst genomen. Op 23 februari 1955 wordt ze gemuteerd naar Nürnberg Hbf waar ze op 26 juni 1975 buiten dienst gaat en vervolgens wordt verschroot.
Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 124-55 →
De 110 002 in de centrale werkplaats van Opladen, 30 september 1978. Zij heeft een gelijkaardige loopbaan als de E10 001: geleverd op 30 december 1952, ontvangen door DB op 29 april 1953 in de stelplaats München Hbf, gemuteerd naar Nürnberg Hbf op 4 mei 1955 en geschrapt op 27 oktober 1977.
Zij wordt bewaard te Nürnberg in het transportmuseum. *Julien CASIER.*

februari 2004 (zie *OP DE BAAN 77 en 62*), terwijl de reeksen 110 en 140 op het einde van hun loopbaan zijn.
De laatste overlevenden zijn de locs van de onderreeks 113. Van de reeks 110 zijn er enkel nog 12 locs in dienst voor DB-Fernverkehr, hernummerd in de reeks 115, zonder technische wijzigingen te hebben ondergaan.
Van de locs reeks 110 zijn 410 stuks gebouwd tussen 1956 en 1969 door Krupp, Henschel en Krauss-Maffei, met SSW, BBC, AEG voor het elektrisch gedeelte. Zij mochten 150 km/h rijden en hadden een vermogen van 3620 kW.

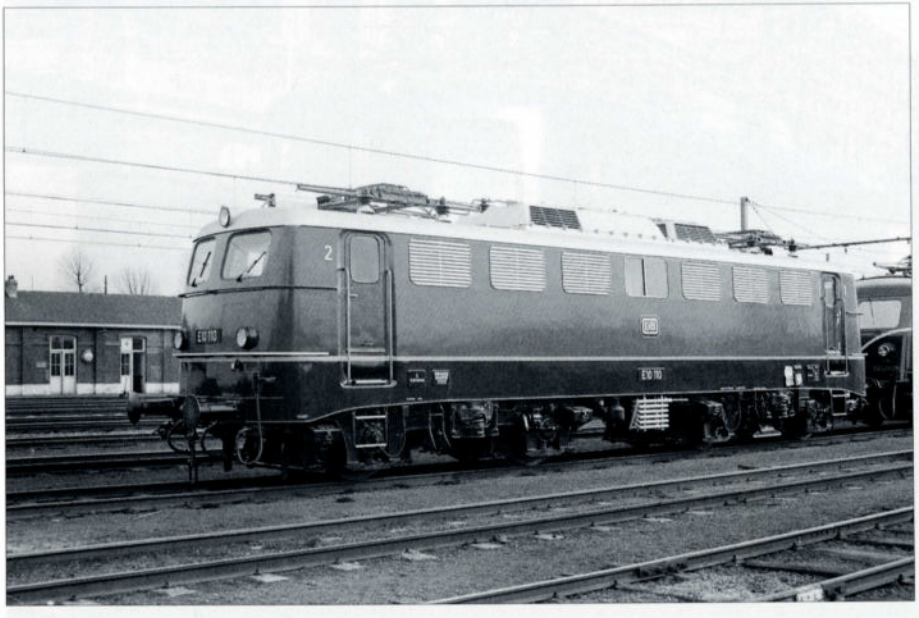
FOTO 124-56 →
De 110 003 te Nürnberg Hbf op 6 augustus 1972. Zij werd geleverd op 13 november 1952, door DB ontvangen op 10 december 1952 in de stelplaats Nürnberg, geschrapt op 28 oktober 1976 en nadien verschroot.
Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 124-57** ***De 110 004 te Nürnberg Hbf op 24 augustus 1976. Deze loc werd geleverd op 1 december 1952, door de DB ontvangen op 20 september 1953 in de stelplaats München Hbf, gemuteerd naar Nürnberg op 14 november 1954, geschrapt op 27 januari 1977 en vervolgens verschroot.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*

↑ **FOTO 124-58** ***De 110 005 te Nürnberg Hbf. Deze loc, de laatste van de prototypes, werd geleverd op 23 maart 1953, door DB ontvangen op 26 juni 1953 in de stelplaats van München Hbf, gemuteerd naar Nürnberg op 30 november 1953. Zij was ook de laatste van de prototypes die geschrapt werd op 30 augustus 1979. Zij wordt bewaard in het Bayerisches Eisenbahnmuseum te Nördlingen.*** *Julien CASIER*

In 1962 werden zes locomotieven geleverd op draaistellen die een snelheid van 160 km/h toelieten. Deze locs werden ingezet voor de prestigieuze Rheingold en werden van E10 1239 t/m E10 1244 genummerd in plaats van de voorziene E10 239 t/m 244.
Het jaar daarop worden de E10 1265 t/m 1270 op een nieuw type draaistel van Henschel geleverd, eveneens met de mogelijkheid om aan 160 km/h te rijden. Hun kast werd ook aerodynamischer uitgevoerd, net zoals de serielocs vanaf het nummer E10 288. De E10 1308 t/m 1312 werden eveneens ontworpen om aan 160 km/h te rijden.

Bij de vernummering in 1968 werden de locs E10.12 vernummerd in de reeks 112 (112 265 t/m 270) om ze te onderscheiden van de reeks 110. Zij kregen in 1968 gezelschap van de 112 485 t/m 504, die geleverd werden met lichtjes aangepaste draaistellen, gelijkaardig aan de reekslocs, in plaats van draaistellen van Henschel.
Als gevolg van slijtage op de draaistellen, werd de maximumsnelheid van deze 20 locs in 1985 op 140 km/h teruggebracht. Ze worden vanaf dan in de reeks 114 ingedeeld om ze te onderscheiden van de reeks 112 met Henschel-draaistellen en geschikt voor 160 km/h.



← **FOTO 124-59 ZW**
De E10 110 wordt op de Wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel voorgesteld. Op 15 februari 1958 wachtte zij te Brussel-West op de overbrenging naar het station van Jette vanwaar zij naar de Heizel zou getransporteerd worden over de weg. Zij kwam in dienst in de stelplaats van Heidelberg op 25 september 1957. Zij werd twee keer gemuteerd: op 28 september 1969 naar Offenburg en op 28 september 1975 naar Frankfurt. In 1993 verloor zij haar originele livrei voor een rode met wit slabbetje. Zij ging buiten dienst op 1 augustus 2001.
Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

↑ FOTO 124-60 *De 110 179 in originele livrei, aan kop van drie Zwitserse rijtuigen in het station van Rosenheim. Ze kwam in dienst op 12 december 1958 te Heidelberg, muteerde op 28 september 1969 naar Offenburg, werd geschrapt op 30 oktober 2001 en 's anderendaags verschroot. Ze werd twee keer herschilderd: blauw-beige in 1980 en 'orientrot' in 1986, maar behield haar originele enkele koplampen.* Julien CASIER.

↓ FOTO 124-61 *Op 13 april 2003 komt de RB 2222 Koblenz - Trier aan te Cochem (Mosel), met aan kop de 110 166 in de meest recente livrei, het "verkehrsrot" en met dubbele koplampen (rood-wit). Deze E10 begon haar loopbaan op 18 februari 1958 in Stuttgart. Ze werd meerdere keren gemuteerd: op 20 september 1961 naar Frankfurt; op 11 mei 1985 naar Stuttgart; op 30 januari 1998 terug naar Frankfurt; op 1 maart 2003 naar Trier; op 14 december 2008 naar München en op 30 maart 2009 naar Berlin Rummelsburg waar ze nog zal vernummerd worden naar 115 166 en buiten dienst gaat op 19 september 2012. Zij heeft vier verschillende livreien gehad: eerst het originele blauw, in 1978 blauw-beige, in 1992 'orientrot' en in 1998 'verkehrsrot'.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← <u>FOTO 124-62</u> *De E10'en hebben vijf livreien gedragen: de originele blauwe livrei; de blauw-beige livrei; de rode livrei "orientrot"; de rode livrei "verkehrsrot" (die vandaag nog steeds wordt gebruikt) en de rood-beige TEE-livrei op de E10.12 na hun ombouw.*
De eerste 115 reekslocs zijn geleverd met slechts twee witte koplampen; enkele locs hebben later dubbele koplampen gekregen. Hier zien we de 110 207 te Aachen Hbf, herschilderd in blauw-beige in 1980. Rechts op de foto zien we de 204.003 en de 5407 wachtend op hun vertrek naar Brussel aan kop van een speciale TSP-trein op 26 mei 1990 (Brussel - Köln en terug). *TSP.*

<u>FOTOTHEMA 124</u> → *Op 29 april 2001 komt de internationale trein 318 Köln - Oostende aan te Aachen Hbf. De 110 159 werd geleverd op 30 november 1957 te Frankfurt. Zij ging vervolgens naar de stelplaatsen van Dortmund Bbf (10 juni 1971), terug Frankfurt (28 mei 1972), Köln Deutzerfeld (23 mei 1977), Dortmund Bbf (15 oktober 2004) en Berlin Rummelsburg waar ze op 6 september 2009 buiten dienst ging. Zij werd blauw-beige geschilderd in 1983 en "verkehrsrot" in 2001.*
Pierre HERBIET.

<u>FOTOTHEMA 124</u> ↓ *Op 24 november 2002 rijdt de internationale trein 422 Köln Hbf - Oostende voorbij het station van Köln Deutz met aan kop de 110 125 in het "verkehrsrot", een schildering die ze gekregen heeft in 1998. Ze kwam in dienst te Koblenz-Mosel op 12 mei 1958 en ging vervolgens naar de stelplaatsen Mainz (15-12-1958), Köln Deutzerfeld (23-04-1959), Frankfurt (26-09-1971), Köln Deutzerfeld (26-11-1971), Hamburg Eidelstedt (01-07-1976) en Köln Deutzerfeld (17-07-1976) waar ze op 30 augustus 2004 buiten dienst ging.*
Michel HANSSENS.

↑ FOTO 124-65 *Vanaf de E10 288 werden de locs geleverd met een meer aerodynamische kast en waren ze voorzien van dubbele koplampen. Hier zien we de 110 324 in het station van Venlo rangerend onder de 15 kV-bovenleiding met de 1503 van de NS die een trein uit Amsterdam tot hier gebracht heeft. Een locotractor staat tussen de beide locomotieven om de 1503 terug te brengen onder de 1,5 kV-bovenleiding. De E10 324 begon zijn carrière in München op 22 januari 1964. Zij veranderde vaak van stelplaats: op 17 februari 1964 naar Augsburg; op 13 mei 1964 naar München; op 11 december 1976 naar Köln Deutzerfeld; op 13 maart 1993 naar Hamburg Eidelstedt; op 30 mei 1999 naar Braunschweig; op 11 december 1995 naar München en op 28 juni 2010 naar Dortmund Bbf waar ze op 17 januari 2011 buiten dienst ging. In 1982 verloor ze haar blauw kleedje en werd ze blauw-beige. In 1998 werd ze "verkehrsrot".* Julien CASIER.

↓ FOTOTHEMA 124 *Op 1 maart 1997 rijdt de EC 33 Paris - Köln Hbf door het station van Eschweiler met aan kop de 110 472. Deze E10 werd te Dortmund geleverd op 13 september 1966 en gemuteerd naar Stuttgart op 25 mei 1998 waar ze haar loopbaan beëindigde in september 2010. In 1980 werd ze herschilderd in het blauw-beige en in 1998 werd ze "verkehrsrot".* Michel HANSSENS.

In 1991 werden de locs op draaistellen van Henschel vernummerd in de reeks 113 zodat de Oostduitse locs van de reeks 212 in de DB-nummering konden opgenomen worden als reeks 112.
De toegelaten snelheid van 160 km/h was ook de reden van veelvuldige averijen en de reeks 113 kreeg op 20 december 1991 een tijdelijke snelheidsbeperking van 120 km/h opgelegd. Hierdoor werden ze in de regionale diensten ingezet. De snelheidsbeperking werd later weer opgeheven, maar de 113'en bleven buitenbeentjes en dus, economisch gezien, niet interessant. De twee laatste locs (113 268 en 309) zijn buiten dienst gegaan op 12 juni 2014.
Ook de reeks 114 had te kampen met problemen waardoor hun maximumsnelheid teruggebracht werd op 120 km/h. In 1993 heeft men hun draaistellen vervangen door standaardtypes en werden ze vernummerd in de reeks 110 (485 t/m 504). Achttien van deze twintig locs kregen een overbrenging van buiten dienst gestelde 140'en ingebouwd en werden vernummerd in de reeks 139.

