OP DE BAAN

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
nr. 126 - APRIL 2015 - € 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

2015 kondigt zich veelbelovend en uitdagend aan, vooral voor "Le Chemin de fer du Bocq". In 2015 zal de lijn met twee kilometer worden verlengd en uitgebaat tot Evrehailles-Bauche. Dit nieuwe traject loopt eveneens door een mooi decor. Aan het andere uiteinde van de lijn (kant Ciney) zal het spoor worden uitgebroken voor de modernisering van lijn 162...

De site Saint-Ghislain profiteert van de aantrekkingskracht van "Mons 2015, Capitale européenne de la Culture", wat talrijke toeristen zal aantrekken in de streek rond Mons. Ook Rétrotrain, het museum van TSP, zal hiervan de vruchten plukken en zal daarom ook meer geopend zijn.

Dan zijn er nog de toeristische ritten op het net, waarvoor de reglementering wijzigt in juni. Wij zullen moeten nadenken over belangrijke wijzigingen aan de structuren van de vereniging als we deze activiteiten willen verderzetten.

Wenst u een nieuwe uitdaging aan te gaan als vrijwilliger, contacteer dan de verantwoordelijken die vermeld staan op p. 3.

Veel leesgenot.

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: EN LIGNES nrs. 70 t/m 124, (54 nummers). Prijs 50 euro. Transfer uitgegeven door GTF jaren 2010 t/m 2014. Marc FALISSE, ☎ +32 (0)476 66 88 08

TE KOOP: schaalmodellen van stations, gebouwen, enz. in H0. Lijst op aanvraag. VREUX Frederik. ☎ +32 (0) 470 43 80 05. Mail: fredvreux75@hotmail.be

Rechtzettingen - Verduidelijkingen

OP DE BAAN 123

- **pagina 61:** op de foto, achter de 712, is het oude militaire ziekenhuis **Saint-Laurent** zichtbaar. Het herbergt nu administratieve diensten van Defensie. Meer naar rechts de kerk **Saint-Martin**.
- **p. 62 en 63:** de foto's van de 171 werden gemaakt te Liège-Vivegnis, waar de locomotievenfabriek Saint-Léonard was gevestigd. Deze fabriek lag op ongeveer 500 m van de spoorlijn, maar was niet verbonden met het net. Ertussen lag het oude "Quartier du Nord".

OP DE BAAN 124

- **pagina 33:** de verbinding L-20 werd vergeten in de tabel voor het weekend. Dit is de verbinding Mechelen - Leuven, waarop klassieke motorstellen worden ingezet.

OP DE BAAN 125

- **pagina 9:** op de identiteitskaart van de 2021 staat als geboortedatum 02-11-1974 vermeld. Dit moet zijn 02-11-197**7**.
- **pagina 14:** de datum "uit exploitatie" van de 175 is 17-0**7**-2003.
- **pagina 67:** de foto onderaan werd gemaakt te **Roclenge-sur-Gee**r in de voormalige *rue de la Gendarmerie*, nu *rue du Pont*. De tramhalte bevond zich op de brug over de Geer (Jeker). De tram was vertrokken vanuit het tramstation van Roclenge (± 200 à 300 m verderop), rijdt naar Bassenge en vermoedelijk verder naar Maastricht.

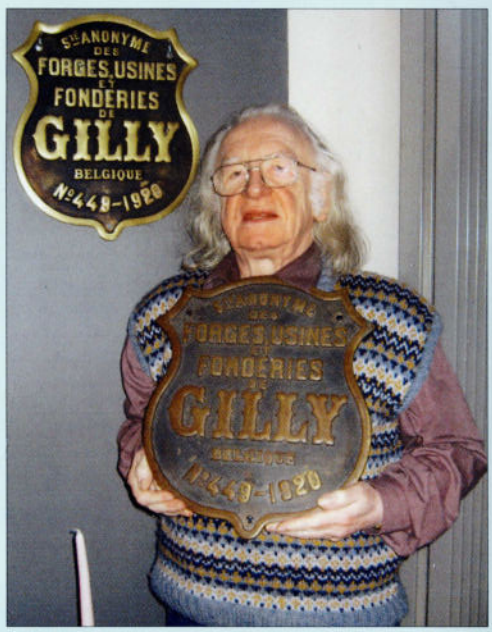
AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseeert op 10 mei 2015, van 9 tot 13 uur in de zaal St. Raphaël te Aywaille zijn 68ste internationale ruilbeurs voor modeltreinen, voertuigen en oud speelgoed.
Reserveren en inlichtingen: ☎+32 (0)471 40 45 50 van maandag t/m vrijdag tussen 18.30 en 21 uur.

Een groot spoorweghistoricus is van ons heengegaan: op 20 januari jongstleden is André Dagant overleden te Houffalize. Hij was reeds een hele tijd ziek en erg verzwakt. In juni zou hij 85 jaar geworden zijn...

André werd geboren in de streek van *"le Centre"* in de schaduw van de mijnterrils, niet ver van het locomotievendepot van Haine-Saint-Pierre. Hij was een van de belangrijkste kenners van het Belgische spoorwegverleden en bezat in het bijzonder een encyclopedische kennis van de geschiedenis van de Belgische locomotieffabrieken en hun constructielijsten. Hij had een passie voor de *Nord-Belge* en kende de geschiedenis van elke individuele locomotief van deze maatschappij uit het hoofd! André was ook zeer goed op de hoogte van de geschiedenis van de steenkoolmijnen, de kanalen en de spoorlijnen die de mijnen bedienden. Hij was ook begaan met het behoud van het historisch patrimonium en de industriële archeologie.

Men krijgt een inzicht in zijn fenomenale kennis bij het doornemen van de boeken en brochures die hij in de loop der jaren gepubliceerd heeft en die samen een reeks vormen - met in totaal 41 titels - die hij *"Souvenir de la vapeur"* genoemd heeft. Twee boeken uit deze reeks kunnen beschouwd worden als referentiewerken over de geschiedenis van de Belgische stoomlocomotieven: *"125 Ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique", Liège, 1974 en "Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB (1835 - 1966)"*, Tielt, 1982. Enkele jaren geleden ontstond er een samenwerking tussen André en de redactieraad van TSP; zijn laatste drie boeken werden dan ook door onze vereniging uitgegeven: *"La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives", "Les Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre"* en de *"Lilliputlocomotieven"* van de wereldtentoonstelling van 1935.



Tijdens zijn leven heeft André een fenomenale verzameling van foto's, plans, documenten en andere archiefstukken opgebouwd; bovendien bezat hij een van de voornaamste collecties van fabrieksplaten en lantaarns. Het geheel wordt nu bewaard door TSP.

André was een bewuste en deskundige getuige van het einde van een tijdperk. Hij had misschien niet altijd een gemakkelijk karakter, maar hij deelde zijn uitgebreide kennis over het stoomtijdperk graag met anderen.
Bedankt, André, om je kennis en inzichten aan ons door te geven!

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, Jef VAN OLMEN.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):
Michel AERTS, Alessandro ALBE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, BOMBARDIER, Johny BRAUNS, Herman BRULMANS, Julien CASIER, Thierry COCHIN, Marc COULON, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Deken DE WITTE, Bart DE WOLF, Andy ENGELEN, ichel DE ESCH, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Georgy LEJEUNE, de NMBS-groep, Roger LOTHAIRE, Claude MASSAR, Daniel MOENS, Luc NINANE, Charles OCSINBERG, Paul PASTIELS, Philippe PIRNAY, Guy SMETZ, STADLER, Hugo SPELMANS, Nico VANDEBUERIE, Dennis VANSUMMEREN, Philippe VERELST, William VERVLIMMEREN, Sylvie WUSTENBERGS.

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, bij 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

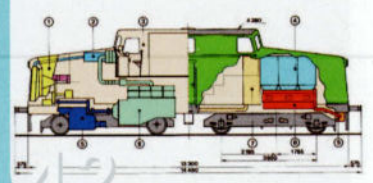
Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 126 - APRIL 2015

inhoud

De 6077 van TSP

BR E181 rijdt niet meer langs de Mosel



Een gaslocomotief voor de NMBS

Gisteren - Vandaag Lamorteau

2 Voorwoord

4 News TSP
6 de 6077 van TSP

14 Belgische actualiteit
14 locomotieven - statistieken
21 motorstellen
22 schrappingen
24 varia
25 wat met de "bloktreinen"?
26 de voetgangersbrug te Ronse

28 Toerisme

30 Privéoperatoren
30 DB Schenker Nederland
32 Crossrail

33 Buitenlandse actualiteit
33 Denemarken
34 Nederland - Noorwegen
35 BR 181 niet naar Luxembourg.
38 het einde van de BB 9300
40 Duitsland - Italië
41 USA

42 Geschiedenis: studie over een gaslocomotief
48 het project voor het type 21

53 De tramrijtuigen van 1874 en 1896 bij de N-B

58 Dit is Belgisch

62 Trampagina's

64 Er was eens...

66 Gisteren - Vandaag

FOTO 126-01
Doortocht van de gemoderniseerde 843 te Langdorp tijdens de proefrit van 10 maart 2015. *Alain JANMART.*

ACHTERPAGINA

FOTO 126-02 ***Twee nieuwe ICE 7-stellen (407 714 en 407 705) van de DBAG, werden op 31 januari 2015 door de PB03 van Crossrail overgebracht van Aachen West naar de HST-werkplaats te Brussel-Zuid. Doortocht te Schulen).*** *Andy ENGELEN.*

FOTO 126-98 ***De revisie van de 5509 nadert het einde. Salzinnes, 10 maart 2015.*** *Marc Coulon.*

"Le Chemin de fer du Bocq" wordt verlengd tot Bauche

De spoorvernieuwingswerken worden elke zondag voortgezet sinds de jaarwisseling. Toen dit bericht geschreven werd, kwamen de eerste huizen van het dorp in zicht.
Na het nivelleren van de spoorbedding, werden de dwarsliggers door een kraan verdeeld over de lengte van een rail. Ze werden vervolgens minutieus op hun plaats geschoven door onze vrijwilligers. Hierna werden de rails opgetild met een tweede kraan (die zich op het spoor bevond) en op de dwarsliggers geplaatst. Terwijl de rails werden vastgemaakt op de dwarsliggers, begon een tweede ploeg aan het volgende gedeelte, enz. Er restte toen nog het aanbrengen van de ballast en het richten van het spoor. We maakten ook gebruik van deze gelegenheid om de metalen structuur van de brug bij het binnenkomen van het dorp te laten vernieuwen.
De officiële inhuldiging van het nieuwe en prachtige spoorweggedeelte van 2 km is voorzien voor de maand juni. Een niet te missen gebeurtenis!

Het nieuwe toeristische seizoen 2015 werd ingezet met de eerste reservaties voor groepen.

Door de nieuwe wet voor toeristische lijnen en het rijden met historisch materieel op het Infrabel-net werden alle administratieve krachten van TSP ingezet in een wedren tegen de klok om alle dossiers tijdig klaar te krijgen. Op dit ogenblik staan we zo ver dat de genomen veiligheidsmaatregelen voldoende zijn om op de museumlijn te mogen rijden en misschien zelfs tot in Ciney. Om deze toelating uit te breiden tot de rest van het net, moeten nog andere maatregelen genomen worden in de komende weken. Wij worden verplicht om na te denken over belangrijke wijzigingen aan de structuren van de vereniging. (Misschien te veel in verband met het aantal kilometer dat jaarlijks door TSP op het net wordt afgelegd, terwijl we weten dat dit werk bijna identiek is aan wat spoorwegondernemingen, die elke dag van het jaar meerdere treinen laten rijden, moeten doen).

Wordt vervolgd...

De werken begonnen met het opbreken van het oude spoor, waarvan de dwarsliggers niet meer bruikbaar bleken te zijn. De nieuwe werden in de berm klaargelegd. Hierboven een zicht in de richting van Bauche, 11 januari 2015. *TSP-CFB.*

De spoorbedding werd uitgegraven en genivelleerd, wat te zien is op deze foto, genomen in de richting van Purnode. *TSP-CFB, 11 januari 2015.*

Met een kraan werden de nieuwe, meestal betonnen dwarsliggers, één voor één op hun plaats gelegd.
TSP-CFB, 11 januari 2015.

De rails werden vervolgens met twee kranen op de dwarsliggers geplaatst. Eén kraan werkte vooraan op het spoor (foto) en de andere op het reeds gelegde gedeelte. *TSP-CFB, 11 januari 2015.*

Na het leggen van de rails werden zij verbonden met lasplaten en vastgehecht aan de dwarsliggers. Dit werd volledig manueel uitgevoerd. *TSP-CFB, 11 januari 2015.*

Zoals op de foto's uit de "goede oude tijd" werden de vrijwilligers, die de TSP-ploeg kwamen versterken, op de gevoelige plaat vastgelegd voor de eerste werktrein die het nieuwe spoorgedeelte tussen Purnode en Bauche bereed.
Wij zijn nog steeds op zoek naar vrijwilligers die onze ploeg willen komen versterken. Er is geen enkele kwalificatie vereist. U kunt contact opnemen met Alain DEFECHEREUX (☎ +32 (0)477 98 91 23). Bauche, 11 januari 2015. *TSP-CFB.*

Materieel

Schaarbeek

De koude en vochtige winterperiode heeft de carrosserie- en schilderwerken opgeschort, maar maakte het mogelijk dat alles werd opgeruimd en een reinigingsbeurt kreeg.
De kast van de **4333** werd volledig afgeschuurd om opnieuw geschilderd te worden. Van zodra de temperatuur het toelaat zullen deze werken aanvangen.
De werken aan de **5205** betroffen de reiniging van de machinekamer en de restauratie van de stuurcabine. Van zodra de weersomstandigheden verbeteren gaan we verder met het bewerken van de kast met polyester.
Op de kleine Brossel **551.26** worden de deuren geplaatst.
Zijn grote broer, de **553.29** (4906) wacht nog altijd op de plaatsing van het bedieningssysteem van de deuren en de afwerking van het vernieuwde remcircuit.
M1-rijtuig nr. **42.097** kreeg een geluidsinstallatie en is nu rijklaar.
De herstelling van de **5927** gaat langzaam verder. Deze werken zijn niet dringend.

Wilt u onze vrijwilligers te Schaarbeek komen vervoegen? Aarzel niet om ons een bezoek te brengen. Contacteer Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00.

Saint-Ghislain

Bij de WDT te St-Ghislain hebben de meeste werken te maken met het gebouw. En daar is zeker werk genoeg aan! De binnenzijde maar ook de omgeving van de werkplaats werden grondig gereinigd en het vele vuil en sluikstort, achtergelaten door de niet te nauwlettende burger, werd verwijderd... Met het oog op de werken om de vele lekken in het dak te lijf te gaan, hebben onze vrijwilligers ook hier 6 m³ steenslag, stof en ander afval verwijderd. Dit gaf aan een plaatselijke aannemer de kans om 150 ramen te vervangen. Wanneer het weer beter wordt, zal de roofingbedekking zijn aandacht krijgen.
Aan de binnenzijde is men bezig met het nazien van de elektriciteitsinstallatie om later de restauratiewerken in de beste omstandigheden te laten verlopen. Nadat TSP dit gebouw ter beschikking kreeg, werd vrij vlug een alarminstallatie geplaatst. Gezien de geïsoleerde ligging van het gebouw ten opzichte van de openbare weg en meerdere inbraken in de loop van 2014, werd dit alarmsysteem recent aangepast door een gespecialiseerde firma.

6077: een zilveren jubileum!

FOTO 126-03 ***De 6077 heeft een groot aantal speciale ritten gereden op het Belgische spoornet en zelfs buiten de landsgrenzen. Zo leverde ze, in het gezelschap van de 6041 van Kinkempois, op 7 augustus 1993 de tractie tijdens een zeer lange reis die ons via Liège, Raeren, de Vennbahn en Jünkerath naar Gerolstein in Duitsland bracht. Op deze zeer mooie maar trieste dag had de begrafenis van Koning Boudewijn plaats.*** *TSP.*

TSP kocht op 17 juli 1989 haar allereerste locomotief: de 6077. Deze machine is intussen meer dan een kwart eeuw actief bij onze vereniging. Dit is langer dan bij de NMBS waar zij iets meer dan 20 jaar dienst deed. Hier is haar verhaal.

De loopbaan van de 6077 bij de NMBS was turbulent, maar zonder uitschieters.

Cockerill leverde haar op 8 september 1965, onder het bouwnummer 4108, aan de NMBS. Ze werd in dienst genomen in de werkplaats van Kinkempois en kreeg het nummer 210.077 toegewezen.

Tijdens haar dienst in de stelplaats van Kinkempois, werd ze soms ingezet voor het slepen van treinen met vloeibaar gietijzer vanuit de hoogovens van Seraing en Ougrée naar de walserij van Espérance-Longdoz te Chertal.
In 1969 voerde de loc een nieuwe torpedowagen naar Seraing. Ze heeft net de overweg van de rue de Marnix, tussen Ougrée en Seraing, overschreden. Links zien we een trein beladen met staven, die gesleept wordt door een Cockerill-loc op draaistellen van de reeks 80 of 87.
Foto HEROUFOSSE,
verzameling Georgy LEJEUNE.

ATELIER DE KINKEMPOIS. Kinkempois,le 11 octobre 1967.
Bureau Technique.
TF 4159.
N°6/223.5.3/JH.

DIRECTION M.A.
Bureau 24/21.Section 8.BRUXELLES.

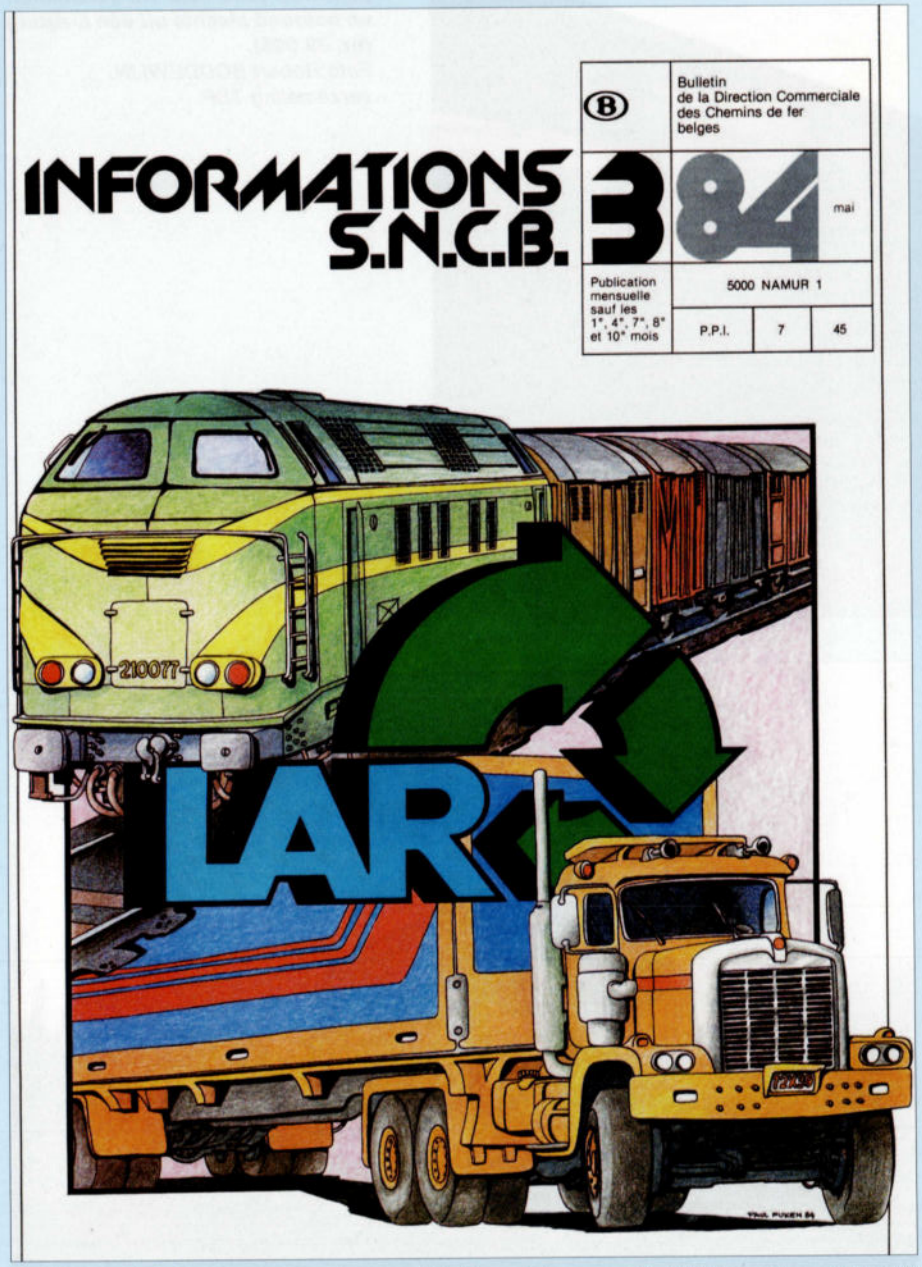
RECEPTION DEFINITIVE DE LA LOCOMOTIVE DIESEL-ELECTRIQUE 210.077.

Nous vous confirmons notre communication téléphonique de ce matin.
De l'avis des contremaitres "Electromécanicien" et "Mécanicien",rien ne s'oppose à la réception définitive de la locomotive dont question sous rubrique.

L'Ingénieur Principal

M.PREUMONT.

Dit document bevestigt de definitieve oplevering van de 210.077. *Verzameling TSP.*



De 210.077 mocht figureren op het voorblad van het maandblad "Informations S.N.C.B" nr. 3 van 1984 dat volledig gewijd was aan de goederendienst. *Verzameling TSP.*

De definitieve oplevering van de kast en de draaistellen gebeurde twee jaar later, op 8 september 1967. De definitieve oplevering van de locomotief gebeurde op 11 oktober 1967 na afloop van de garantieperiode (zie document hiernaast).

Ze verbleef van 7 tot 18 november 1968 voor de eerste maal in de CW Salzinnes. Dit was noodzakelijk vanwege een ernstige storing aan de hoofdgenerator die moest worden vervangen.