↑ **FOTOTHEMA 124** ***Op 11 mei 2001 staat de 110 304 aan kop van de internationale trein 415 Oostende - Köln Hbf, die hier door Stolberg (Rheinland) Hbf rijdt. Zij startte haar loopbaan in Dortmund op 26 augustus 1963, ging vervolgens naar Köln Deutzerfeld (20 mei 1984), Stuttgart (2 november 2000) en terug naar Köln Deutzerfeld (1 april 2001). Ze werd uit dienst genomen op 15 januari 2002. Zij werd slechts één maal herschilderd, in het 'orient-rot' in 1994.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 124-68 ↓ ***Op 26 juni 2006 rijdt de 110 404 door Lorch in de Rijnvallei. Zij sleept een regionale trein richting Koblenz. Deze loc is in Frankfurt in dienst gekomen op 11 februari 1966. Zij verhuisde vervolgens naar Köln Deutzerfeld (26 september 1968), Dortmund Bbf (20 mei 1984), Frankfurt (28 mei 1995), München (7 december 2008), Frankfurt (16 februari 2010) en als laatste terug Dortmund (1 maart 2011) waar ze op 3 maart 2012 buiten dienst is gegaan. Zij veranderde twee maal van livrei: blauw-beige in 1982 en "verkehrsrot" in 1999.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*

↑ ***De eerste zes locs die 160 km/h mochten rijden, werden in 1962 geleverd. Zij waren van E10 1239 tot 1244 genummerd, droegen de schitterende kobaltblauw-beige livrei en mochten aan kop staan van de memorabele "Rheingold". De E10 1239 werd op 22 februari 1962 geleverd in Heidelberg. Op 16 september 1962 werd ze omgebouwd en werd de maximumsnelheid beperkt tot 150 km/h. Ze kreeg toen de blauwe livrei en ze werd vernummerd naar E10 239. Ze werd tevens gemuteerd naar Nürnberg. Vervolgens gaat ze naar Stuttgart op 26 mei 1974 en Köln Deutzerfeld op 12 september 2008. In 1980 werd ze blauw/beige geschilderd en in 2002 "verkehrsrot". In 2008 kreeg ze haar originele livrei terug, maar ze blijft in dienst tot 13 september 2010. Ze is rijvaardig bewaard door de "Lokomotiv-Club 103 e.V." te Wuppertal. Op 3 april 2010 paradeert ze te Koblenz Lutzel.*** *Serge MATHEY.*

Met de komst van de motorstellen reeks 425 en de locomotieven TRAXX reeks 146, maar ook doordat DB een aantal contracten is verloren aan privéoperatoren, worden de locs van de reeks 110 in 2001 massaal buiten dienst gezet, beginnend met de oudste locs die nog niet uitgerust waren om in trekduw-combinatie te rijden. In januari 2013 waren er nog slechts 25 locomotieven van de reeks 110 in dienst (in de stelplaatsen van Dortmund en Stuttgart), drie van de reeks 113 en een twaalftal van de reeks 115. Terwijl de reeks 110 ingezet werd door DB-Regio werden de reeksen 113 en 115 ingezet voor het "DB-Fernverkehr".
Met de komst van nieuwe motorrijtuigen en het bereiken van de revisiedata werden de laatste 110'en begin dit jaar uit dienst genomen: de 110 469 was de laatste loc van de reeks die een trein heeft gesleept en dit op 12 februari tussen Münster en Rheine. De toekomst van de reeks 115 van DB-Fernverkehr ziet er gunstiger uit want acht locomotieven hebben de vorige maand een revisie gekregen.

FOTO 124-69 ZW → ***De E10 1308 t/m 1312 werden met een aerodynamische kast geleverd in 1963 en droegen de mooie TEE-livrei in rood/crème. Bij de vernummering in 1968 ontvingen ze de nummers 112 308 t/l 312, in dezelfde reeks als de 112 485 t/m 504 die datzelfde jaar geleverd werden.***
We zien hier de E10 1310, toekomstige 112 310, gefotografeerd te Hamburg Altona op 30 september 1965. Ze kwam in dienst in de stelplaats te Nürnberg op 28 november 1963 en werd vervolgens vijf keer gemuteerd: naar Heidelberg (28 mei 1967), Frankfurt (26 mei 1968), Dortmund (28 mei 1972), Hamburg Eidelstedt (30 september 1979) en tenslotte München (15 januari 1992) waar ze buiten dienst ging op 30 november 2000. In 1992 verloor ze haar TEE-livrei en kreeg ze het "orient-rot" aangemeten. *E.A.S. Cotton, verz. Maurice HENNEQUIN / TSP.*

Verschillende locs zijn aan de sloophamer ontsnapt: de 110 511 (ex-139 134, omgebouwd naar 110 in 1985) is op 2 oktober 2013 verkocht aan de private onderneming *Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH* (Press) en vernummerd als 110 043 (zie *OP DE BAAN 123* pag. 34).
Zes andere locs, omgebouwd naar de reeks 139, zijn ook nog in dienst (139 177, 213 en 260 voor *Lokomotion*, 139 285 voor *EGP* en 139 287 voor *Bayernbahn*) en de 110 169 is eigendom van *DB Systemtechnik*.

Dat deze locs belangrijk zijn geweest voor de geschiedenis van de Duitse spoorwegen, bewijst ook nog het belangrijk aantal locs dat wordt bewaard: maar liefst 15 waaronder twee prototypes (110 002 en 110 005), één 113 (113 311) en de "Rheingold"-loc E10 1239.

Philippe DE GIETER.

↑ **FOTO 124-70** ***De 115 114 is één van de zeldzame locs die nog in dienst is. Zij werd geleverd in Heidelberg op 21 november 1957. Zij muteerde vervolgens naar Offenburg (31 mei 1970), Frankfurt (28 september 1975), München (10 juni 2001) en Berlin Rummelsburg (1 december 2005). Op 17 december 2005 wordt ze vernummerd naar 115 114. Ze droeg drie verschillende livreien: van het originele blauw ging ze naar "orientrot" in 1998 en werd "verkehrsrot" in 2002. Hier zien we de loc te Hannover Hbf op 7 december 2012.*** *Günther BARTHS.*

FOTO 124-71 ↓ ***De 112 498 te Dortmund Hbf op 28 februari 1978. Deze loc is geleverd aan de stelplaats Frankfurt op 5 september 1968. Ze heeft dus nooit de oude nummering gedragen. Op 28 mei 1972 werd ze gemuteerd naar Dortmund en vervolgens naar Hamburg Eidelstedt (30 september 1979), Stuttgart (20 december 1994), Dortmund (30 januari 1998) en tenslotte naar Stuttgart (26 september 1999) waar ze uit dienst is genomen op 24 september 2007. Ze werd tweemaal vernummerd: 114 498 op 1 januari 1988 en 110 498 op 19 december 1994. In 1992 werd ze "orientrot" geschilderd en in 2000 "verkehrsrot".*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Oostenrijk

De reeks 1822

Om het vervoer van vrachtwagens (*Rollende Landstrasse* of *RoLa*) op de Brennerlijn München - Innsbruck - Verona) te verbeteren, voorzag de ÖBB de inzet van meerspannige locomotieven voor 15 kV (Duitsland en Oostenrijk) en 3 kV (Italië). Daarom werden vijf prototypelocomotieven besteld door de ÖBB. Het mechanische gedeelte werd gebouwd door SGP Graz en het elektrische gedeelte door ABB. Deze vierassige locomotieven (Bo'Bo') hebben een vermogen van 4400 kW en halen 140 km/h.
Ze werden geleverd in 1990 en 1991, net op tijd voor de afschaffing van de *Rola* in 1992... Toen verloor de ÖBB alle interesse in deze locomotieven. Een eerste machine, de 1822 003, werd uitgekozen om testritten uit te voeren in Italië. De andere werden opnieuw in de inventaris opgenomen in 1996 na homologatie in Italië. Zij werden toegewezen aan de werkplaats van Innsbruck en slepen reizigerstreinen tussen Innsbruck en Lienz via het Italiaanse net.
In 2005 werden de 1822 002 en 005 verkocht aan *Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem w Rybnik (PTKiGK Rybnik)*. Deze Poolse maatschappij maakt ondertussen deel uit van *DB-Schenker*. Hier was weinig interesse in beide locomotieven en ze werden gesloopt in 2014.
In september 2007 werden de drie resterende 1822'en vervangen door de reeks 1216 (Taurus) tussen Innsbruck en Lienz. Zij staan sindsdien op een zijspoor. Na zeven jaar werkloosheid werden zij uiteindelijk verkocht in 2014 aan *Adria Transport* met de bedoeling hen in te zetten tussen de haven van Koper (Slovenië) en de Tsjechische republiek waar zij de Taurussen vervangen. Deze reeks werd meestal ingezet door *Adria Transport* maar door hun hoge asdruk konden zij niet worden ingezet op de lijn Maribor - Spielfeld die beperkt is tot 20 ton.

De 1822 001 sleept een trein tussen Innsbruck en Lienz. Zij is gefotografeerd op 9 maart 2009 te Wolf, op de noordhelling van de Brenner. *Michel HANSSENS.*

FRANKRIJK ***De 453 Paris - Moskou, gesleept door de 26051, werd op 25 juni 2014 omgeleid langs de noordelijke as wegens onderhoudswerken op lijn 1. We zien de trein hier in de omgeving van Villécloye, in het departement Meuse.*** *Quentin LAVALLÉ.*

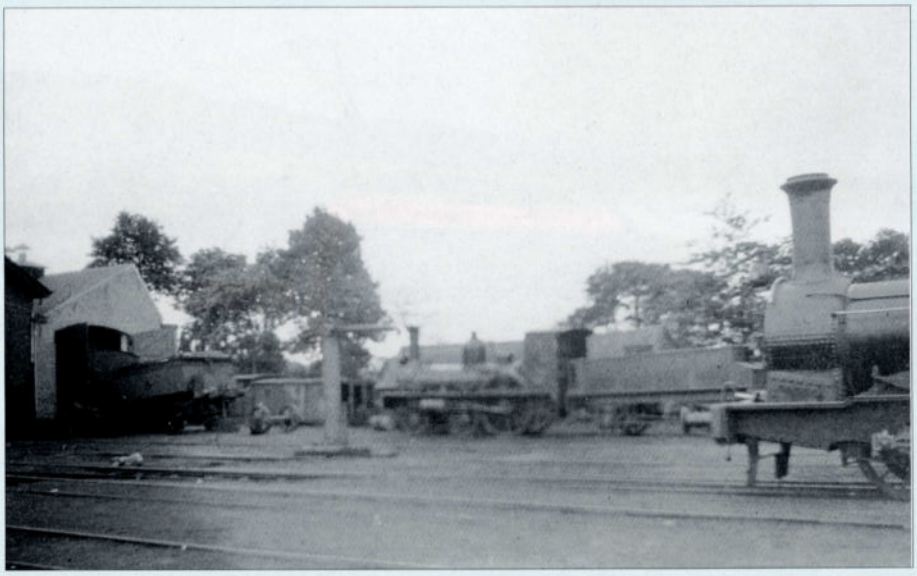
De stelplaats van Ieper

Op dit opmerkelijke document zien we de eerste stelplaats van Ieper in juni 1906. Ze bestond uit een kleine loods met twee sporen waaraan later (rechts) een uitbreiding met één spoor werd toegevoegd. Voor de stelplaats staan twee locomotieven van de Flandre Occidentale (FO). Zes maanden eerder, op 1 januari 1906, werd deze maatschappij overgenomen door de Belgische Staat. Deze locomotieven met de asindeling 2A (twee loopassen en een aangedreven as met wielen van 1,98 m diameter) behoorden tot het type "Long Boiler". Saint-Léonard bouwde in 1846 en 1847 acht machines van dit type voor de FO. Het waren de eerste locomotieven voor deze maatschappij en ze kregen de nummers 1 t/m 8. De rechter locomotief is het nummer 3 of 4 met een groot machinistenhuis en ronde vensters. De machine links is het nummer 6 dat een machinistenhuis type "Baquet" van de Belgische Staat kreeg. Locomotief 1 werd geschrapt in 1879, maar de andere machines bleven in dienst tot begin 1907, wat een loopbaan van 60 jaar betekent! Rechts zien we een stapel takken voor het opstoken van de ketel en de steenkoolvoorraad. *Auteur onbekend, verz. André DAGANT / TSP.*

De stad Ieper werd op 18 maart 1854 aangesloten op het spoorwegnet, met de opening van de lijn uit Kortrijk via Komen (de huidige lijn 69). Ze werd uitgebaat door de maatschappij Flandre Occidentale. Reeds twee dagen later, op 20 maart 1854, kon de verlenging tot Poperinge ingehuldigd worden.

Op 12 april 1868 volgde de lijn Roeselare - Ieper (lijn 64) die eveneens door de Flandre Occidentale werd geëxploiteerd. De FO werd in 1864 overigens geïntegreerd in de groep Vlaanderen van de Société Générale d'Exploitation (SGE) maar in 1877 werd de FO weer een zelfstandige maatschappij.

Tot slot werd op 18 augustus 1873 de spoorlijn Torhout - Ieper geopend door de maatschappij Ostende - Armentières (OA), maar deze maatschappij werd wegens financiële problemen al in 1875 overgenomen door de Belgische Staat. De FO werd in januari 1906 op haar beurt genationaliseerd.



De eerste stelplaats werd in 1854, samen met de lijn naar Kortrijk, geopend door de FO. De Belgische Staat bezat voor zover bekend geen eigen stelplaats in dit spoorwegknooppunt. Op een materieellijst uit juli 1882 is in elk geval geen sprake van Ieper.