De loc bleef slechts vijf jaar te Kinkempois. Op 1 oktober 1970 muteerde zij naar de stelplaats van Hasselt.

Kort daarna, bij de invoering van de nieuwe viercijferige nummering: op 1 januari 1971 werd de 210.077 vernummerd als 6077.

Omdat de dieselmotor de grens van 400.000 gereden kilometer had bereikt, onderging de loc van 4 tot 27 april 1972 haar eerste groot onderhoud.

De 6077 verbleef als gevolg van ernstige schade aan haar dieselmotor voor de tweede maal in de CW Salzinnes. Dit verblijf duurde bijna een jaar (van 29 juni 1978 tot 26 juni 1979)! Bij deze gelegenheid werd de dieselmotor uitgerust met nieuwe cilinderwanden in chroom.

Deze test gaf echter geen enkel uitsluitsel en de dieselmotor liep in 1980 terug averij op. De loc werd nogmaals afgevoerd naar Salzinnes, waar ze op 26 september 1980 toekwam. Op dat moment dreigde de schrapping. Een ongeval van een andere machine zou haar echter redden. De 6108 (stelplaats Merelbeke) werd op 16 december 1980 het slachtoffer van een ongeval te Muizen, wat resulteerde in haar schrapping (uit exploitatie op 1 april 1981). Pech voor de 6108 die de CW Salzinnes slechts op 24 juni 1980 (na een algemene revisie) had verlaten. Omdat haar dieselmotor in perfecte conditie was (slechts 53.000 km op de teller) werd beslist om deze in de 6077 te plaatsen. Ze verliet Salzinnes op 11 februari 1981.

De 6077 kreeg geen enkele tussentijdse of algemene revisie te Salzinnes en behield zo bij haar schrapping haar originele staat op zowel technisch als esthetisch vlak. Ze werd op 1 augustus 1986 uit exploitatie genomen met het PV nr. 154 van 12 juni 1986.

→ ***Een andere foto van de 210.077 op kop van een trein met vloeibaar gietijzer in de omgeving van Chertal.***
Foto NMBS.

← ***De loc, intussen vernummerd naar 6077, wacht op 10 juli 1971 in het station van Hasselt op het vertrekuur. Deze trein zal om 17.05 als omnibus 4358 naar As vertrekken en bestond slechts uit één L-rijtuig (nr. 39.005).***
Foto Robert BODDEWIJN, verzameling TSP.

De 6077 mocht op 17 april 1972 de laatste trein slepen, die het oude traject van lijn 34 tussen Tongeren en Glons bereed. Het betrof een werktrein voor het uitbreken van het spoor en recuperatie van het materiaal. Het konvooi in actie te Nerem-Noord.
Lijn 24 Montzen - Visé - Glons - Tongeren, aangelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitse bezetters, werd op 28 februari 1917 in gebruik genomen voor het militaire vervoer. Het reizigersverkeer volgde op 15 mei 1919. Lijn 24 kruiste toen lijn 34 Tongeren - Glons - Liège in Glons via een brug. Er waren toen twee stations in Glons: Glons-Bas op lijn 34 en Glons-Haut op lijn 24. In 1972 werd in Glons een verbinding tussen beide lijnen aangelegd. Vanaf dat ogenblik werd het baanvak Tongeren - Glons-Bas van lijn 34 gesloten, terwijl het gedeelte Glons-Haut - Tongeren van lijn 24 administratief overging naar lijn 34.
Foto Gustin WERCK, verzameling Herman BRULMANS.

← ***De 6077 bediende in mei 1984 de spooraansluitingen op lijn 19 tussen Neerpelt en Mol. Hier de doorrit te Balen Berkelbossen.***
Foto Louis AERTS, verzameling TSP.

→ ***De 6077 had de (trieste) eer om op 2 juni 1984, als laatste 60'er van de stelplaats Hasselt, een reizigerstrein te slepen. Hier wacht de trein in Hasselt op het vertrek naar Mol. Vanaf de volgende dag stonden de laatste 60'ers van deze stelplaats in voor de tractie van bedieningstreinen, vooral vanuit Winterslag naar de ganse industriezone van Genk.***
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

← ***Een tweede foto, gemaakt in het station van Mol, kort voor de laatste terugrit naar Hasselt.***
Foto Louis AERTS, verz. TSP

↑ **FOTO 126-04** ***De laatste 60'ers van de stelplaats Hasselt werden geschrapt met de invoering van de zomerdienst in 1986. De 6077 deed op 27 februari 1986 de spooraansluitingen van lijn 19 tussen Neerpelt en Mol aan. De bedieningstrein heeft net Overpelt verlaten en rijdt in de richting van Mol.*** *Serge MARTIN.*

↓ **FOTO 126-05** ***Op 24 april 1986 waren de dagen van de 60'ers van Hasselt geteld. De 6077 voert een stel met steenkool geladen Kübelwagens van Winterslag naar de elektriciteitscentrale van Genk. Deze trein werd vereeuwigd op lijn 21C, gelegen tussen het station van Winterslag en de industriezone van Genk en zal binnen enkele ogenblikken het viaduct gelegen over lijn 21D (richting reizigersstation van Genk) overrijden.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

↑ **FOTO 126-06** ***Op 27 mei 1986 tikten ook voor de 6077 de laatste uren weg. Ze had een stel lege kolenwagens voor Waterschei aan de haak. Hier de doorrit te Zwartberg (lijn 21A tussen Winterslag en Waterschei).*** *Pierre HERBIET.*

↓ **FOTO 126-07** ***Op donderdag 29 mei 1986, de voorlaatste inzetdag van de reeks 60 van Hasselt, verlaat de 6077 Winterslag met een lokale goederentrein naar de industriezone van Genk. Vanaf maandag 2 juni werden de diensten overgenomen door de reeks 51.*** *Serge MARTIN.*

Dit PV had het einde van de inzet van de reeks 60 in de stelplaats Hasselt tot gevolg. Het effectief omvatte toen nog vier eenheden: 6011, 6030, 6074 en 6077.

De 6077 heeft tijdens haar loopbaan bij de NMBS 1.180.964 km gereden, wat een dagelijks gemiddelde van 157 km geeft. Hier de gereden km per jaar:

1965: 20.979
1966: 71.465
1967: 68.845
1968: 47.571
1969: 49.656
1970: 57.400
1971: 61.889
1972: 42.441
1973: 68.525
1974: 68.517
1975: 78.871
1976: 71.339
1977: 78.907
1978: 26.430
1979: 36.233
1980: 67.362
1981: 82.701
1982: 61.440
1983: 45.153
1984: 29.430
1985: 25.256
1986: 6.903

FOTO 126-08 ***De 6077 heeft zonet haar eerste laag groene grondverf gekregen. CW Salzinnes, 18 december 1990.*** *TSP.*

In juli 1980 reed ze haar hoogste aantal km op één maand, namelijk 10.483.

De NMBS wenste geen enkel exemplaar te bewaren omdat ze deze reeks als niet representatief beschouwde (ondanks de 106 stuks...). TSP besloot daarop om een ervan te bewaren. De eerste keuze was de 6056 die op 1 augustus 1984 in Hasselt buiten dienst was gesteld. Later bleek dat de 6077 zich in een technisch betere toestand bevond en een uitstekende dieselmotor had. Helaas was dit krachtvoertuig reeds verkocht aan schroothandelaar DUBAIL. Er werd echter een akkoord bereikt tussen de NMBS, DUBAIL en TSP om de 6056 te ruilen voor de 6077. Tenslotte werd de machine op 17 juli 1989 officieel verkocht aan TSP.

Daar de locomotief ruim vier jaar buiten had gestaan, was een grondig onderhoud noodzakelijk. Er werden diverse gebreken vastgesteld. De hoofdgenerator was aan vervanging toe. De turbolader

FOTO 126-09 ***Deze foto, gemaakt op 7 mei 1991, toont ons de 210.077 te Ronet kort na het verlaten van de Centrale Werkplaats. Onze machine draagt haar twee nummers: 210.077 op de ene neus, 6077 op de andere.*** *TSP.*

zat geklemd en meerdere spiraalbuizen van de stoomketel waren lek. Gezien de belangrijkheid van deze werken, werd besloten om de 6077 naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes te sturen. Ze kwam daar toe op 25 januari 1990.

Gelijktijdig met de vervanging van de hoofdgenerator door de NMBS, werd door onze vrijwilligers begonnen met de revisie en restauratie.

De TSP-ploeg werkte gedurende het ganse jaar onvermoeibaar door. De machine werd volledig uitgekleed, gedemonteerd en ontdaan van vele onderdelen zoals de ramen, voorruiten, deuren, luchtroosters, de verschillende elementen van het dak, enz... De draaistellen werden gereinigd en nagezien. De kast werd zowel langs binnen als buiten aangepakt. Begin maart 1990 was de hoofdgenerator vervangen en uitgelijnd. De motorruimte was intussen volledig geschilderd

Na hun revisie werden de vensters, voorruiten, deuren en luchtroosters terug gemonteerd. De kast kreeg begin april 1990 haar eerste laag grondverf.

De restauratiewerken werden daarna meerdere weken opgeschort om wille van de organisatie van reizen. De werken werden begin november hervat met het aanbrengen van de definitieve verflaag.

De inbedrijfstelling werd echter vertraagd door een ongelukkige kortsluiting, waardoor de werken pas eind april 1991 konden worden afgerond. Ze verliet de werkplaats volledig gerestaureerd op 24 april 1991. De officiële voorstelling aan het grote publiek vond op 25 mei 1991 plaats te Braine-le-Comte tijdens de festiviteiten in het kader van 150 jaar spoorwegen.

Op 8 augustus 1992, na homologatie door de NMBS, verrichtte de 6077 haar eerste taak voor de spoorliefhebbers. Ze sleepte de trein tijdens een lange rit vanuit Mons naar de Vennbahn via Brussel - Liège - Raeren - Sourbrodt - Malmedy - Trois-Ponts en terug naar Mons. Sindsdien heeft de 6077 een groot aantal treinen voor spoorweglief-hebbers en diensttreinen voor TSP of ritten voor derden voor haar rekening genomen. En dit zonder het minste probleem!

IDENTITEITSKAART

Naam:	6077 / 210.077
Geboortedatum:	08-09-1965
Geboorteplaats:	Seraing
Ouders:	Cockerill nr. 4108
Woonplaatsen:	08-09-1965 Kinkempois
	01-10-1970 Hasselt
Pensionering:	01-08-1986
Bewaard door:	TSP, 17-07-1989

FOTO 126-10 ***Jünkerath, 7 augustus 1993.*** *TSP.*

FOTO 126-11 ***De 6077 werd op 8 augustus 1992 op haar eerste reis ingezet op de Vennbahn. Tijdens het eerste deel van de reis kreeg ze bijstand van de 212.144 (6244). Er werd vanuit Mons in dubbeltractie naar Liège gereden. De 6244 werd daarna via Trois-Ponts los opgezonden naar Sourbrodt. De 6077 reed met haar trein door naar Raeren. Daar kreeg ze het gezelschap van de 201.030 (of de 5930) en ging het in dubbeltractie naar Sourbrodt. De terugreis naar Mons verliep via Trois-Ponts in dubbeltractie met de 212.144 (deze loc, toebehorend aan de NMBS, mocht niet op het traject Raeren - Sourbrodt rijden, toen uitgebaat door de vzw Vennbahn). De foto toont onze trein te Raeren.*** *TSP.*

NEWS B

Locomotieven

reeks 18

● De homologatie voor de locomotieven reeks 18 op het Franse net werd hernomen begin februari. Na een aantal voorafgaande testen op het proefcircuit van Siemens te Wegberg-Wildenrath in Duitsland, kwamen de 1807 en de 1862 terug naar Caen om er dynamische ritten uit te voeren tussen Caen en Cherbourg van 4 februari tot 27 maart. Deze nieuwe testen waren het vervolg op deze die - zonder succes - plaats vonden in september 2011 met de 1875 (Zie *ODB 106* blz. 11).

reeks 27

● De 2726, die op 8 oktober 2013 het slachtoffer werd van een zware brand, heeft begin dit jaar de CW van Salzinnes verlaten.

reeks 28

● Bij het afsluiten van dit nummer vernemen wij dat NMBS-Technichs bij Railpool de TRAXX E 186 183 huurt.
Op 3 maart deed zij een proefrit heen en terug tussen Antwerpen en Rosendaal voor het testen van de software.
Het is raar, maar zij zou het nummer 2861 krijgen...

FOTO 126-12 ***Op 26 januari 2015, nog voor haar vertrek naar Frankrijk, heeft de 1851 proefritten uitgevoerd tussen Oostende en Zeebrugge met treinen bestaande uit 6 of 11 rijtuigen van het type I6 / I10. Doorrit te Zwankendamme in de richting Brugge. Dit is mogelijk de eerste rit van een 18 tot in Zeebrugge.*** *Daniel MOENS.*

FOTO 126-13
Op 3 februari 2015 rijdt trein 52700, Antwerpen-Noord 13.04 - Châtelet 15.56, voorbij Charleroi-Sud, gesleept door twee locomotieven van de reeks 21 in treinschakeling. Deze rit wordt uitgevoerd van maandag t/m vrijdag (zie OP DE BAAN 125 blz. 11).
Sylvie WUSTENBERGS.

SCHRAPPING
6306: 02-03-2015 FSR

LEVERINGEN
08196: 30-01-2015 GCR

UIT REVISIE
352: 17-12-2014 MOD
430: 05-12-2014 MOD
436: 05-12-2014 MOD
477: 11-12-2014 RI
478: 20-10-2014 RI
521: 05-01-2015 RI
540: 12-12-2014 RI
914: 16-12-2014 MOD
1333: 04-02-2015 RI
1335: 23-01-2015 RI
2830: 13-02-2015 RI
6263: 30-01-2015 RI (blauw)
6317: 22-01-2015 RI (blauw)

MUTATIES
634: NK → FSD 02-02-2015
635: NK → FSD 02-02-2015
636: NK → FSD 02-02-2015
637: NK → FSD 02-02-2015
638: NK → FSD 02-02-2015
639: NK → FSD 02-02-2015
640: NK → FSD 02-02-2015
699: GCR → FSD 02-02-2015
700: GCR → FSD 02-02-2015
744: FSD → LK 02-02-2015
745: FSD → LK 02-02-2015
746: FSD → LK 02-02-2015
747: FSD → LK 02-02-2015
748: FSD → LK 02-02-2015
749: FSD → LK 02-02-2015
750: FSD → LK 02-02-2015
751: FSD → LK 02-02-2015

IN PARK
635: 20-01-2015 NK
645: 22-01-2015 NK
661: 22-01-2015 NK
672: 22-01-2015 NK
696: 17-01-2015 GCR
698: 23-01-2015 GCR
743: 17-01-2015 FSD
753: 24-01-2015 LK
771: 21-01-2015 LK
774: 30-01-2015 LK
775: 17-01-2015 LK
776: 23-01-2015 LK
778: 20-01-2015 LK
779: 29-01-2015 LK
781: 23-01-2015 LK
812: 22-01-2015 GCR
825: 29-01-2015 GCR

UIT PARK
907: 23-12-2014 FSR
931: 09-12-2014 FSR
7763: 26-12-2014 FNND

AFBRAAK
5178: 03-2015 Raeren (Zij was eigendom van het Italiaanse Global Fer. De techische installatie werd ingebouwd in de 5182 die zich in Sicilië bevindt.)

8234: 01-2015 FNND
8239: 01-2015 FNND
8270: 01-2015 FNND

AFKORTINGEN
FNND: Antwerpen-Noord
FSD: Oostende
FSR: Schaarbeek
GCR: Charleroi-Sud
GR: Grote revisie
LK: Kortrijk
MKM: Stockem
MOD: gemoderniseerd
NK: Kinkempois
RI: Tussentijdse revisie

↑ FOTO 126-14 - ↓ FOTO 126-15 *OPGELET, gevoelige zielen worden verzocht direct de bladzijde om te slaan...*
De afbraak van de 20'en op de sloopwerf ECORE te Aubange begon op 6 januari 2015 met de 2011. De ongelukkige machine heeft nog geprobeerd om te ontsnappen door een laatste keer haar stroomafnemer te lichten... tevergeefs. De 2015, 2017, 2008 en 2016 hebben de daaropvolgende dagen hetzelfde lot ondergaan; de 2003, 2004, 2006, 2007, 2009 en 2024 werden echter overgebracht van Stockem naar Athus in afwachting van hun vertrek naar ECORE in Aubange. *Pierre HERBIET.*

FOTO 126-16 ***De nieuwe dienstregeling van 14 december 2014 heeft een zekere herverdeling in het gebruik van het materieel teweeggebracht, waarvan wij al melding maakten in ons nummer 124 blz. 28 t/m 33. Zo hebben op de mooie lijn 35 tussen Aarschot en Hasselt enkele treinen, samengesteld met M4-rijtuigen, ingesloten tussen twee 27'en, hun intrede gedaan als IC-20 Tongeren - Gent-Sint-Pieters. We zien de doorrit te Schulen van de IC 2236 Tongeren - Gent, ingesloten door de 2722 en 2704, op 6 januari 2015.*** *Andy ENGELEN.*

FOTO 126-17 ***Andere nieuwigheid... De IC-35 "Benelux" Brussel-Zuid - Amsterdam CS rijdt voortaan langs de lijn 25N. Op 7 februari 2015 rijdt de 9228 Amsterdam CS - Brussel-Zuid voorbij Peutie.***
Wim DE RIDDER.

FOTO 126-18 ***De 186 240, die sinds 14 december 2014 door de NMBS gehuurd wordt bij Macquarie Rail en het nummer 2844 kreeg, wordt gebruikt op de Beneluxverbinding. We zien haar bij vertrek in Brussel-Zuid, aan kop van trein 9247 (IC-35) met bestemming Amsterdam CS op 18 januari 2015. Deze locomotief was al te zien in België in 2011: zie* ODB 103 *blz. 25, en voor* CAPTRAIN *in 2013.*** *Johny BRAUNS.*

FOTO 126-19 ***Op 17 januari 2015 wacht zij op het vertreksein in Rotterdam CS met de trein 9227 (IC-35) Brussel-Zuid - Amsterdam CS. Wij merken tussendoor op dat de moderniseringswerken aan het station intussen voltooid zijn. Op elk perron (die zeer breed geworden zijn) vinden de reizigers twee kiosken waar zij zich kunnen voorzien van drank, snoepgoed of boeken en kranten. Dit is een normale situatie in de grote stations van de Nederlandse Spoorwegen.*** *Armand BEERLANT.*

FOTO 126-20 ***Eén na één ondergaan de 62/63'en van Infrabel een tussentijdse revisie waarbij zij de blauwe schildering van Infrabel krijgen. De 6317 kwam buiten uit de CW te Salzinnes op 22 januari 2015. Foto genomen te Lier op 8 februari 2015.*** *Eddy VERVOORT.*

FOTO 126-21 ***Op 22 januari 2015 verliet ook de 6315 na een tussentijdse revisie de CW Salzinnes in een blauwe livrei. Zij is de eerste locomotief van TUC-Rail die een dergelijke revisie onderging. TUC-Rail wilde zijn eigen kleuren op de machines, maar dit werd door Infrabel geweigerd, spijtig... Aangezien het hier om een machine van TUC-Rail ging, verscheen de vermelding Infrabel niet op de kast van het voertuig. Schaarbeek, 9 februari 2015.*** *Pierre HERBIET.*

Op 9 april 2014 bevonden de 7336, 7376 en 7377 zich in Ronco Scrivia, een station ten noorden van Genova op het gemeenschappelijk baanvak van de lijnen tussen Genova, Torino en Milano. We herinneren er jullie aan dat deze locomotieven in november 2013 (7376 en 7377) en januari 2014 (7336) verkocht werden aan de maatschappij Genova Interporta. P. GREGOROS, verz. Albe ALESSANDRO.

FOTO 126-22 *Er werden verschillende treinen met schoolkinderen ingelegd naar Sierre in Zwitserland. Op 5 januari sleepten de 2709 en de 2705 een leeg rijtuigenstel afkomstig uit Münster naar Brussel. Deze rijtuigen behoren toe aan de Duitse maatschappij Euro-Express. De foto werd genomen aan de uitrit van het station te Tienen.* Simon DE RIDDER.

OSR

On Site Rail (OSR) heeft grote financiële problemen en zou zich aan de rand van het faillissement bevinden. Het bedrijf heeft daarom een grote schoonmaak gehouden in haar materieelpark. Talrijke locomotieven van de reeks 82 werden in januari 2015 gesloopt.
Naar verluidt was dit nodig om voldoende financiële middelen te hebben om een aantal facturen te betalen. Nochtans waren er ook machines bij die zich nog in een zeer goede toestand bevonden en voor een goede prijs verkocht hadden kunnen worden. Ook een tweeassige locotractor, die in 1952 door Baume & Marpent werd gebouwd, werd gesloopt. Hij werd ingezet op de aansluiting van Evian te Kessel-Lo (Leuven) en het was de laatste van dit type die in België werd gebruikt. Tot 1986 verbleef hij in de F.N.-fabriek te Herstal (zie *ODB 47*, blz. 44).

FOTO 126-23 ↑ ***De 82'en en de locomotief van Baume et Marpent wachten op 9 januari 2015 te Antwerpen-Noord op hun afbraak.*** *Eric VERPLAETSE.*

FOTO 126-24 →
De 82'en tijdens hun afbraak te Antwerpen-Noord.

FOTO 126-25 ↓
De 8216 wordt daarentegen nog steeds gebruikt om beschadigde wagens te rangeren in de werkplaats van Antwerpen-Noord.
Foto's: Eric VERPLAETSE.