Deze eerste stelplaats werd, net zoals de hele stad Ieper, totaal verwoest tijdens de

Nogmaals de stelplaats van Ieper, dit keer vanuit een andere hoek. Rechts zien we nog net een locomotief type 2. In het midden bevindt zich het nummer 3 of 4 van de FO. Links wordt net een tender opgebokt om een as te verwijderen. *Auteur onbekend, verz. André DAGANT / TSP.*

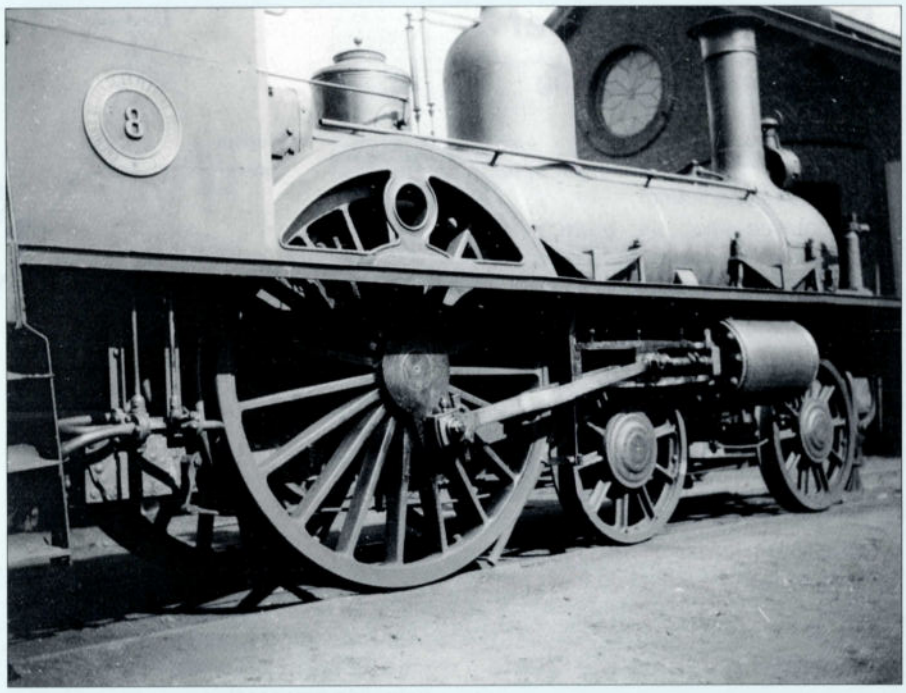
Eerste Wereldoorlog.
Na de oorlog werd een nieuwe stelplaats gebouwd. Het ging hierbij om een houten loods die tijdens de Eerste Wereldoorlog in Adinkerke werd gebouwd. Na de oorlog werd ze gedemonteerd en in Ieper weer opgebouwd.

Deze stelplaats bevond zich tussen de lijnen Ieper - Roeselare (L64) en Ieper - Kortrijk (L69), links van het goederenstation en op ongeveer 1 km van het reizigersstation.

De dienstregeling van 1 juni 1922 voorzag geen diensten voor de stelplaats van Ieper. De eerste omloop voor deze stelplaats ging in op 8 oktober 1922. We mogen dus veronderstellen dat ze op deze datum in gebruik werd genomen.

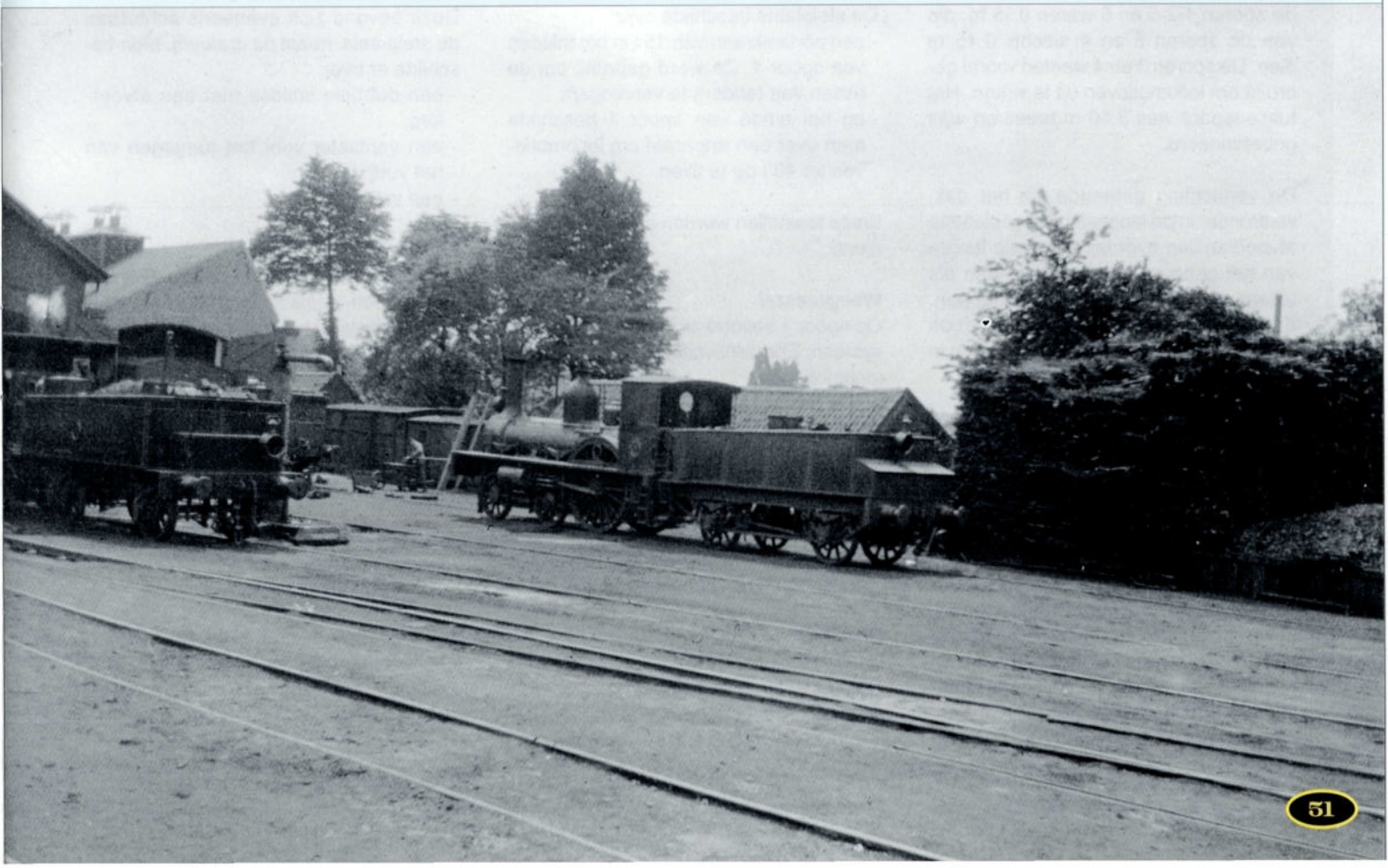
De stelplaats van Ieper werd uiteindelijk op 22 mei 1955 gesloten.

We zullen deze stelplaats in detail bespreken. Jammer genoeg beschikken we slechts over één foto die wij publiceren op pagina 58.



↑ ***Eveneens in juni 1906 staat het nummer 8 "Tijl UylenSpiegel" (Saint-Léonard nr. 32/1847) voor de stelplaats. Let op de mooie bronzen plaat met daarop, naast het nummer, het opschrift "Chemin de Fer de la Flandre Occidentale". Ook de beschermplaat van het aangedreven wiel is opvallend. Ondanks hun verouderd ontwerp, hadden deze machines een uitzonderlijk lange loopbaan: de locomotieven 2 tot 8 bleven 60 jaar in dienst! In deze periode ondergingen ze enkele grote wijzigingen. In 1865 werd hun oorspronkelijke ketel, die op een druk van amper 4 bar werkte, vervangen door een nieuwe ketel van Tubize die op 8 bar werkte. Later kregen ze machinistenhuizen van het type "Baquet" van de Belgische Staat (nrs. 2, 5, 6 en 8) of een groot machinistenhuis met ronde (nrs. 1, 3 en 5) of vierkante vensters (nr. 7). Ze kregen bovendien open wielbeschermers van het type Tubize. In de jaren 1880 werd hun oorspronkelijke vuurkist vervangen door een vierkante vuurkist van het type Belpaire. Tot slot kregen de machines 2, 3, 6 en 7 op het einde van hun carrière een Westinghouse-rem, hoewel enkel hun tender geremd was.*** *Auteur onbekend, verzameling André DAGANT / TSP.*

↓ ***Nog een foto van de eerste stelplaats van Ieper in juni 1906 met rechts de locomotief 3 of 4 van de FO en links de tender van locomotief 6.*** *Auteur onbekend, verzameling André DAGANT / TSP.*

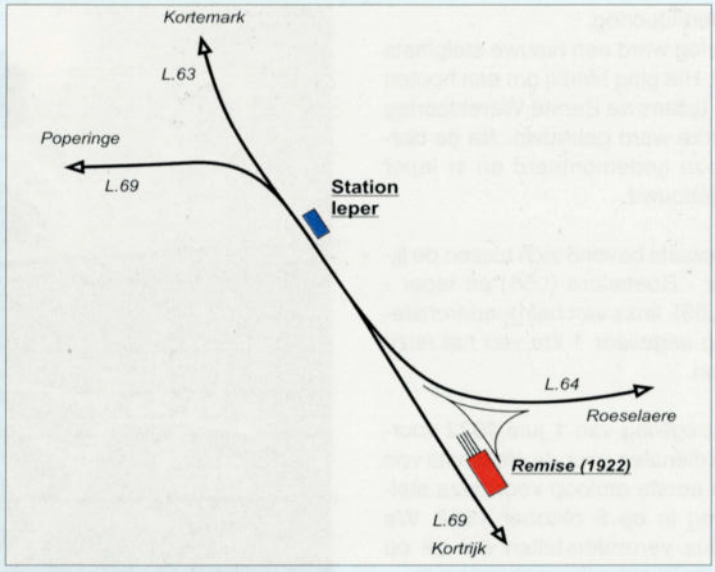


De stelplaats Ieper

Algemene beschrijving

De stelplaats bestond uit:
- een gebouw met een slaapruimte, een refter en een badkamer;
- bijgebouwen met de burelen, de smidse, een magazijn, de draaierij met een elektrisch pompstation en diverse lokalen;
- een elektrische transformatorpost;
- een kolenpark met een stoomkraan;
- een keerdriehoek.

De locomotieven reden de stelplaats in via de keerdriehoek. Daarna passeerden ze het kolenpark en vervolgens reden ze op de askuilen om de vuurkist te reinigen. Tot slot werden ze afgesteld in de stelplaats.



Beschrijving van de stelplaats

De slaapplaatsen

Het gebouw met de slaapplaatsen bevond zich achter de stelplaats. Het was een laag bakstenen gebouw waarin zich een refter, een wasplaats, een badkamer met drie douches, een lokaal voor de opzichter, de toiletten en 16 slaapplaatsen bevonden.

Stelplaats

Ze bestond uit zes 55 m lange sporen met een schouwput over de volledige lengte van de stelplaats. De putten van de sporen 1-2-5 en 6 waren 0,95 m, die van de sporen 3 en 4 slechts 0,45 m diep. De sporen 3 en 4 werden vooral gebruikt om locomotieven uit te wijken. Het tussenspoor was 3,10 m breed en was gebetonneerd.

De verluchting gebeurde via het dak, waaronder in de lengterichting geplaatste afvoerkanalen over bijna de hele lengte van het gebouw liepen. Ze dienden als uitlaat om de rook te laten ontsnappen. Er waren geen schoorstenen; de rook werd verwijderd via laterale openingen in deze afvoerkanalen.

Het daglicht viel binnen over de volledige lengte van de stelplaats door glazen lichtkoepels in het dak.

Er waren telkens vier waterkranen tussen de sporen 2-3 en 5-6.

Vooraan in de stelplaats, naast spoor 6, bevond zich een stoomketel die werkte op 8 bar. Deze was afkomstig van een locomotief type 12 van de Belgische Staat en leverde stoom voor het reinigen van de locomotieven, het doorblazen van de vlampijpen, de verwarming van de slaapplaatsen, de op stoom werkende valhamer en het ontvetten en reinigen van gebruikte smeerpitten.

Tussen de sporen 5 en 6 waren vier stoomaftakpunten opgesteld met in de buurt waterkranen. Deze installatie werd gebruikt voor het reinigen van de vuurhaard en het doorblazen van de vlampijpen.

Wielendalers
Twee enkelvoudige wielendalers bevonden zich in de sporen 1 en 2, die gebruikt werden voor het onderhoud van de locomotieven. Ze werden manueel bediend met behulp van een ratel.

Heftoestellen
De stelplaats beschikte over:
- een portaalkraan van 15 t in het midden van spoor 1. Ze werd gebruikt om de assen van tenders te vervangen;
- op het einde van spoor 1 beschikte men over een apparaat om locomotieven tot 40 t op te tillen.