Motorstellen

reeks 601 t/m 782

Het jaar 2015 zal ook voor de gemoderniseerde klassieke motorstellen het begin van het einde betekenen aangezien de NMBS beslist heeft om ze te schrappen. Sinds het begin van dit jaar werden al een twintigtal stellen in park geplaatst en werdenze afgesteld in Leuven in afwachting van hun laatste reis. We kunnen ons vragen stellen bij deze beslissing aangezien de NMBS nog steeds een groot tekort aan materieel heeft. Bovendien is de betrouwbaarheid van de Desiro's nog niet wat het zou moeten zijn.

reeks 801 t/m 844

In januari werden de 812 en 825 in park geplaatst in afwachting van hun eventuele modernisering. Om de CW van Mechelen te ontlasten, werd een rijtuig van het motorstel 801 onder handen genomen door de CW van Salzinnes.

reeks 901 t/m 952

De laatste Sprinters die zich nog in park bevonden, werden in december weer in gebruik genomen - met uitzondering van de 909 die momenteel een modernisering ondergaat. Deze stellen werden in juli 2014 afgesteld als gevolg van de grote achterstand die de Centrale Werkplaats van Mechelen had opgelopen bij de modernisering van deze reeks (zie *OP DE BAAN 123*, blz. 11).

FYRA

● Het laatste Fyra-stel, de 4801, verliet Nederland op 22 november 2014. De "Belgische" stellen werden als volgt afgevoerd:
- de 4881 op 1 november 2014
- de 4883 op 25 oktober 2014
- de 4882 bleef steeds in Italië.

De stellen werden afgesteld in de Interporto Toscana Centrale te Prato in de hoop op een nieuwe kans.

Werkplaats Kortrijk

● Aandachtige lezers zullen het opgemerkt hebben in het overzicht van het tractiematerieel in *ODB 125*: de werkplaats van Kortrijk beschikt sinds 23 december 2014 opnieuw over eigen materieel. Het gaat om 26 klassieke motor-stellen: 752, 753, 755 t/m 757, 760 t/m 762, 764, 765 en 767 t/m 782. Kortrijk had al sinds 1 februari 1996 geen eigen materieel meer. Op 2 februari 2015 kwamen de motorstellen 744 t/m 751 vanuit Oostende naar Kortrijk, ter vervanging van de in park geplaatste 753, 771, 774, 775, 776, 778, 779 en 781 (zie tabel blz. 14 voor de data).

Eurostar

● Als gevolg van de plannen om in 2016 naar Amsterdam te rijden en voor de regelmatige ritten naar het zuiden van Frankrijk vanaf dit jaar, heeft Eurostar bij Siemens zeven bijkomende stellen besteld bovenop de tien die al in 2010 werden besteld. Het gaat om het type Velaro van de Duitse constructeur, door Eurostar herdoopt als reeks E320.

Rijtuigen - wagens

Zes I6'en geschrapt

Twee I6-rijtuigen 12.608 en 12.620 werden op 21 januari 2015 geschrapt met het PV nr. 15-001. Vier andere volgden op 6 februari met PV nr. 15-002: 12.609, 12.616, 12.651 en 12.659.
Het effectief bestaat nu nog uit 68 exemplaren: 19 A, 34 B en 15 ligrijtuigen type Bc. In totaal beschikt de NMBS nu over 1553 rijtuigen.

Terugkeer van de aan HKX verhuurde I10'en

Sinds 14 december 2014 rijdt de Duitse maatschappij HKX nog maar één keer per dag tussen Köln en Hamburg (op sommige dagen is er een tweede treinpaar). Hierdoor konden de 9 rijtuigen van het type I10, die sinds 23 juli 2012 werden gehuurd, terugkeren naar de NMBS.

FOTO 126-26 ***Op 10 maart 2015 volbracht het stel 843 een proefrit tussen CW Mechelen, Leuven en Hasselt. Het motorstel zou vermoedelijk niet voor september terug in dienst komen.*** *Simon DE RIDDER.*

Ⓑ schrappingen

202

Levering NMBS: 06-05-1963

Nummering: 228.202
202: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	06-05-1963
⇨ Oostende:	22-05-1966	⇨ Schaarbeek:	18-09-1967
⇨ Oostende:	01-10-1973	⇨ Kinkempois:	14-03-1980
⇨ Hasselt:	24-05-1982	⇨ Merelbeke:	03-06-1984
⇨ Kortrijk:	25-05-1990	⇨ Merelbeke:	01-02-1996
⇨ Schaarbeek:	16-06-2002	⇨ Charleroi-S:	15-06-2003
⇨ Oostende:	11-12-2005		

Uit exploitatie: 10-08-2013

FOTO 126-28 ***Brussel-Zuid, 18 februari 1982.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

207

Levering NMBS: 09-09-1963

Nummering: 228.207
207: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	09-09-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Schaarbeek:	09-12-1970
⇨ Oostende:	01-10-1973	⇨ Kinkempois:	17-03-1980
⇨ Merelbeke:	24-05-1982	⇨ Hasselt:	25-05-1990
⇨ Kortrijk:	25-05-1990	⇨ Merelbeke:	01-02-1996
⇨ Schaarbeek:	16-06-2002	⇨ Charleroi-S:	15-06-2003
⇨ Oostende:	11-12-2005		

Uit exploitatie: 31-12-2013

FOTO 126-29 ***Hennuyères, 26-03-2010.*** *Ph. DE GIETER.*

213

Levering NMBS: 29-05-1963

Nummering: 228.213
213: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	29-05-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Schaarbeek:	29-01-1971
⇨ Oostende:	01-10-1973	⇨ Ronet:	05-04-1982
⇨ Kinkempois:	10-01-1983	⇨ Hasselt:	03-06-1984
⇨ Merelbeke:	30-09-1993	⇨ Kortrijk:	31-01-1994
⇨ Schaarbeek:	28-02-2001	⇨ Charleroi-S:	15-06-2003
⇨ Oostende:	11-12-2005		

Uit exploitatie: 25-06-2013

FOTO 126-30 ***Mévergnies, 14-09-2007.*** *Serge MARTIN.*

215

Levering NMBS: 19-06-1995

Nummering: 228.215: 19-06-1995
215: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	19-06-1995
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Schaarbeek:	01-01-1972
⇨ Oostende:	01-06-1973	⇨ Stockem:	28-09-1981
⇨ Kinkempois:	10-01-1983	⇨ Hasselt:	03-06-1984
⇨ Merelbeke:	30-09-1993	⇨ Kortrijk:	31-01-1994
⇨ Merelbeke:	01-02-1996	⇨ Schaarbeek:	28-01-2001
⇨ Charleroi-S:	15-06-2003	⇨ Oostende:	11-12-2005

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 126-31 ***Hennuyères, 23-07-1990.*** *J-L VANDERHAEGEN.*

220

Levering NMBS: 13-08-1963

Nummering: 228.220
220: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	13-08-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Schaarbeek:	01-01-1972
⇨ Oostende:	01-06-1973	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	28-09-1981	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	03-06-1984	⇨ Merelbeke:	30-09-1993
⇨ Kortrijk:	31-01-1994	⇨ Merelbeke:	01-02-1996
⇨ Schaarbeek:	28-01-2001	⇨ Merelbeke:	16-06-2002
⇨ Charleroi-S:	15-06-2003	⇨ Oostende:	31-12-2005

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 126-32 ***Hennuyères, 02-07-1982.*** *J-L VANDERHAEGEN.*

224

Levering NMBS: 11-09-1963

Nummering: 228.224
224: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	11-09-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Schaarbeek:	16-06-1971
⇨ Oostende:	01-06-1973	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	19-05-1982	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	03-06-1984	⇨ Merelbeke:	26-09-1993
⇨ Kortrijk:	31-01-1994	⇨ St.-Ghislain:	24-05-1998
⇨ Merelbeke:	21-12-1998	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S:	08-01-2001	⇨ Schaarbeek:	07-01-2002
⇨ Oostende:	03-07-2006		

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 126-33 ***Holleken, 20-04-1982.*** *J-L VANDERHAEGEN.*

226

Levering NMBS: 26-09-1963

Nummering: 228.226
226: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	26-09-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	18-09-1981	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	03-06-1984	⇨ Saint-Ghis.:	28-09-1992
⇨ Mrerelbeke:	30-09-1993	⇨ Kortrijk.:	31-01-1994
⇨ Saint-Ghis.:	24-05-1998	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S:	08-01-2001	⇨ Schaarbeek:	07-01-2002
⇨ Merelbeke:	16-06-2002	⇨ Charleroi-S.:	15-12-2002
⇨ Oostende:	11-12-2005		

Uit exploitatie: 21-10-2013

FOTO 126-34 ***Lot, 22-02-1980.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

229

Levering NMBS: 13-05-1963

Nummering: 228.229: 13-06-1962
229: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	14-05-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	19-11-1982	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	03-06-1984	⇨ Haine-S.P.	30-09-1991
⇨ St.-Ghislain:	01-06-1992	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S.:	08-01-2001	⇨ Oostende:	03-07-2006

Uit exploitatie: 11-08-2013

FOTO 126-35 ***Aachen Hbf, 08-07-2013.*** *J-L VANDERHAEGEN.*

Een parking met 10.000 plaatsen in Stockem?

Elke ochtend horen we op de radio dat er files zijn op de autosnelweg E411 tussen Arlon en Luxembourg. Dit komt door het grote aantal Belgen dat in Luxemburg werkt.
Om deze dagelijkse files te verminderen of zelfs te doen verdwijnen, bestudeert de NMBS de aanleg van een grote Park & Ride-parking met 10.000 plaatsen op de site van de werkplaats te Stockem. Deze werkplaats wordt in de nabije toekomst immers gesloten en vervangen door een nieuwe onderhoudspost in Arlon die momenteel in aanbouw is. Er wordt dus gezocht naar mogelijkheden om deze terreinen te saneren en opnieuw te gebruiken. Dit project wordt ondersteund door het Luxemburgse Ministerie van Verkeer. Men hoopt niet alleen de E411 te ontlasten, maar ook om de stad Luxembourg leefbaarder te maken door een vermindering van het verkeer. De NMBS en de CFL werden gevraagd dit plan te analyseren en zo snel mogelijk te realiseren. Een definitieve beslissing wordt in juli verwacht. De NMBS zou de stopplaatsen Stockem en Vivile - die op minder dan 1 km van elkaar liggen - sluiten en een nieuw station bouwen aan de Park & Ride. Tegelijkertijd zou de overweg te Stockem vervangen worden door een brug of een tunnel.

Tickets in de trein

Sinds 1 februari moeten alle reizigers die opstappen in het bezit zijn van een ticket. Is dit niet het geval, dan zal automatisch een meerprijs van 7 euro aangerekend worden. Alle stations en stopplaatsen hebben nu automaten maar zoals te verwachten was, werd een aantal ervan reeds het slachtoffer van vandalisme. De automaten werken dan niet meer, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de reizigers die aldus gedwongen worden om zonder ticket op de trein te stappen...

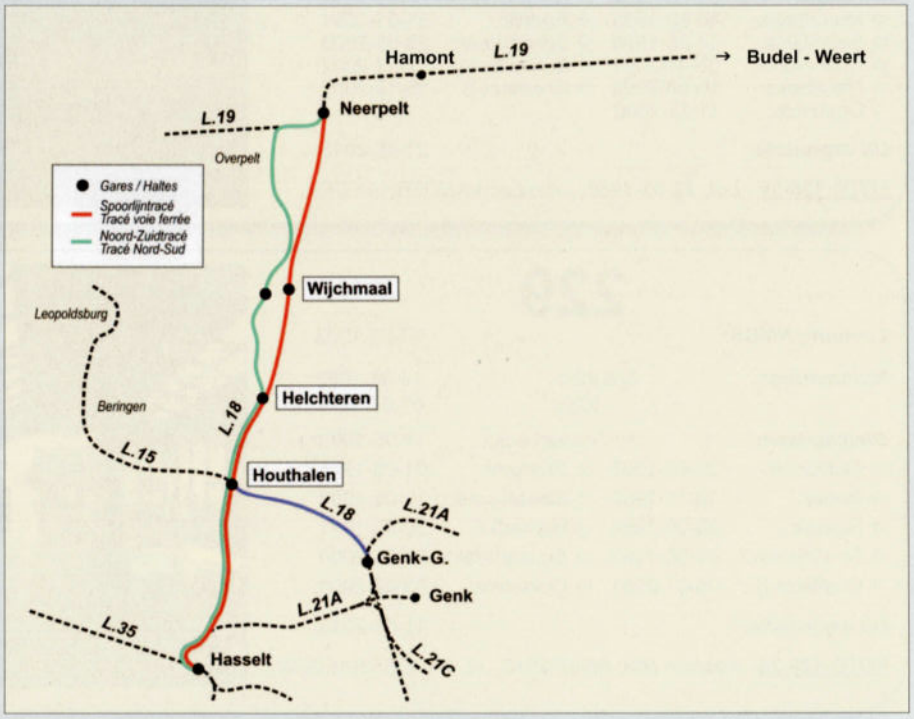
Lijn 18 Hasselt - Neerpelt

Sinds enkele jaren wordt in het kader van het Spartacus-plan overwogen om de vroegere spoorlijn 18 te heropenen tussen Hasselt (Houthalen) en Neerpelt (24 km). Oorspronkelijk werd gedacht aan de inzet van tram-treinen. Nadat studies echter hadden uitgewezen dat er beter gewone treinen kunnen ingezet worden, werd de hele procedure in mei 2013 heropgestart. Volgens een recente studie van de NMBS, Infrabel en De Lijn zouden dagelijks meer dan 6.400 pendelaars gebruik maken van deze lijn, waarvan er ruim 5.600 voordien de auto namen en 800 nu gebruik maken van de bus.
De heropening zou slechts een minimale impact hebben op het milieu, waarbij er geen verschil is tussen een trein of een sneltram. Er worden twee tracés bestudeerd: ofwel via de bedding van de voormalige lijn 18 tussen Neerpelt en Houthalen, ofwel via een nieuw tracé langs de Noord-Zuidas. Vanaf Houthalen zouden de treinen via lijn 15 naar Hasselt rijden. Indien voor een tram wordt gekozen, moet tussen Houthalen en Hasselt een nieuwe lijn worden aangelegd omdat het rijden met trams op lijn 15 als te onveilig wordt beschouwd.
De aanleg van een tramlijn was oorspronkelijk voorzien in de periode 2018-2020. Indien voor een trein wordt gekozen, kan dit in principe sneller gaan aangezien de bedding al beschikbaar is. In september 2013 besliste de Vlaamse regering om een budget van 185,5 miljoen euro te reserveren voor dit project, dat als dringend wordt beschouwd. Toch heeft Infrabel dit project niet weerhouden in haar investeringsprogramma voor de periode 2013-2025.
De procedures gaan echter door voor beide opties: tram of trein.

De trein zou Hasselt met Neerpelt verbinden, met haltes in Zonhoven, Houthalen of Helchteren en Peer (Wijchmaal). Er zouden twee treinen per uur rijden. Voor Neerpelt betekent dit een sterke toename van het aantal potentiële reizigers met ongeveer 3.000 per dag. Deze zouden dan een goede aansluiting naar Antwerpen hebben. In 2010 werd uitgegaan van het volgende aantal dagelijkse reizigers: 867 in Houthalen, 839 in Helchteren en 1.213 in Peer. Bovendien zouden Hasselt en Neerpelt respectievelijk 513 en 3.003 bijkomende reizigers ontvangen.
Een project om op te volgen, ook al gaat het - zoals steeds in België - abnormaal traag vooruit...

Lijn 19 Neerpelt - Weert

Ook hier wordt de heropening voor het reizigersverkeer, wat door de gemeenten en de bevolking al lang gevraagd wordt, op de lange baan geschoven. Nochtans zou het vrij eenvoudig zijn om de treinen Antwerpen - Hamont door te trekken tot Weert. Op dit moment staan de treinen immers 40 minuten stil te Hamont alvorens terug te keren naar Antwerpen. Deze tijd is ruim voldoende om naar Weert en terug te rijden aangezien de afstand tussen beide plaatsen slechts 9 km bedraagt.
Het grote struikelblok is echter dat de lijn tussen Budel en Weert door een natuurgebied loopt waar het gebruik van verbrandingsmotoren verboden is. Een petitie voor de heropening van de lijn heeft ondertussen 10.000 handtekeningen opgeleverd.



Hoever staat het met de "bloktreinen"?

Ter herinnering: op 23 december 2013 schreef de NMBS een aanbesteding uit voor nieuwe dubbeldeks "bloktreinen", een investering van 3 miljard euro. Deze aanbesteding omvat de levering van vier verschillende soorten rijtuigen: Bmx-motorrijtuigen met één stuurpost, niet gemotoriseerde B- en AB-rijtuigen en ten slotte niet gemotoriseerde stuurrijtuigen.

Hiermee kunnen treinen samengesteld worden die bestaan uit een motorrijtuig en een aantal niet aangedreven rijtuigen. Dit materieel moet compatibel zijn met de bestaande rijtuigen van het type M5 en M6. Ze moeten aan minimaal 200 km/h kunnen rijden. De motorrijtuigen moeten geschikt zijn voor 3 en 25 kV.
Met dit materieel is het mogelijk om de voortdurende stijging van het aantal reizigers op te vangen. Bovendien kunnen dan de rijtuigen van het type M4 (samen met de locomotieven van de reeksen 21 en 27) geschrapt worden. Met uitzondering van de Desiro's en de reeks MS96 (441 t/m 490 en 501 t/m 570) zouden ook alle motorstellen door dit nieuwe materieel vervangen worden.

Tijdens de bijeenkomst van de beheerraad van de NMBS op 12 mei 2014 heeft de maatschappij alle offertes besproken en grondig geanalyseerd. Op basis van de selectiecriteria werd enkel het aanbod van het consortium Bombardier / Alstom weerhouden. Op 18 juli 2014 keurde de beheerraad de eerste versie van het lastenboek goed en werd opdracht gegeven om dit verder uit te werken. Jacqueline Galant, de federale minister voor mobiliteit, bevestigde op 23 januari 2015 dat Bombardier / Alstom de enige overgebleven kandidaat is. Toch werd er nog geen bestelling geplaatst omdat er nog enkele zaken geregeld moeten worden, waaronder een klacht van de Zwitserse fabrikant Stadler bij de Raad van State.
Bovendien is nog niet duidelijk welke invloed de aan de NMBS opgelegde besparingen zullen hebben voor dit dossier. Deze bestelling is zeer belangrijk voor de Belgische industrie, in de eerste plaats voor de vestiging van Bombardier in Brugge. Deze fabriek wordt mogelijk gesloten indien het bedrijf naast deze bestelling zou grijpen.
Wat er ook gebeurt, de voorziene levering voor 2017 zal zeker niet worden gehaald.

De TWINDEXX Vario van Bombardier is een product dat aan de wensen van de NMBS voldoet. Met deze treinen kunnen op een eenvoudige manier verschillende samenstellingen gevormd worden. De tractie-installatie kan naar keuze in één of twee rijtuigen ondergebracht worden. De tekening bovenaan toont een TWINDEXX Vario die door de DBAG werd besteld, bestaande uit twee motorrijtuigen die twee gewone rijtuigen insluiten. Onderaan een TWINDEXX voor de Zwitserse spoorwegen en de TWINDEXX Vario van de DBAG.

Het TWINDEXX-concept laat een flexibele samenstelling toe, volgens de wensen van de klant.

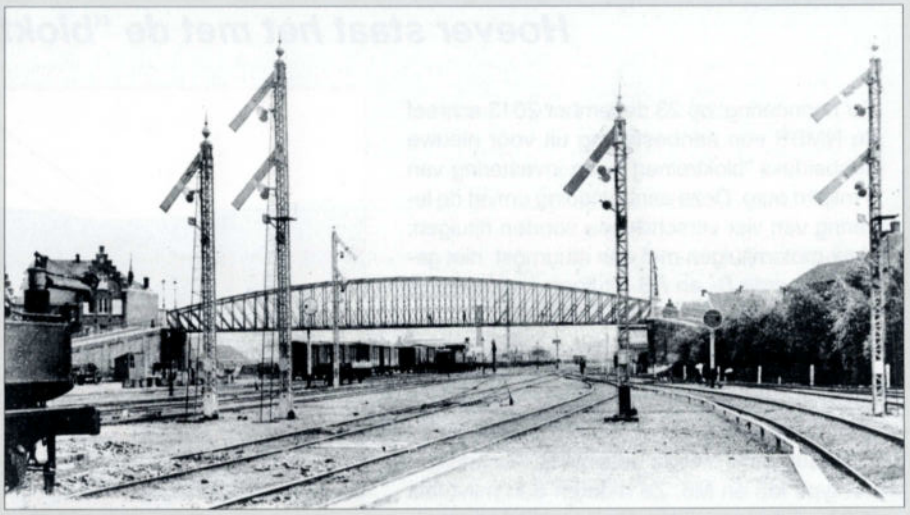
De voetgangersbrug te Ronse

De voetgangersbruggen zijn zeer zeldzaam geworden op ons spoorwegnet. Het station van Ronse bezit nog een zeer uniek exemplaar dat zich, spijtig genoeg, in erbarmelijke toestand bevindt. Zij overspant de lijn 86 bij de uitrit van het station richting Oudenaarde.

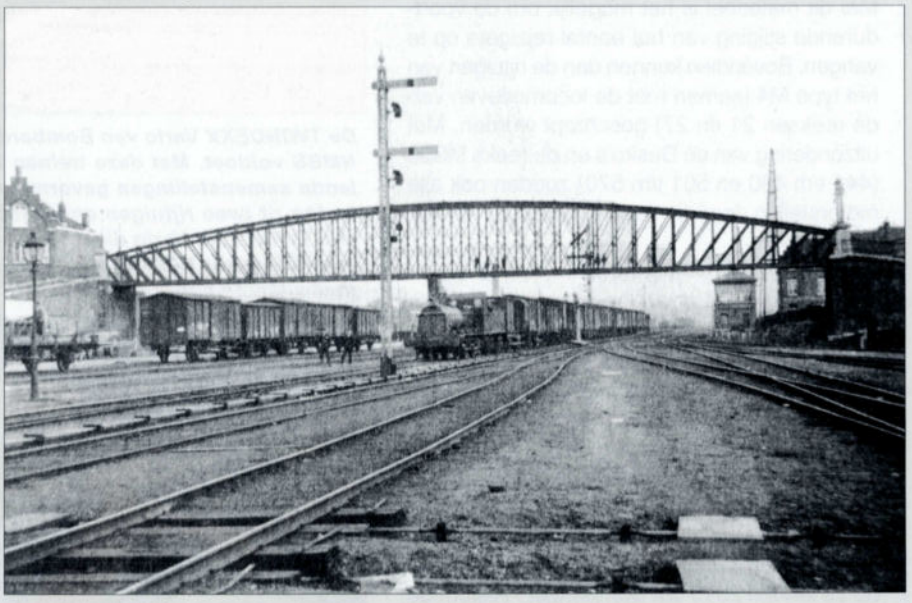
In juli 2014 besloot Infrabel om de brug onmiddellijk te sluiten en verantwoordde deze beslissing met de verregaande bouwvalligheid van het kunstwerk... Voor zover ik weet, is er sinds de laatste 20 jaar geen enkel regelmatig onderhoud gebeurd in de vorm van een borstel verf...