Beide toestellen werden met de hand bediend.

Weegtoestel
Op spoor 1 bevond zich een weegtoestel systeem Ehrhardt voor het wegen van de locomotieven.

Afregeling
Deze post bevond zich langs de muur naast spoor 1 en omvatte:
- de vaste afregelingsinstallatie;
- een hydraulische pers van 30 t met een manuele pomp om de lagers van de drijfstangen op hun plaats te brengen.

Draaierij
De draaierij bevond zich achteraan de stelplaats en ze was ervan gescheiden door een eenvoudige houten wand waarin enkele vensters waren aangebracht.

Een elektrische motor van 40 pk zorgde voor de aandrijving door middel van perslucht. De draaierij beschikte over:
- een automatische draaibank om schroefdraad te snijden
- een schaafmachine;
- een eenvoudige armschaafmachine aangedreven door een riem;
- een kleine armschaafbank met manuele aandrijving;
- een horizontale freesmachine;
- een precisieboormachine;
- een radiaalboormachine;
- een frame voor een zandstenen slijpsteen;
- een beugelzaag voor metalen;
- een frame voor amaril slijpstenen.

Smidse en ketelmakerij
Deze bevond zich eveneens achteraan de stelplaats, naast de draaierij. Men beschikte er over:
- een dubbele smidse met een afvoerkap;
- een ventilator voor het aanjagen van het vuur;
- een valhamer.

Werktuigen
In een lokaal links naast de draaierij bevonden zich, naast het gereedschap, verschillende werktuigen voor het maken van verbindingsstukken.

Magazijn
Ook het magazijn bevond zich aan de linkerkant van de stelplaats. Het was onderverdeeld in drie compartimenten voor respectievelijk:
- diverse wisselstukken;
- koper en brons;
- dienstmaterieel.

Een afgesloten houten loods links van de stelplaats bevatte de voorraad ijzer, ijzeren platen, roosters, remblokken en vuurvaste stenen.

Lampenbewaarplaats
Deze bestond uit een bakstenen gebouwtje rechts van de stelplaats, naast de olieopslagplaats. De olie kon met een handpomp van het type "Brevo" aangevoerd worden. De lampenolie en de petroleum werden aangevoerd in kannen.

Zanddroger
De drooginstallatie bevond zich in een bakstenen gebouw rechts naast de stelplaats. Het was onderverdeeld in twee ruimtes: in de ene ruimte kon 50 t zand opgeslagen worden en in de andere ruimte bevonden zich twee droogkachels, een trechter en een zeef. Het zand kon direct uit een goederenwagen gelost worden, maar dit diende met de hand te gebeuren.

Autogeen lassen
Ook deze werkpost bevond zich rechts in de stelplaats. Men beschikte over een mobiele acetyleeninstallatie met gasflessen voor het lassen en snijden.

Leslokaal
Dit bevond zich in een bijgebouw rechts naast de stelplaats. Naast een verzameling wisselstukken bevatte het verschillende schema's, twee schoolborden en enkele schoolbanken.

Burelen
De burelen bevonden zich links van de stelplaats. Het bureel van de koermeester bevond zich links en het paalde aan de draaierij en de burelen van het personeel.

Aanmaakhout
Het hout voor het opstoken van de locomotieven werd opgeslagen in een bakstenen constructie, rechts van de schuur. Het werd op maat geleverd door de werkplaats van Kortrijk, waar men beschikte over een cirkelzaag en een machine om het hout te splijten.

Laden van steenkool
Een kolenpark met een capaciteit van 3000 t bevond zich naast de keerdriehoek. Het laden en lossen gebeurde met behulp van een stoomkraan van 5 t waarvan de grijper een capaciteit van 600 kg had.

De waterbevoorrading van de kraan be-stond uit twee voedingen die zich aan de ingang van het kolenpark bevonden. Het laden van de as gebeurde met dezelfde kraan.

Het blussen van de as werd vereenvoudigd door twee brandkranen die zich aan de uiteinden van de askuil bevonden. Het laden en lossen van de briketten gebeurde met de hand.

Brandbestrijding
Het lokaal met de brandbestrijdingsmiddelen bevond zich tegen de rechtermuur van de stelplaats. Het bevatte, naast het kleine materiaal en de brandslangen, een handpomp met een debiet van 15 m^3 per uur en een handpomp met een debiet van 20 m^3 per uur.

Naast acht brandkranen binnen in de stelplaats, waren er twee brandkranen nabij de askuil. Ook de twee waterkranen nabij het kolenpark konden in geval van nood voor bluswerken worden gebruikt. Bovendien waren er op drie plaatsen bijkomende brandkranen geplaatst:
- één rechts van de stelplaats, vlakbij de lampenbewaarplaats;
- één links van de stelplaats, tegenover het magazijn;
- één tussen de slaapplaats en de draaierij.

Deze brandkranen waren aangebracht in een veiligheidskast met glas waarachter zich het koppelstuk met zwanenhals bevond die paste op de brandkranen en die compatibel was met het materiaal dat door de Ieperse brandweer werd gebruikt.

Verder bevonden er zich twee brandslangen van elk 15 m lang in deze kasten. Op deze manier kon iedereen onmiddellijk beginnen met het blussen van een brand.

In het lokaal van de rangeermeester bevond zich bovendien een grote kast met daarin twee rubberen brandslangen (die elk 10 m lang waren) en verbindingsstukken waarmee ze op de injector van elke onder druk staande locomotief konden worden aangesloten.

Lokaal van de schouwers
Dit lokaal bevond zich rechts van de stelplaats. Het gaf toegang tot spoor 6. De schouwers verzekerden ook de koerdienst.

Lokaal voor machinisten en stokers
Dit bevond zich eveneens aan de rechterkant van de stelplaats, met een toegang tot spoor 6. Door middel van een loket stond het in verbinding met het lokaal van de schouwers.

Lokaal van de remmers
Dit lokaal bevond zich ook aan de rechterkant van de stelplaats, met een toegang naar spoor 6.

Lokaal voor poetsers en rangeerders
Het lokaal voor de poetsers en de rangeerders bevond zich eveneens aan de rechterkant met een toegang tot spoor 6.

Reiniging van de smeerpitten
Dit gebeurde in een bakstenen gebouw links van de stelplaats, naast het spoor tussen de slaapplaats en de draaierij. Er bevond zich een stoomturbine voor het reinigen van de gebruikte smeerpitten en een andere turbine (aangedreven door een elektrische motor van 2 pk) stond in voor het drogen.

Een reservoir dat in verschillende compartimenten was opgedeeld, werd gebruikt voor het decanteren van de gerecupereerde olie. Deze olie en de gereinigde smeerpitten werden gebruikt voor het poetsen van de locomotieven.

Hulpmaterieel
Voor het eventuele hersporen van rollend materieel beschikte de stelplaats over een hulptrein die bestond uit:

- een hulpwagen met daarin diverse gereedschappen, verschillende krachtige vijzels en een snijbrander met zuurstof- en gasflessen. Bovendien waren er ook een draagberrie en een grote verbandkist aan boord zodat eventuele gewonden onmiddellijk de eerste zorgen konden worden toegediend. Onder de wagen werd een lorrie bevestigd waarmee locomotieven of wagens waarvan een as werd verwijderd, afgevoerd konden worden;
- een wagen die vooral houten stutten en verschillende kabels en kettingen bevatte;
- een wagen voor het personeel van de hulptrein.

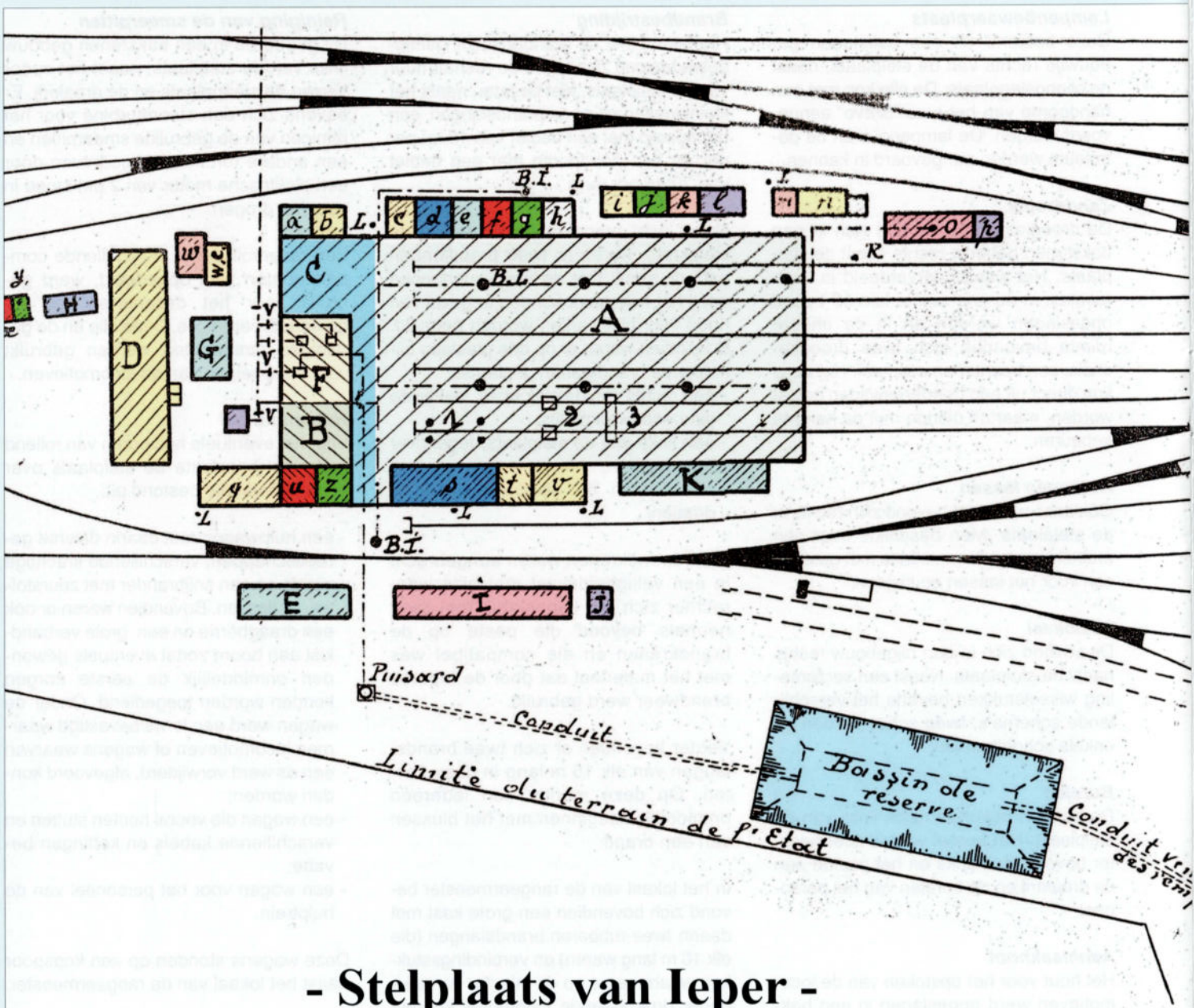
Deze wagens stonden op een kopspoor naast het lokaal van de rangeermeester.

Elektrische transformatorpost
De transformatorpost van de stelplaats bevond zich tussen de slaapplaats en de draaierij. De stroom (15.000 V) werd geleverd door de Société Générale Belge de Distribution Electrique.

In de post bevonden zich drie transformatoren van 60 kVA die de stroom omzetten naar 220 V .

De transformatorpost voedde de stelplaats en het goederenstation. Een tweede post, nabij het reizigersstation, had twee transformatoren van 30 kVA voor de voeding van het stationsgebouw en de tuinwijk, een arbeiderswijk die na de Eerste Wereldoorlog door de Belgische Staat werd gebouwd voor haar personeel.

Het gemiddelde dagelijkse verbruik bedroeg 230 kWh. De maatschappij leverde alle stroom aan een vast tarief van 0,489 frank per kWh. Na transformatie betaalde de Belgische Staat 0,78 frank per kWh.