Laat ons even terugblikken in de geschiedenis. De eerste loopbrug werd ingehuldigd op 1 september 1888.
Twee dagen voor de Wapenstilstand van 1918 werd de brug gedynamiteerd door de terugtrekkende Duitse troepen en werd heropgebouwd in 1920, hoofdzakelijk met materiaal, gerecupereerd van de oude brug.

Dit werk was belangrijk omdat de brug, samen met de brug voor het verkeer aan de andere zijde van het station, de beide delen van de stad verbond die in twee gesneden werd door de spoorweg. Zonder loopbrug moesten de voetgangers een lange omweg maken naar het andere deel van de stad.
Het is slechts op aandringen van de gemeentelijke diensten en na een petitie via Internet dat Infrabel, na menige discussies een voorlopige loopbrug heeft geplaatst (stelling zou hier beter passen...) die toelaat om de sporen terug in alle veiligheid over te steken.
In feite werd de oude betonnen afsluiting, die de terreinen afsloot volledig afgebroken



Twee beelden van de eerste voetgangersbrug te Ronse van 1888, genomen begin jaren 1900. *Verzameling TSP.*



waren en verwijderd. Hiervan maakten een aantal reizigers gebruik om op eigen risico de sporen over te steken.

Sindsdien werden er moderne afsluitingen geplaatst en Infrabel voorziet het begin van de werken aan de voetgangersbrug voor begin 2016.

Te volgen...

William VERVLIMMEREN

De loopbrug en haar toegangen bleven decennia lang onveranderd. Gezien haar slechte staat, werd zij in juli 2014 gesloten, hetgeen de voetgangers tot een lange omweg verplichtte. Om deze omweg te vermijden, staken vele gebruikers gewoon de sporen over.
William VERVLIMMEREN.

← ***In afwachting van de heropbouw van het oude kunstwerk, verwacht vanaf begin 2016, heeft Infrabel een voorlopige loopbrug geplaatst.***
William VERVLIMMEREN, 21 januari 2015.

→ ***Zoals zovele installaties op het net, maakte het station van Ronse het voorwerp uit van een overdreven afslanking. Alle overbodige sporen worden momenteel opgebroken. Alleen de drie perronsporen blijven over, evenals één enkel doodlopend spoor dat zichtbaar is tussen de vrachtwagen en het hoofdspoor. In het verleden was het station van Ronse zeer belangrijk zoals we kunnen opmerken uit de twee postkaarten op de linker bladzijde.***
William VERVLIMMEREN, 21 januari 2015.

↑ ***In Neerpelt lopen de moderniseringswerken op hun einde. Hierboven een beeld van het seinhuis dat zich aan de uitrit van het station kant Hamont bevindt en bewaard wordt als historisch erfgoed. Aan de buitenzijde werd als monument een stuk wissel geplaatst.***
24 november 2014. *Dennis VANSUMMEREN.*

Lijn 163

Libramont - Bastogne

De lijn 163 werd opgebroken tussen Bastogne en Libramont. De bedding wordt volop aangelegd als wandelpad voor de buurtbewoners. Gezien het werk dat al is uitgevoerd, is het niet denkbeeldig dat in de toekomst het traject zal aangelegd worden als RAVeL wat een mooie uitstap zou betekenen voor de wielertoeristen: van Gouvy naar Bastogne en Libramont (60 km) en eventueel de oude lijn 164 van Bastogne naar Wiltz die reeds werd omgebouwd tot RAVeL.
Merk op dat er nog steeds bussen beschikbaar zijn voor reizigers met een treinbiljet of vrijkaart, waarschijnlijk een uniek geval in België, maar niet voor lang meer.

Wanneer de spoorbedding afgestaan wordt aan het MET (Ministère de l'Équipement et des Transports), verdwijnt de lijn uit de inventaris en wordt de dienst overgenomen door de TEC.
Wat betreft het stationsgebouw van Bastogne-Sud: dat wordt gebruikt door een vereniging die ezels kweekt en deze heeft ook alle terreinen kant Libramont ingenomen.

Luc Ninane

Elektrificatie onder 25 kV Kleinbettingen - Luxembourg

Lijn 5 (Belgische grens) Kleinbettingen - Luxembourg zal vanaf 16 september 2017 gevoed worden met 25 kV. Voor deze aanpassingswerken zal de lijn Kleinbettingen grens - Luxembourg volledig gesperd worden van 15 juli t/m 15 september 2017. Op 14 juli 2017 zullen de enkelspannige AM 96 van de NMBS voor de laatste keer tot Luxembourg kunnen rijden.

De 5142 verlaat Kinkempois

De 5142 ruilde op 29 januari 2015 de werkplaats van Kinkempois voor de museumbewaarplaats van Brugge. Er is nu geen historisch materieel meer aanwezig in Kinkempois. De 6041 stond in voor de tractie tijdens deze overbrenging.
De 5142 is niet rijvaardig. Deze dieselloc droeg als eerste tussen 28 juli 1976 en 5 december 1985 de gele prototypeschildering. Ze werd op 21 juli 2008 overgedragen aan de dienst Historisch Patrimonium van de NMBS-Holding als onderdelenleverancier voor de 5166. Eerder was ze in de werkplaats van Kinkempois opnieuw getooid in de gele prototypeschildering. Dit ter gelegenheid van de 20ste verjaardag van ATF (Amicale du Transport Ferroviaire) en de uitgave als miniatuurmodel door Rocky Rail.

Doorrit te Wijgmaal (lijn 53 tussen Leuven en Mechelen). *Simon DE RIDDER.*

Verrijzenis van de 5114!

De traditionele "Zotte maandag", georganiseerd te Pittem ter gelegenheid van de jaarlijkse Godelievekermis, werd in 2014 gehouden op 14 juli. Die dag vond een folkloristische stoet plaats in de straten van deze gemeente. Er nam een zeer originele praalwagen deel aan deze optocht. Het betreft een houten model van de 5114 dat gebouwd werd door de heer "Deken" (= ceremoniemeester van de stoet) Paul De Witte. Het stelde een prototypelocomotief op groene energie voor. De motor werd ditmaal niet aangedreven met stookolie, maar met bier dat genereus werd aangeleverd door een bar!

Deze foto werd gemaakt tijdens de voormiddag van 14 juli 2014. De "verrezen" 5114 staat klaar om de folkloristische stoet te vervoegen. *"Deken" Paul De Witte.*

foto links : Het aanwezige publiek kon deze zeer originele praalwagen wel smaken. *"Deken" Paul De Witte.*

De 5922 is terug in België

De 5922 kwam op 5 februari 2015 terug aan te Schaarbeek na een lang verblijf in Duitsland. Zij werd, samen met de 5930, na het bankroet van de vzw Vennbahn, overgenomen door een persoon met nauwe connecties bij de Duitse Rurtalbahn (RTB). Beide locs werden op 27 november 2007 verzonden naar Düren, waar RTB een vestiging heeft. Deze machines werden echter nooit rijvaardig gemaakt en eind 2013 verkocht aan schroothandelaar Wertz uit Aachen-Rothe Erde. Deze bood beide locs te koop aan. Enkel de 5922 werd gered.
Een Belgische liefhebber met connecties bij "Stoomtrein Dendermonde-Puurs" is de nieuwe eigenaar. De 5930 werd ondertussen verschroot.

↑ FOTO 126-36 *Gezien de vele administratieve moeilijkheden en onredelijke wachttijden (tot enkele maanden) was vervoer per spoor vrijwel uitgesloten. Daarom werd de 5922 per vrachtwagen overgebracht. Door het hoge gewicht moest men de locomotief lichten van haar draaistellen. De draaistellen werden daarna apart via de weg vervoerd.*
De bovenste foto toont ons het lichten van de 5922 bij schroothandelaar Wertz te Aachen-Rothe Erde.

← FOTO 126-37 *De 5922 verlaat Aachen en gaat op reis richting Schaarbeek.*

↓ FOTO 126-38 *De 5922 werd door de firma SARENS op 7 februari 2015 verenigd met haar draaistellen. Deze worden hier onder de 5922 geduwd.*
Pierre HERBIET.

DB Schenker Nederland: groeiende aanwezigheid in België

DB Schenker Nederland is in toenemende mate aanwezig in België. Sinds begin januari 2015 legt deze operator een schroottrein in vanaf Köln naar de staalfabriek APERAM (ex-Ugine & ALZ) te Genk. Tussen Sittard en Genk wordt de trein gesleept door twee of drie locomotieven van de reeks 6500. Voorheen werden deze treinen gereden door NMBS-Logistics via Montzen - Aachen West. Sinds 2 februari 2015 geldt de volgende dienstregeling:

48553 ①-⑥

Köln-Kalk	02.56
Visé	07.34/08.14
Genk-Goederen	09.10

48552

Genk-Goederen	11.56 ①-⑤
Kinkempois	13.15/05.05 (②-⑥)
Sittard	06.09/07.48
Gremberg	12.01

DB Schenker Nederland is nu actief te Antwerpen, Kinkempois, Genk, Gent-Zeehaven, Zelzate, Terneuzen en Zeebrugge. De operator heeft ook een verbinding tussen Rotterdam Botlek en Port Talbot in het Verenigd Koninkrijk. Deze trein gaat via België: heenrit op zaterdag, op maandag en woensdag in tegenovergestelde richting:

46446 ⑥

Rotterdam Botlek	00.07
Kijfhoek	00.34/11.36
Antwerpen-Schijnpoort	13.14/14.59
Moeskroen	17.00 P
Calais-Fréthun	18.54

46447 ①

Calais-Fréthun	10.01
Moeskroen	11.42 P
Antwerpen-Schijnpoort	13.47/18.13
Kijfhoek	19.55/21.20
Rotterdam Botlek	21.42

46449 ③

Calais-Fréthun	10.07
Moeskroen	12.03 P
Antwerpen-Schijnpoort	14.17/15.45
Kijfhoek	17.26/22.10
Rotterdam Botlek	22.33

FOTO 126-99 ***De diesellocomotieven reeks 6500 "Vlaamse Reuzen" van DB Schenker Nederland krijgen steeds meer werk vanuit standplaats Kinkempois. Op 4 januari 2015 werd een extra locomotief - bestemd voor het schrootverkeer naar Genk - meegenomen in trein 49663 Beverwijk - Jemelle. Doorrit van de trein gesleept door de 6506, 6507 en 6512 nabij Oost-Maarland.*** *Michel DE ESCH.*

FOTO 126-39 ***Op 17 januari 2015 rijdt de lege schroottrein 48552 (Genk APERAM - Gremberg) door Hoeselt op de lijn 34 tussen Bilzen en Tongeren. Hij wordt gesleept door de 6507 + 6509 + 6506 van DB Schenker Nederland. Te Sittard worden de diesel-locomotieven afgelost door een elektrische locomotief.*** *Dennis VANSUMMEREN.*

DB Schenker Nederland werft aan

→ ***Voor de nieuwe trafieken in België werft DB Schenker zowel Nederlands- als Franstalige treinbestuurders aan. Een reclameboodschap werd aangebracht op de stuurpost van de 6510.*** *Armand BEERLANDT.*

Tussen Rotterdam en Antwerpen-Schijnpoort worden deze treinen gesleept door de 6500'en. Tussen Antwerpen-Schijnpoort en Calais sleept een diesellocomotief Class 77 van Euro Cargo Rail (filiaal van DB Schenker) de trein.