- Stelplaats van Ieper -

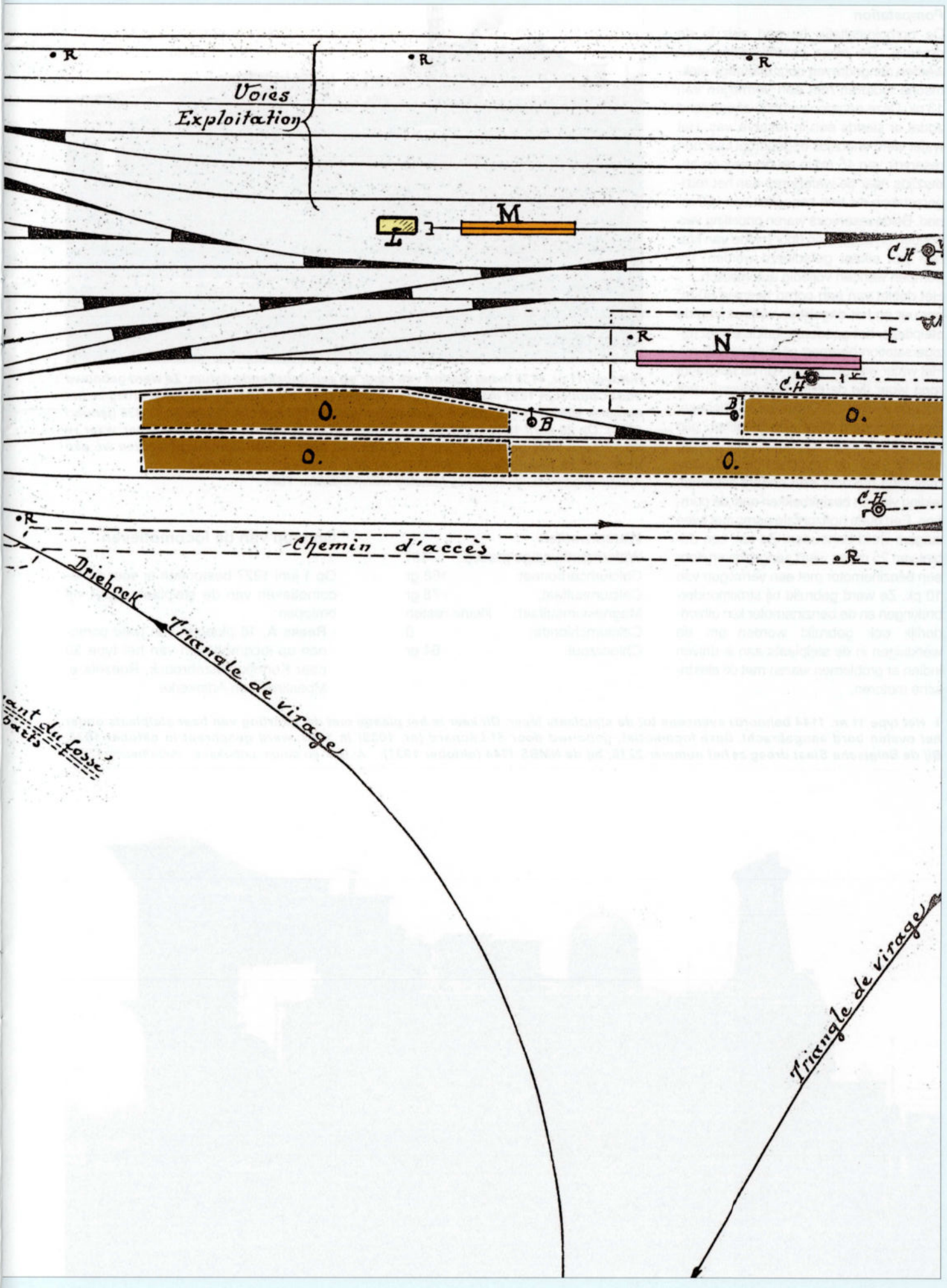
juni 1927

a. Brandbestrijdingsmateriaal
b. Autogene laspost
c. Leslokaal
d. Schouwers
e. Machinisten en stokers
f. Remmers
g. Poetsers en rangeerders
h. Nachtstokers
i. Zanddroger
j Zandvoorraad
k. Olieopslagplaats
l. Lampenbewaarplaats
m. Verkleind aanmaakhout
n. Niet verkleind aanmaakhout
o. Wasketel
p. Steenkool
q. Bureel
s. Bevoorradingsmagazijn
t. Koper
u. Bureel van de koermeester
v. Dienstmateriaal
w. Reinigingsplaats voor katoen
x. Petroleum
y. Benzine
z. Werktuigen

B. Waterkraan
B.I. Brandhaspel
B.L. Wasplaats
R. Lampen op palen
L. Elektrische lampen
C.H. Waterkolom
v. Ventiel

A. Locomotievenloods
B. Draaierij
C. Smidse
D. Slaapplaatsen
E. Cokes
F. Pompstation
G. Watertoren en elektriciteitskast
H. Wagenkast
I. Schroot
J. Smeerpitten
K. Loods
L. Rangeermeester
M. Hulpwagen
N. Askuil
O. Kolenpark

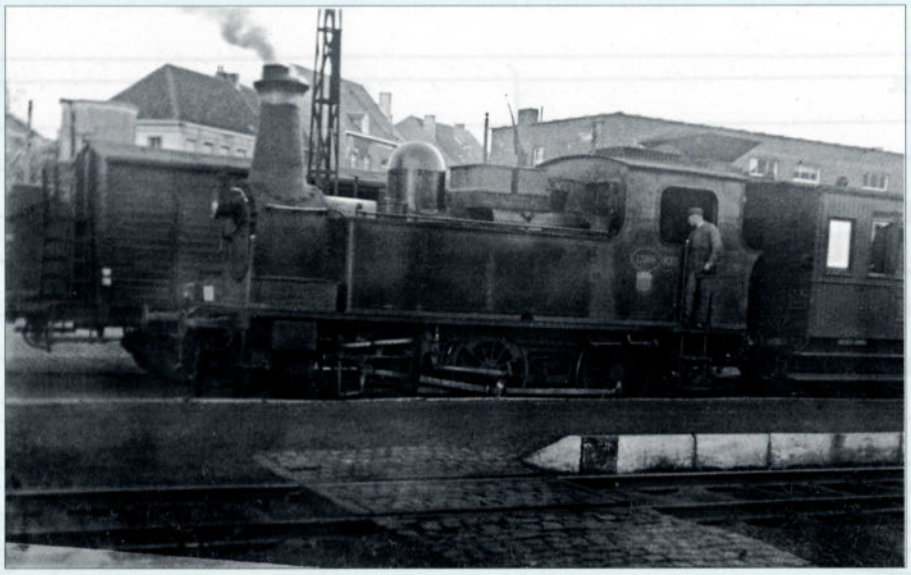
1. Heftoestel
2. Wielendalers
3. Portaalkraan


R
R
R
Voies
Exploitation
M
L
C.H
R
N
C.H
O.
B
O.
B
O.
O.
C.H
R
Chemin d'accès
R
Driehoek
Triangle de virage
Triangle de virage

Pompstation

De pompinstallatie bevond zich in de draaierij. De twee centrifugaalpompen werden aangedreven door driefasige elektrische motoren met een vermogen van 13 pk. Deze pompen werkten afwisselend zodat er steeds één in reserve was. Het water werd enerzijds opgepompt naar een reservoir van 45 m³ in de draaierij en anderzijds naar de watertoren aan het reizigersstation die een capaciteit van 150 m³ had. Beide reservoirs waren onderling verbonden en ze konden door middel van kranen van elkaar geïsoleerd worden. De pompen werkten volledig automatisch.

Het debiet van een pomp bedroeg 60 m³ per uur en het dagelijkse verbruik van de stelplaats, het goederenstation en het reizigersstation bedroeg gemiddeld 350 m³. Het water was afkomstig van de slotgracht rond Ieper die op zijn beurt gevoed werd door de vijvers van Dikkebus en Zillebeke. Het water werd door een betonnen pijp aangevoerd naar een bufferreservoir dat zich links van de stelplaats bevond. Vandaar ging het door een andere betonnen leiding via een bezinkbekken naar de pompen. Een oude horizontale pomp met twee zuigers werd behouden. Ze had een debiet van 25 m³ en werd aangedreven door een benzinemotor met een vermogen van 10 pk. Ze werd gebruikt bij stroomonderbrekingen en de benzinemotor kon uitzonderlijk ook gebruikt worden om de werktuigen in de stelplaats aan te drijven indien er problemen waren met de elektrische motoren.



Het type 11 nr. 1138 in het station van Ieper op een onbekende datum. Ze werd gebouwd door Couillet in 1891 met constructienummer 1010. Bij de Belgische Staat kreeg ze het nummer 1961 en bij de NMBS achtereenvolgens 1138 (oktober 1931) en 11.038 (januari 1946). Op 20 april 1945 kwam ze vanuit de stelplaats van Oostende naar Ieper, waar ze op 12 april 1949 geschrapt werd. Rechts van haar ovalen nummerplaat zien we een plaat met de telegrafische afkorting van haar stelplaats: FY (Ypres).
Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Waterkwaliteit

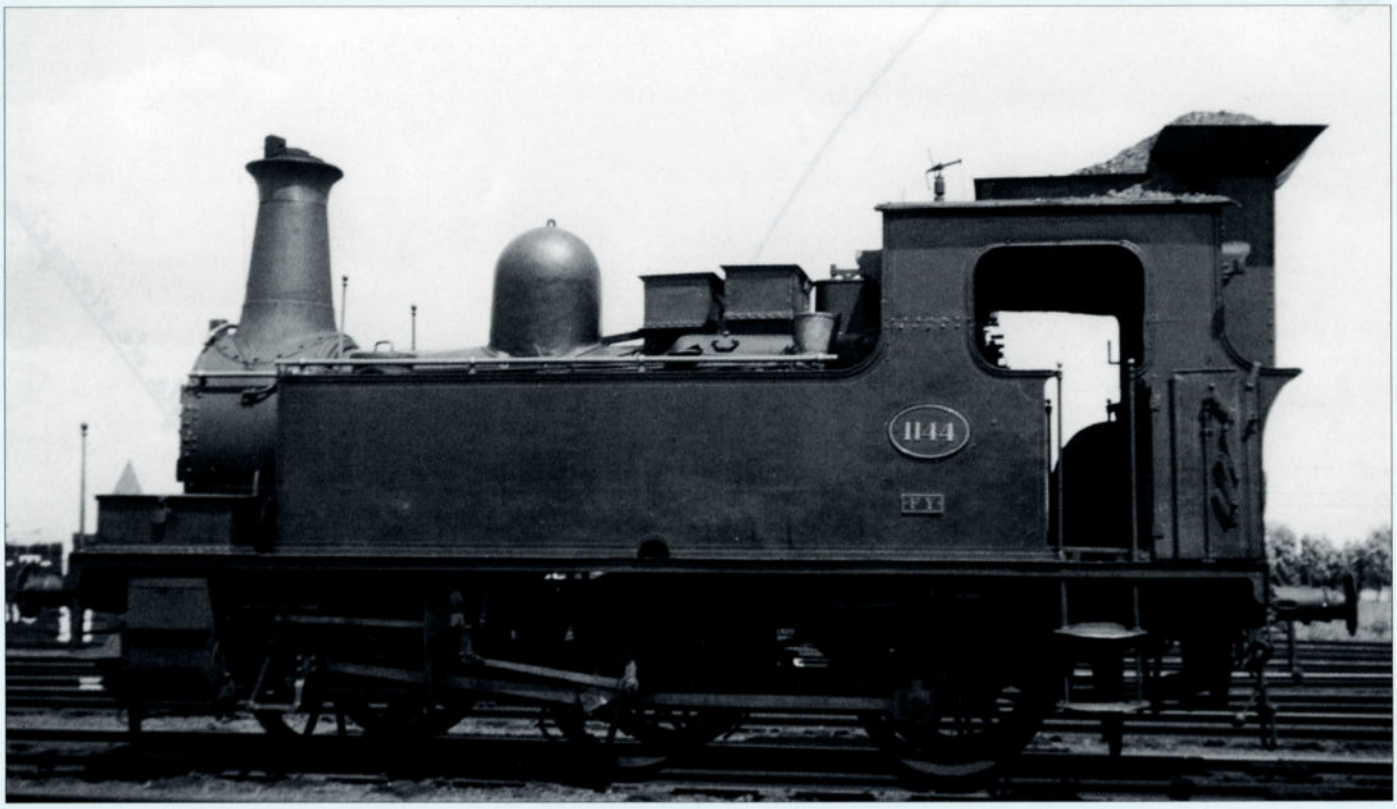
Watermeetkundige graden:	19°
Calciumcarbonaat:	168 gr
Calciumsulfaat:	78 gr
Magnesiumsulfaat:	kleine resten
Calciumchloride:	0
Chloorzout:	64 gr

Omloop van de locomotieven

Op 1 juni 1927 bestonden er voor de locomotieven van de stelplaats Ieper vijf omlopen:

- **Reeks A**: 16 ploegen van twee personen op locomotieven van het type 30 naar Kortrijk, Hazebrouck, Roeselare, Moeskroen en Adinkerke.

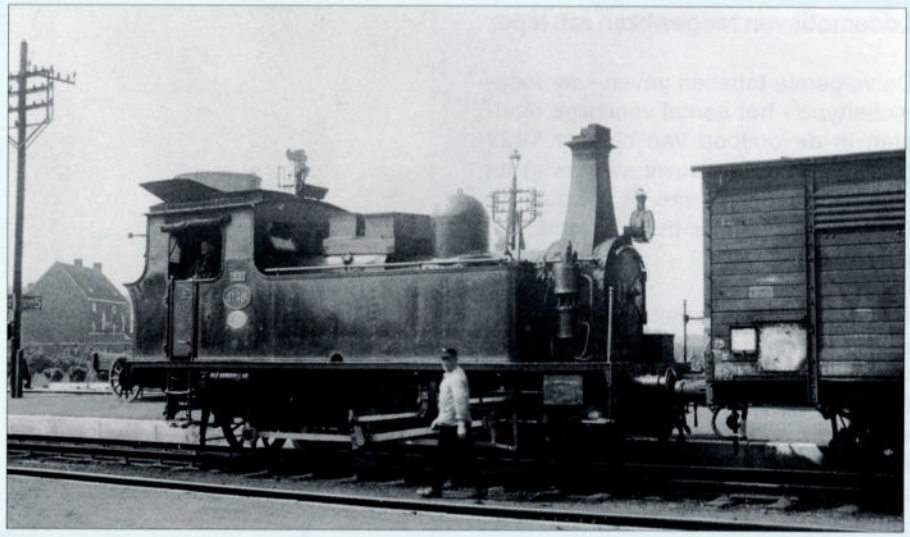
↓ Het type 11 nr. 1144 behoorde eveneens tot de stelplaats Ieper. Dit keer is het plaatje met de afkorting van haar stelplaats onder het ovalen bord aangebracht. Deze locomotief, gebouwd door St-Léonard (nr. 1059) in 1898, werd geschrapt in oktober 1938. Bij de Belgische Staat droeg ze het nummer 2216, bij de NMBS 1144 (oktober 1931). *Auteur en datum onbekend, verzameling TSP.*



- **Reeks B**: 12 ploegen van twee personen met locomotieven van de types 2 en 28 naar Roeselare en Hazebrouck.
- **Reeks C**: 4 ploegen van twee personen op locomotieven type 11 naar Armentières en Adinkerke.
- **Reeks J**: 1 ploeg van twee personen met een locomotief type 29 voor de goederentreinen naar Komen en Nieuwkerke.
- **Reeks R**: 3 ploegen van twee personen met locomotieven type 23 (het latere type 53) voor het rangeren in het goederenstation.

Op 1 juni 1927 bestond het effectief uit 31 locomotieven, waarvan:

- type 30: 14
- type 2: 4
- type 11: 4
- type 28: 4
- type 23: 1
- type 29: 4



Het type 11 nr 1146 in het station van Ieper op 23 mei 1939. Ze werd in 1897 gebouwd door St. Léonard (nr.1062) en ze kreeg bij de Belgische Staat het nummer 2219. In oktober 1931 wees de NMBS haar het nummer 1146 toe, wat in januari 1946 gewijzigd werd in 11.038. Op 16 maart 1946 muteerde ze van Oostende naar de stelplaats van Walcourt, waar ze op 9 april 1949 geschrapt werd. Het plaatje met de aanduiding FY bevindt zich nu boven de nummerplaat. *Auteur onbekend, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*

Het personeel omvatte op 27 juni 1927:

- 30 machinisten en stokers binnen kader;
- 0 machinisten en stokers buiten kader;
- 9 remmers;
- 45 niet-rijdende personeelsleden.

Het aantal gereden kilometers per maand:

- reizigers: 436.530
- goederen: 16.098

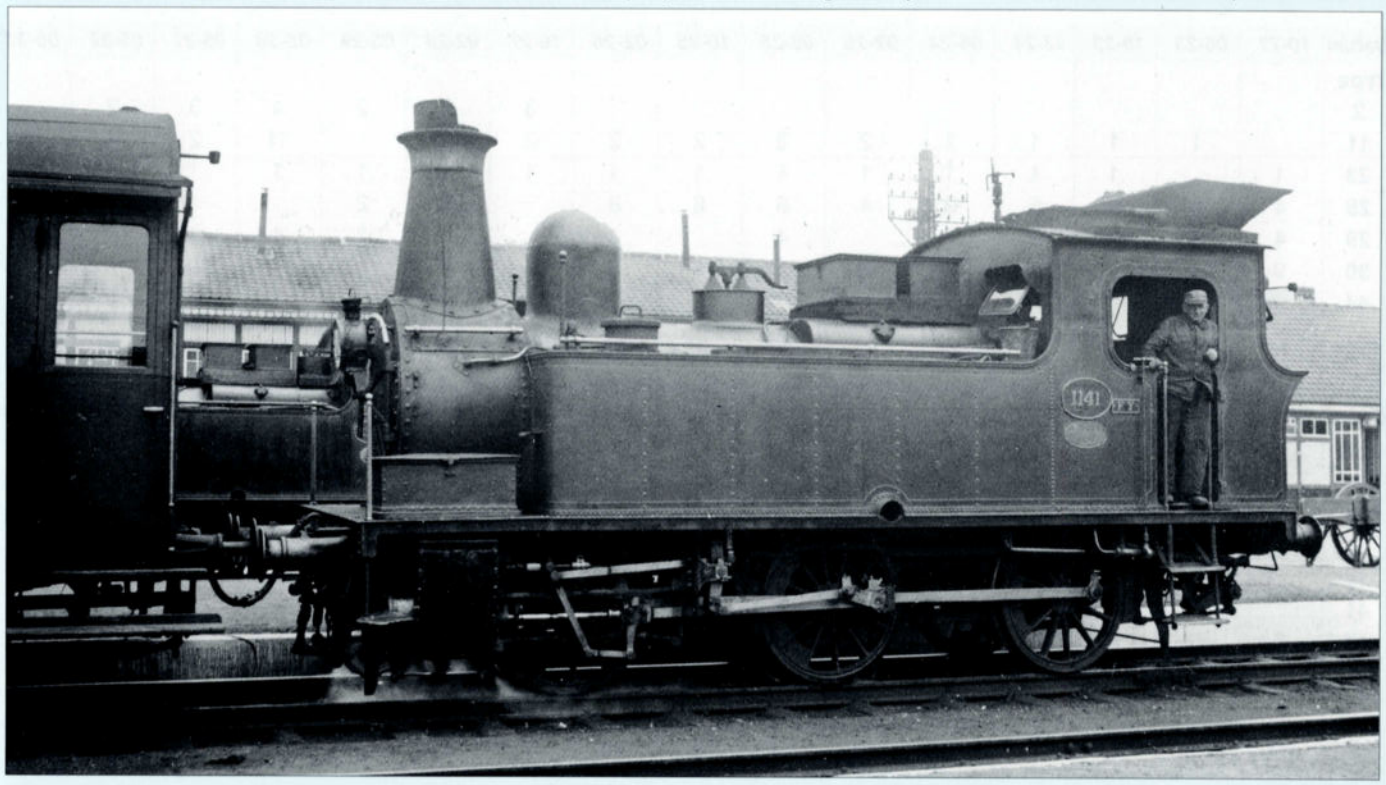
Het gemiddelde steenkoolverbruik per maand in 1927:

- steenkool: 850 t
- briketten: 55 t

Maandelijkse uitgaven op 7 april 1927:

- weddes en toelagen van het administratief en toezichtspersoneel: 11.391,70 frank
- weddes en toelagen voor machinisten, stokers en niet-rijdend personeel: 132.503,00 frank
- steenkool voor de reizigersdienst: 88.281,54 frank
- steenkool voor de goederendienst: 40.484,07 frank
- smeermiddelen voor de reizigersdienst: 1752,02 frank
- smeermiddelen voor de goederendienst: 732,68 frank
- uitgaven voor andere zaken: 10.005,02 frank.

Tot 1949 waren er bijna constant types 11 in de stelplaats van Ieper. We zien hier de 1141 met trein 1196 (Poperinge - Ieper - Roeselare) in het station van Ieper op 27 mei 1939. Toen waren er nog vier plandagen voor deze machines. Deze locomotief werd in 1892 gebouwd door Tubize (nr. 869). Bij de Belgische Staat droeg ze het nummer 2118. Bij de NMBS werd ze achtereenvolgens de 1114 en de 11.041. Voor de oorlog werd ze ingezet vanuit Ieper. In 1944 muteerde ze naar Adinkerke, op 2 november 1944 verhuisde ze naar Kortemark en op 30 maart 1945 kwam ze naar Dendermonde waar ze op 5 juni 1949 werd geschrapt. *Auteur en datum onbekend, verz. TSP.*



Locomotieven toegewezen aan Ieper

De volgende tabellen geven - per locomotieftype - het aantal voorziene diensten in de omloop van oktober 1922 (opening van de nieuwe stelplaats) tot mei 1955 (sluiting van de stelplaats). De diensten van de motorwagens zijn echter niet vermeld.

We kunnen nog vermelden dat de volgende types in 1907 tot de stelplaats van Ieper behoorden: type 1, type 11, type 14, type 28, stoommotorwagens en enkele machines die niet tot een specifiek type behoorden. De voorziene dienst omvatte toen 18 plandagen.

Tot 1 februari 1925 behoorde Ieper tot de groep Tournai. Vervolgens behoorde ze tot 22 april 1947 tot de groep Gent. Op die datum werd de stelplaats overgeheveld naar de groep Brugge, maar op 5 oktober 1952 keerde ze terug naar de groep Gent.

We kennen enkele locomotieven die tijdens hun loopbaan aan de stelplaats van Ieper waren toegewezen:

type 1 (oud): 1521, 1642.

type 11: 1119 (muteerde op 1 december 1945 naar Saint-Martin); 1125 (van 07-01-1944 tot 27-01-1944, daarna Adinkerke); 1130 (geschrapt te Ieper in oktober 1938); 1138 (geschrapt te Ieper op 12 april 1949); 1143 (naar Leuven op 18-10-1943); 1141; 1144; 1146.

type 14 (oud): 1264.

Dit is de enige foto die wij hebben teruggevonden waarop de stelplaats uit 1922 zichtbaar is. Zij dateert van 1948. Rechts is een type 44 herkenbaar, achteraan de eerste drie sporen van de stelplaats. Op het middelste spoor staat een Brossel type 551 of 553. Uiterst links de kolenbunker en de stoomkraan. *Verzameling Bart FRANTZEN.*

type 14 (nieuw): 1402 (tijdens de Tweede Wereldoorlog).

type 44: 44.034 (muteerde op 12-02-1946 naar Dendermonde).

Datum	10-22	06-23	10-23	02-24	06-24	02-25	06-25	10-25	02-26	10-27	02-28	05-29	05-30	05-31	05-32	05-33
type																
2										3	2	2	4	3	2	
11		1	1	1	1	2	3	2	2	2	2		11	2	4	5
23	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	
28	4	6	10	6	9	4	6	8	8		2	2				
29	4	3	12	3	7		4		4			2	1	1		
30	9			10	10	11		6	8	9	8	8	7	9		
44													1	1	8	1
TOT	**18**	**10**	**24**	**21**	**24**	**18**	**20**	**23**	**23**	**15**	**15**	**15**	**16**	**16**	**15**	**15**

Datum	05-34	05-35	05-36	05-37	10-38	04-39	03-40	05-41	10-41	05-46	05-48	05-49	10-49	10-51	10-52	05-54
type																
11	5	3	3	3	4	4		1	1	1	1	1				
14								2								
15									3							
18								5								
41												5	6	6	6	5
44	9	10	10	10	10	9	4	6	6	6	6					
51												1	1			
71		1	1	1	1	1	1									
TOT	**14**	**14**	**14**	**14**	**15**	**14**	**12**	**8**	**10**	**7**	**7**	**6**	**7**	**6**	**6**	**5**

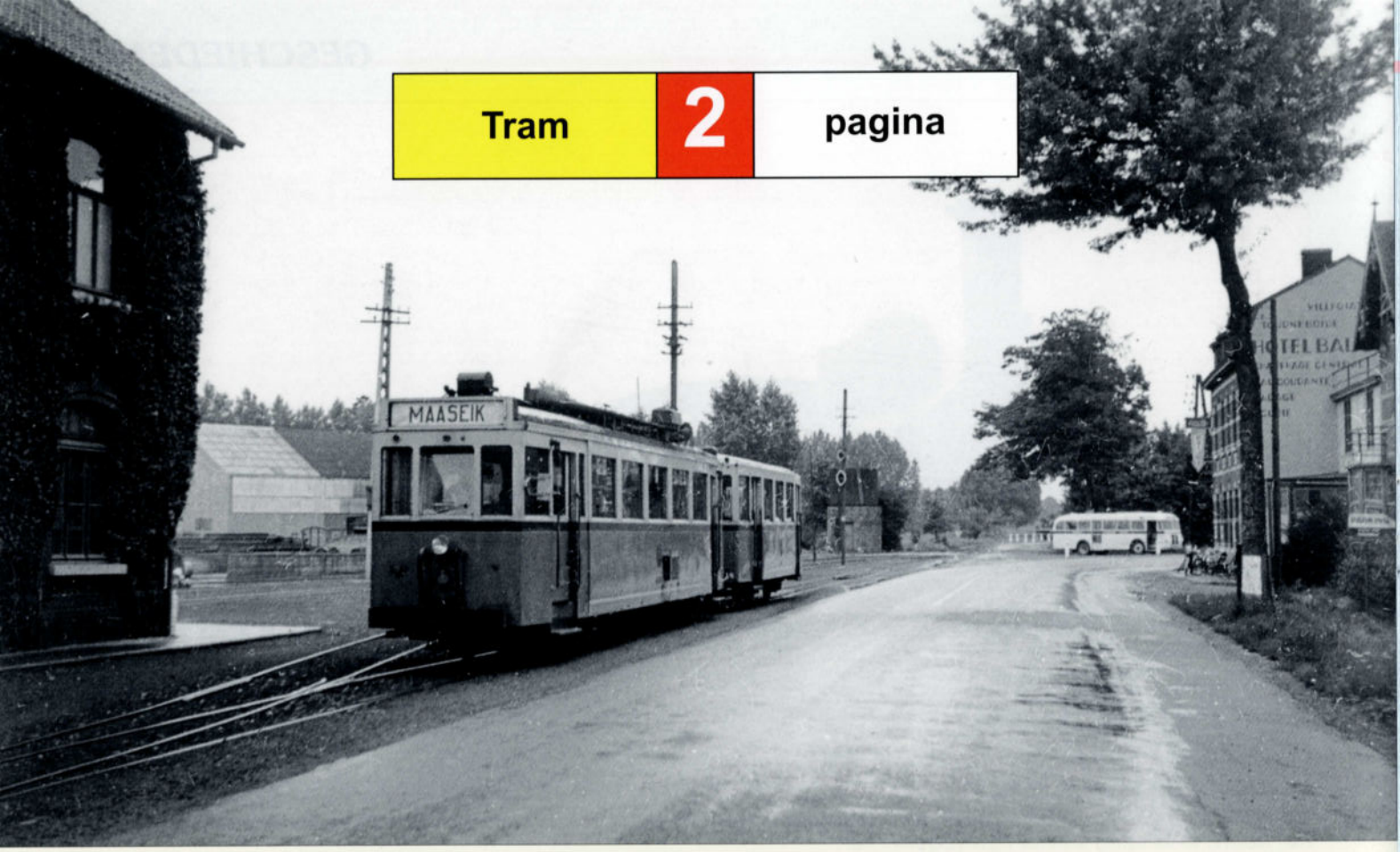
Op 30 mei 1921 komt een goederentrein uit Torhout aan in Ieper. Hij wordt gesleept door een type 29 van de Belgische Staat. *Ken NUNN, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*

Ieper was overigens één van de eerste stelplaatsen die tweeassige Brossel-motorwagens type 551 kreeg toegewezen. Later kreeg de stelplaats ook het vierassige type 609 (later type 553 - reeks 49).
Vanuit Ieper reden ze naar Poperinge en Hazebrouck (F), Kortemark, Roeselare, Menen, Kortrijk.
Ook op de lijnen Lichtervelde - Nieuwpoort en Komen - Le Touquet (F) waren ze te zien. Na de sluiting van de stelplaats in Ieper verhuisden ze vooral naar Kortrijk.

U vindt alle details over hun geschiedenis en hun inzet in ons boek *"De Brossel-motorwagens"* dat in de komende maanden zal verschijnen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, naar een tekst van Maurice HENNEQUIN.

Op dezelfde dag verlaat de reizigerstrein 3301 Ieper met bestemming Oostende. Hij wordt gesleept door het type 2 met nummer 1721 (FUF 216 / 1884). Deze locomotief werd in mei 1931 te Ieper geschrapt worden. *Ken NUNN, verz. Maurice HENNEQUIN / TSP.*

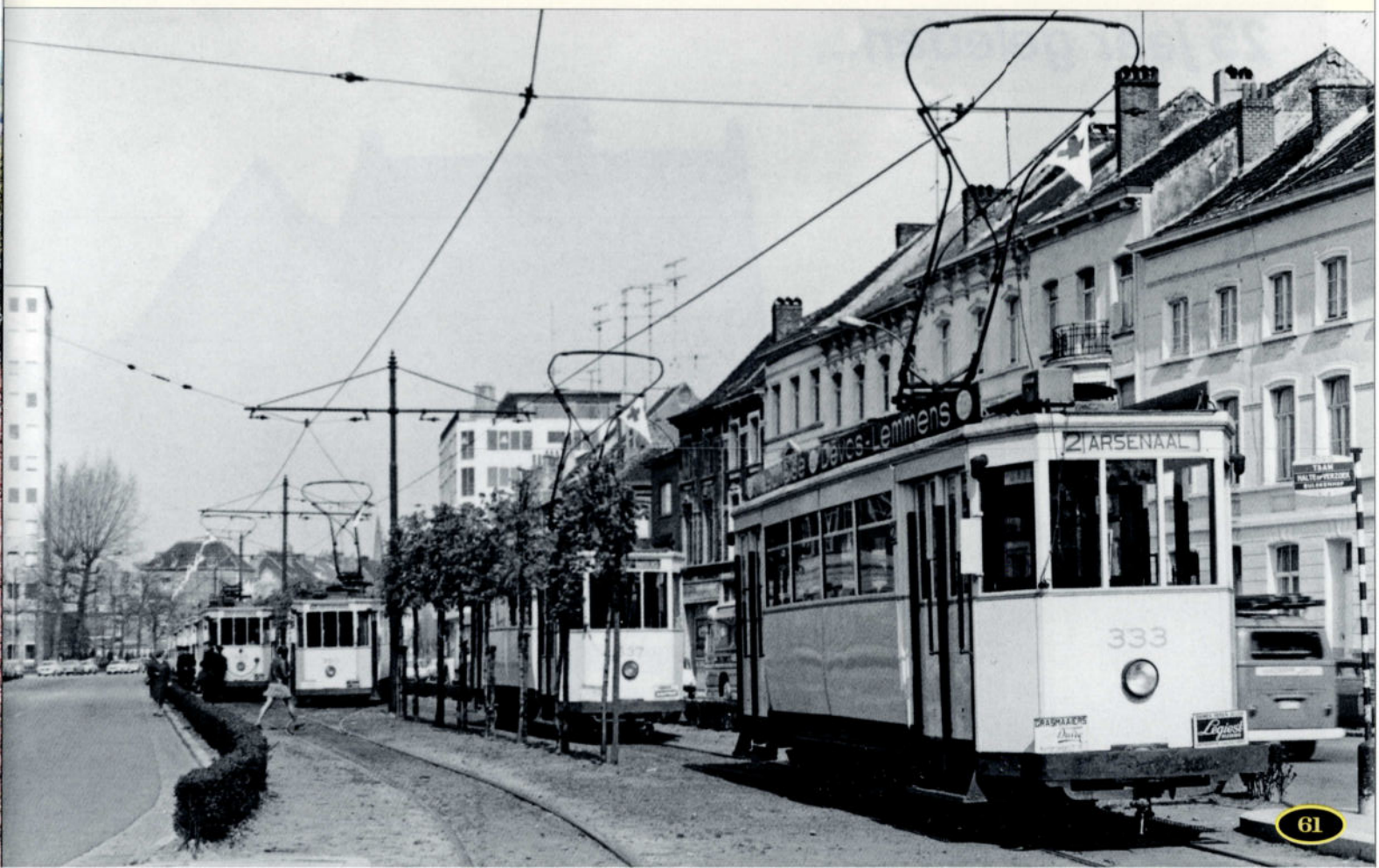


Op 8 augustus 1954 verlaat een tram, bestaande uit de motorwagen 285 en de bijwagen 19.505, Lanaken Tournebride in de richting van Maaseik. Deze motorwagen maakt deel uit van een reeks van vijf, besteld in 1938, na de goede ervaringen met de AR.115 (zie ODB 123 pag. 43). De motorwagens genummerd van AR.284 t/m 288 kwamen in dienst in 1940. Voor de AR.285 was dat op 9 april in de groep Antwerpen. Hij kwam naar de lijn Maaseik - Lanaken in november 1947. In 1954 verhuisde hij naar de stelplaats van Marloie. Hij eindigde zijn loopbaan op de lijn Melreux - La Roche in 1956, en werd geschrapt in april 1959 te La Roche. *Foto Bouwman, verz. M. STEINKAMP / TSP.*

Ergens rond 1935 staat een stoomtram van de NMVB in winterse omstandigheden te Rijsbergen (NL). Hij is zojuist aangekomen met de tram uit Hoogstraten. Het stel is samengesteld zoals 's zondags: drie rijtuigen en een pakwagen. Vanaf 1935 zal de dienst beperkt worden tot Meersel, net voor de Belgisch/ Nederlandse grens. *Verzameling M. STEINKAMP / TSP.*

In 1944 bestelde de NMVB 24 elektrische trams type PCC. Na een korte inzet op de lijn Brussel - Leuven, verhuisden zij naar de stelplaats Charleroi. In 1960 werd de volledige reeks verkocht aan de stad Belgrado. Op de foto de 10414 in de stelplaats La Louvière op 25 juli 1956. *Verzameling M. STEINKAMP / TSP.*

Wij bevinden ons op het tramnet van Gent (MIVG), in de Martelaarslaan, op 29 april 1969. De derde tram die zichtbaar is, de 350 in dienst op lijn 2, is ontspoord, hetgeen de opeenvolging van trams verklaart. De eerste twee trams zijn de 333 (lijn 2) en de 337 (lijn 10). Links zien wij de 325 (lijn 2). Al deze trams waren drieassig. *Verzameling M. STEINKAMP / TSP.*



30 jaar geleden...

FOTO 124-72 *Op 13 oktober 1984, na afloop van het toeristisch seizoen, heeft de CFV3V motorwagen 4006 ingelegd om een grote reis te organiseren door het zuiden van het land, vertrekkende langs de "Athus-Meuse" en terug over de lijn 42, via Namur - Dinant - Bertrix - Libramont - Bastogne - Gouvy - Liège en Charleroi. Doorrit in station Vonêche.* Philippe DIEU.

FOTO 124-73 *Niet lang daarna, op 1 december 1984, werd de 4006 geschrapt en toegevoegd aan het historisch materieel van de NMBS. Op 30 september 1989 werd hij door GTF gebruikt voor een uitstap doorheen West-Vlaanderen. Het hoogtepunt van de reis was een kort bezoek aan Frankrijk vanuit De Panne tot Dunkerque. Op het traject naar Dunkerque werd gestopt te Bray-Dunes. Vandaag is de lijn reeds opgebroken tussen De Panne en de Franse grens.* Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

25 jaar geleden...

20 jaar geleden...

FOTO 124-74 ***De laatste 25 M3-rijtuigen werden geschrapt in mei 1994. De "Ferrovie Nord Milano" (FNM) kocht de 19 rijtuigen 2e klasse. Voor hun indienststelling bij de FNM, ondergingen zij een volledige vernieuwing, uitgevoerd door de firma "Mentaliserait Milanais" te Morette nabij Milano. De foto, genomen in november 1994, toont de overbrenging van acht rijtuigen tussen Salzano en Morette, gesleept door de D345.1145 van de FS.*** *Michelle CERUTI.*

FOTO 124-75 ***In het weekend van 8 en 9 oktober 1994, organiseerde de Franse vereniging AJECTA een grote reis door België aan boord van een trein gesleept door de 140 C 231 (eigendom van AJECTA). De trein kwam vanuit Paris naar België via Tourcoing en reed dan naar Brugge via Kortrijk. In de late namiddag kwam hij aan in Brussel-Zuid. 's Anderendaags in de namiddag verliet de trein onze hoofdstad en keerde terug naar Paris langs Mons, Quévy en Aulnoye. Wij zien de 140 C 231 in volle arbeid op de helling van Hennuyères, bij haar terugkeer naar Paris op 9 oktober 1994.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

20 jaar geleden...

Verenigd Koninkrijk:
locomotief Cockerill "Yvonne"

In 1920 leverde Cockerill aan de gasfabrieken van de stad Brussel te Laken een locomotief met vertikale ketel van het type IV. Zij droeg het Cockerillnummer 2945.
In 1977 kwam zij in het bezit van de "*Etablissements Charles Focquet & Cie*" te Vilvoorde (maatschappij voor de verkoop van materieel).

In 1987 ging het richting Verenigd Koninkrijk, op de *Northampton & Lamport Railway*. Vervolgens kon men de machine vinden op verschillende tentoonstellingen: de *Northamptonshire Ironstone Railway Trust Ltd.*, het *Hunsbury Hill Industrial Museum* waar zij Yvonne werd gedoopt, de *Market Bosworth Light Railway*, de *Statfold Barn Railway* en het *Hollycombe Working Steam Museum*.

Vandaag wordt zij rijvaardig bewaard op de toeristische lijn "*The Lavender Line*" te Isfield.

De Cockerilllocomotief 2945 bewaard te Isfield.
Greg MARTIN, verz. Charles OCSINBERG.

Nederland:

Stoomtramweg Maatschappij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen

Locomotieven nrs. 14-15

De Stoomtramweg Bergen-op-Zoom - Tholen werd opgericht in 1882. De spoorbreedte van de lijn was 1067 mm. In 1886 werd de lijn verlengd tot in Merksem (Antwerpen). Het Belgische deel werd uitgebaat door de N.V. Tramways du Nord d'Anvers.
In 1887 smolten de twee bedrijven samen tot Stoomtramweg Maatschappij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen.
In 1894 werd de exploitatie van het Belgische gedeelte overgenomen door de NMVB (Merksem - Blauwhoef - Ekeren - Zandvliet en Blauwhoef - Lillo).
Het Nederlandse deel werd in 1934 overgenomen door de N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autobusdiensten (B.B.A.).

In december 1901 nam de Stoomtramweg Maatschappij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen een stoomlocomotief in dienst die identiek was aan het type 4 van de NMVB. Zij werd gebouwd door Thiriau in 1901 (constructienummer 12). In 1906 werd een tweede identieke machine geleverd (Thiriau nr. 91). De twee locomotieven kregen de nummers 14 en 15. Hun bestelling kwam er nadat men tot de vaststelling was gekomen dat er krachtigere locomotieven nodig waren voor de goederen- en pelgrimstrafiek. Voorheen beschikte het bedrijf enkel over lichte locomotieven. Beide locomotieven werden rond 1936 uit dienst genomen en in 1937 gesloopt door de B.B.A..

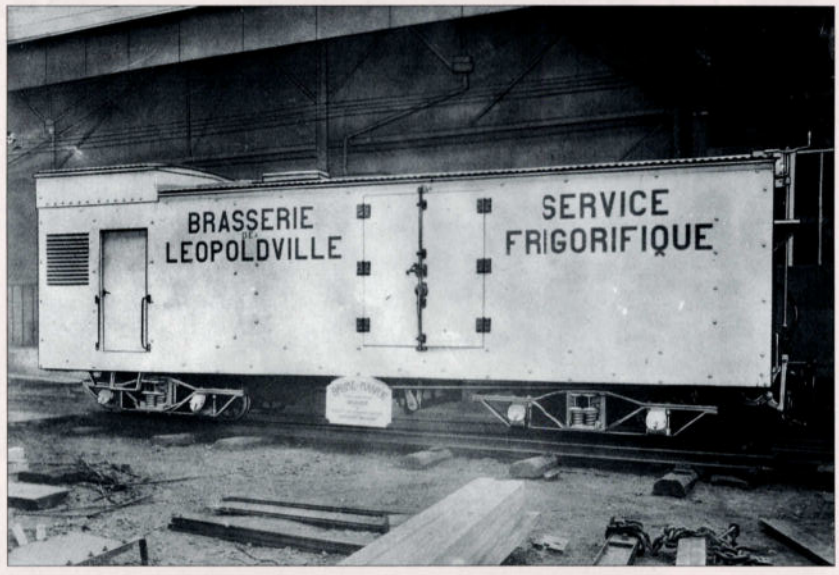
Voornaamste kenmerken

Spoorbreedte:	1067 mm
Asindeling:	Ct
Wieldiameter:	0,832 m
Massa (ledig):	18,0 t
Massa (totaal):	22,0 t
Keteldruk:	12,4 kg/cm²
Roosteroppervlakte:	0,723 m²
Totale verwarmingsoppervlakte:	31,84 m²
Aantal cilinders:	2
Cilinderdiameter:	280 mm
Cilinderslag:	360 mm
Overbrenging:	Walschaerts
Watercapaciteit:	2 m³
Kolencapaciteit:	0,5 t

Locomotief nr. 14 van de Stoomtramweg Maatschappij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen, gefotografeerd voor de werkplaatsen van Thiriau in december 1901. *Thiriau, verzameling André DAGANT / TSP.*

Congo: koelwagen voor de "Brasserie de Léopoldville"

De brouwerij *Bralima* werd opgericht op 23 oktober 1923 in Léopoldville. Op 27 december 1926 produceerde de fabriek, onder de naam "Brasserie de Léopoldville", haar eerste bierflesje (Primus-bier). Doordat Primus niet gepasteuriseerd was, kon het bier slechts binnen Léopoldville gecommercialiseerd worden. Daardoor bleef het aantal afnemers beperkt. De biermarkt was in handen van de Duitsers en Nederlanders, die grote hoeveelheden bier importeerden dat bovendien van betere kwaliteit was dan Primus en aan een lagere prijs werd verkocht. Na enkele moeilijke jaren slaagde de brouwerij er uiteindelijk in om het bier te pasteuriseren. Daardoor kon de productie verviervoudigen tussen 1936 en 1945. Er volgde een aanzienlijke groei, met het opstarten van vijf nieuwe productiesites tot gevolg. Vandaag is de brouwerij opgenomen in de Heineken-groep.



Baume et Marpent leverde aan de "Brasserie de Léopoldville" grote koelwagens op draaistellen. *Baume et Marpent, verzameling TSP.*

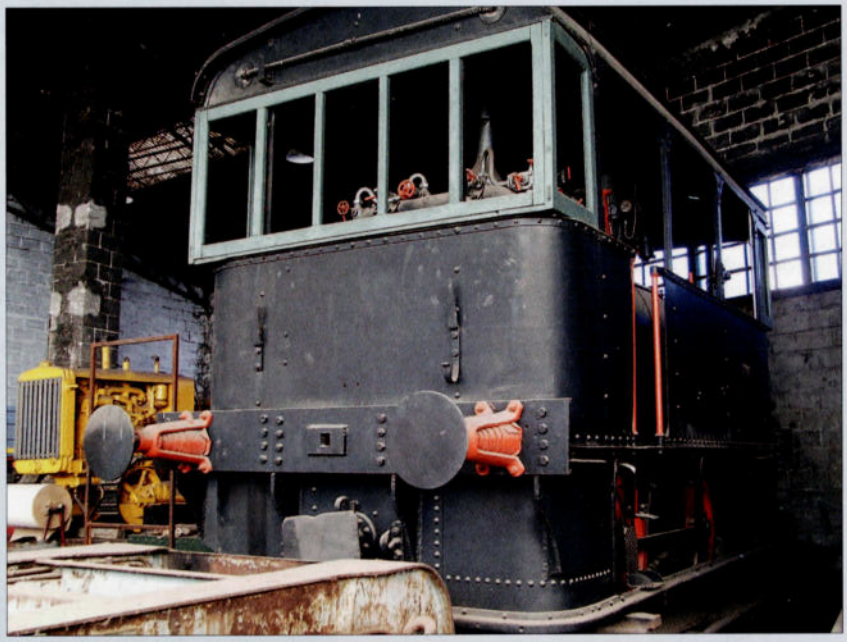
Italië: *Bt Couillet 683*

Società Ferrovie del Ticino nr. 106

De stoomtram die Milano met Pavia verbond, werd ingehuldigd op 23 juli 1880. Deze lijn van 33,9 kilometer en met een standaardspoorbreedte van 1435 mm, werd gebouwd en uitgebaat door een Belgisch bedrijf: *"Société des Tramways et Chemins de Fer Economiques de la Haute Italie"*. Later werd het net herdoopt tot *"Società Ferrovie del Ticino (SFT)"*. De *SFT* exploiteerden eveneens een stoomtramlijn tussen Milano en Saronno, die later opgeslorpt werd door de *Ferrovie Nord Milano*.

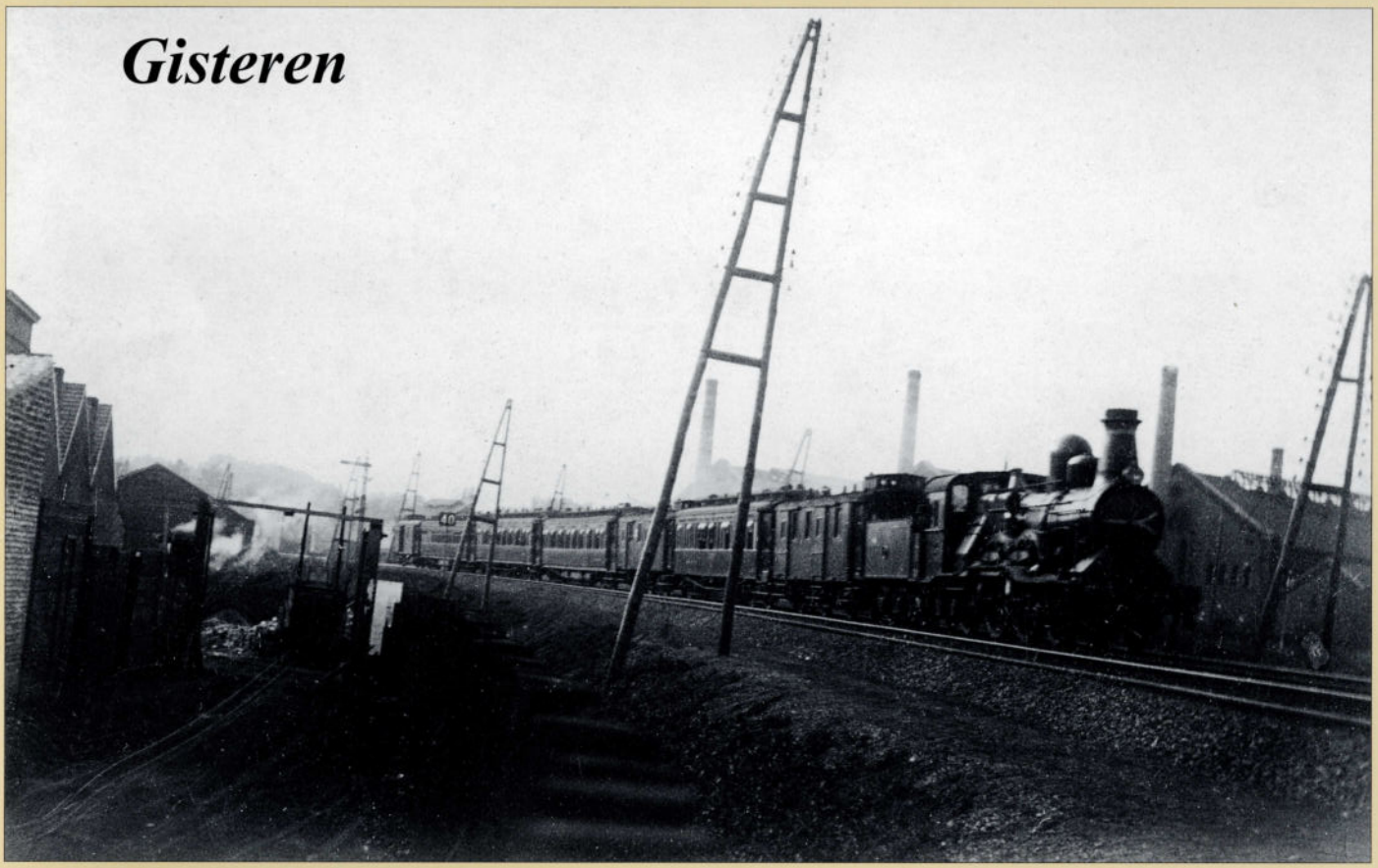
Het originele locomotievenpark telde 54 eenheden, waaronder acht tweeassige locomotieven die in 1883 door *Couillet* geleverd werden met constructienummers 677 t/m 684. Zij kregen de nummers SFT 100 t/m 107 en werden ingezet op de lijn Milano - Pavia.

Nadat deze lijn in 1936 gesloten werd, kwamen de locomotieven op andere lijnen in actie. De 106 werd overgenomen door een private ondernemer en ingezet op werven in de regio van Verbania (in het noorden van Piemonte).
De 106 werd door deze onderneming bewaard in een hangar te Domodossola.

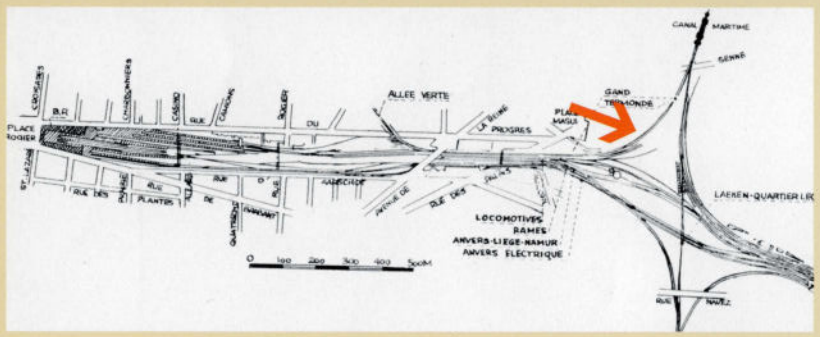


Twee opnames van de 106 (Couillet 683 / 1883), bewaard in een stelplaats te Domodossola. We merken naast de normale buffers ook een derde, centrale buffer op.
Alessandro ALBE, december 2012.

BRUSSEL-NOORD - BRUXELLES-NORD



We bevinden ons aan de uitrit van Brussel-Noord nabij de vertakking Zennebrug, aan het begin van de lijn 50 Brussel - Gent. De foto, die dateert van het begin van de twintigste eeuw, werd gemaakt in de richting van Gent (zie de pijl op het plan hiernaast). Op deze plaats steeg de lijn om het kanaal van Willebroek te kruisen. Links is nog de spooraansluiting van een elektriciteitscentrale te zien. We zien een internationale trein uit Oostende die door een type 12 van de Belgische Staat wordt gesleept. De foto onderaan toont dezelfde plaats vandaag. De IC 2338 Dendermonde - Poperinge zal zo dadelijk aankomen in Brussel-Noord.



29004