Sinds 1 september 2014 rijdt DB Schenker een nieuwe kalktrein tussen Hermalle-sous-Huy en Oberhausen. Deze trein rijdt op maandag beladen; op maandag en donderdag is er een lege trein. Voor de fotoliefhebbers: zij rijden overdag volgens onderstaande dienstregeling:

48566 ①④

Oberhausen	07.00
Sittard	10.44/11.54
Kinkempois	12.45

48567 ①

Kinkempois	09.27
Sittard	10.33/11.19
Oberhausen	15.00

FOTO 126-40 ↑ ***Door werken op het Nederlandse net werden de kalktreinen tussen Hermalle-sous-Huy en Beverwijk gedurende meerdere weekends omgeleid via de grensovergang van Essen / Roosendaal. Op 9 november passeert trein 49663 Beverwijk - Hermalle-sous-Huy te Hoeselt (lijn 34 tussen Hasselt en Tongeren).*** *Johny BRAUNS.*

FOTO 126-41 ↓ ***Op 26 oktober 2014 passeert trein 49663 Beverwijk - Jemelle nabij Cheratte, gesleept door de 6505 en 6513.*** *Michel de ESCH.*

FOTO 126-42 →
Crossrail mocht een jaar een containertrein slepen tussen Rail Terminal Chemelot te Geleen (NL) en Novara (I), via Visé en Montzen. Deze trein werd onlangs door LOCON overgenomen en rijdt nu via Venlo. De 6302, op kop van trein 48542 Geleen - Novara, zal zo dadelijk de Nederlands-Belgische grens overschrijden.
Eijsden, 29 november 2014.
Michel DE ESCH.

↑ FOTO 126-43
Crossrail rijdt eveneens met een trein tussen BASF Schwarzheide en Antwerpen-Combinant via het grenspunt Montzen. Deze wordt echter op woensdag omgeleid via Roosendaal en Essen. Trein 41586, op weg naar Antwerpen, werd op 31 december 2014 vereeuwigd te Heikant (nabij Essen).
Michel DE ESCH.

← FOTO 126-44
Zoals gemeld in ons vorig nummer, huurt Crossrail sinds 11 december 2014 TRAXX 186 150. Ze werd gefotografeerd, kort na vertrek uit Zeebrugge, tijdens een scholingsrit voor treinbestuurders.
Lissewege, 22 januari 2015.
Daniel MOENS.

FOTO 126-45 ↑ ***De MZ 1453 (Nohab 3019 / 1977) sleept goederentrein GD847411 van Fredericia naar Esbjerg, waar zij wordt afgelost door een Duitse locomotief. Deze lijn wordt geëlektrificeerd en zou tegen einde 2015 onder spanning staan. Brorup, 23 juli 2014.*** *Philippe DE GIETER.*

FOTO 126-46 ↑ ***De MY 28 (ex-MY1152 DSB, Nohab 2603 / 1965) van Midtjyske Jerbaner met DB-logo en samen met de 1807 van CFL-Cargo, in het station Fredericia, op 22 juli 2014.*** *Armand SCHMIT.*

Denemarken

Van 14 juli tot 3 augustus 2014 werd het treinverkeer tussen Padborg en Lunderskov onderbroken om de lijn dubbelsporig te maken. Deze belangrijke lijn verbindt Duitsland met Scandinavië. Het reizigersverkeer werd vervangen door een busdienst, terwijl het belangrijke goederenvervoer tussen Lunderskov en Hamburg omgeleid werd over de niet-geëlektrificeerde lijn via Esbjerg, Tønder en Niebüll. Een buitenkansje voor liefhebbers van de dieseltractie! Tussen Fredericia en Esbjerg werden de laatste MZ'en van de Deense spoorwegen ingezet. Te Esbjerg werden zij afgelost door diesels uit het voormalige Oost-Duitsland van de reeksen 232 en 233 (gebouwd in de USSR tussen 1973 en 1982).

Alle MZ'en die nog in dienst waren, werden ingezet om omgeleide treinen te slepen, zodat DB-Schenker Danemark de Bolle Neuzen ex-DSB MX 1023 en 1029, de MY 1146 van CFL-Cargo en de MY 1152 van VLTJ moest huren, om het Deense binnenlands verkeer, dat gewoonlijk in handen is van MZ'en, te kunnen inleggen. In augustus werd de lijn Padborg - Lunderskov heropend, doch uitsluitend voor dieseltractie. De Bolle Neuzen werden nog slechts ingezet op het gedeelte van de lijn dat buiten dienst was.

Het gebruik van de Bolle Neuzen van CFL Cargo door DB-Schenker liet toe dat de 1800'en van de CFL ongewone diensten uitvoerden, zoals een cementtrein vanuit Taulov en het bedienen van de aansluiting van Koppers te Nyborg.

FOTO 126-47 ↓ ***De 232 568-6 (Lugansk 0828 / 1978) verlaat Ribe (op de lijn Bramming - Niebüll), met trein GD47415 met bestemming Hamburg. Deze oorspronkelijk Oostduitse locomotieven worden nu voor het eerst ingezet in Denemarken. Lustrup, 23 juli 2014.*** *Philippe DE GIETER.*

Nederland

Stadler-motorstellen voor de NS

De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben een aantal grote bestellingen voor nieuwe motorstellen geplaatst.

Na een Europese aanbesteding die in mei 2013 werd uitgeschreven, werd de Spaanse fabrikant CAF geselecteerd voor de levering van 118 motorstellen voor lokale treinen (Sprinter). Het gaat om het model "Civity" dat reeds ingezet wordt in Italië en Montenegro. De eerste stellen moeten in 2018 in dienst worden gesteld. Dit contract heeft een waarde van 500 miljoen euro.

Een impressie van de motorstellen die door de NS werden besteld. *Stadler / NS.*

Een verrassing was echter de bestelling van 58 drie- en vierledige motorstellen type Flirt 3 bij Stadler. Ook deze stellen zijn voorzien voor de Sprinter-diensten. NS verdedigt deze bestelling - zonder aanbesteding - door de hoogdringendheid ervan. Als gevolg van de aanpassing van de tarieven voor studenten wordt op korte termijn immers een sterke groei van het aantal reizigers verwacht. Deze bestelling heeft een waarde van 290 miljoen euro en de Flirt 3's zouden in 2016 in dienst moeten komen.

Voor de Intercity-diensten wordt een aanbesteding voorbereid voor de levering van tweespannige stellen (1,5 kV / 25 kV) die zowel op de klassieke lijnen als op de hogesnelheidslijn Amsterdam - Rotterdam - Breda kunnen rijden. Hun maximumsnelheid zal 200 km/h bedragen. Vier constructeurs komen nog in aanmerking en de eerste stellen moeten in 2021 rijden. Deze nieuwe treinen zullen in totaal 30.000 bijkomende zitplaatsen bieden. Er bestaat een optie voor de levering van een variant die naar Brussel zou rijden.

En dit is niet alles: het filiaal Abellio, dat vooral buiten Nederland actief is, bestelde bij Stadler twee reeksen van de Flirt 3 die in december 2016 in dienst moeten komen: 20 vijfledige stellen voor het Niederrhein-Netz in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen (waaronder ook een nieuwe internationale verbinding tussen Düsseldorf en Arnhem), en 6 tweeledige stellen voor de lijn Gouda - Alphen aan de Rijn.

Het contract voor de exploitatie van de lijn Gouda - Alphen aan de Rijn werd immers toegewezen aan Abellio, waardoor dit NS-filiaal dus een concurrent wordt bij de aanbesteding van openbare treindiensten in Nederland. Deze stellen zullen de rood-grijze schildering van het R-Net krijgen, een livrei die progressief wordt ingevoerd op alle voertuigen van het openbaar vervoer in de Randstad, een aaneenschakeling van agglomeraties die zich uitstrekt van Den Haag tot Utrecht an van Almere tot Dordrecht. Ook de steden Amsterdam en Rotterdam behoren hiertoe.

Noorwegen

Op het eiland Svalbard, dat tot Spitsbergen behoort, vinden we in Ny Ålesund dit vreemde monument. De locomotief, een Bt die in 1909 werd gebouwd door Borsig (nr. 7095), werd tot 1917 gebruikt door een aannemer in Tromsø. Ze werd daarna overgebracht naar Ny Ålesund om er als rangeerlocomotief ingezet te worden door de King's Bay Kull Kompani, één van de steenkoolmijnen op het eiland. Hier kreeg ze het nummer 2. De wagens zijn volledig in hout. Deze lijn had een spoorbreedte van 900 mm. De locomotief en de wagens staan onbeschut in de open lucht en naast het klimaat heeft ook het totale gebrek aan interesse vanwege de lokale overheid er toe bijgedragen dat dit materieel aan het wegrotten is. Bovendien werd dit jaar beslist dat toeristen geen toegang meer krijgen tot Ny Ålesund omdat er een internationaal centrum voor het onderzoek naar het klimaat, het afsmelten van de ijskappen en de flora en fauna werd ingericht. Enkel de onderzoekers en de weinige inwoners hebben nog toegang.

Ny Ålesund, 6 juli 2014. *Philippe PIRNAY.*

9 MEI 2015

Grote ruilbeurs

RÉTROTRAIN TE SAINT-GHISLAIN

Rétrotrain (vroeger ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail) te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op 9 mei aanstaande van 10 tot 17 uur.

Het programma:

- **voorstelling van de gerestaureerde vleugel (sporen 3 en 4) en de nieuwe toegangsweg;**
- **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: de IC-treinen Liège - Moeskroen (Waalse As) en Mons - Quiévrain (aansluiting te Mons met de treinen vanuit Brussel), stoppen elk uur te Saint-Ghislain;**
- **per bus: station Saint-Ghislain.**

Gratis toegang. De abonnees op *"OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2015. Visa, Eurocard en Bancontact worden aanvaard.*

Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl

21ste ruilbeurs georganiseerd door

L'alaf asbl

Zondag 12 april 2015 van 9 tot 13 uur
in de oude "école du Château",
rue de Berloz te 4000 Sclessin (Liège)

Inlichtingen en verplichte reservering:
FX Leemans + (0)479 32 41 72
Info : www.alaf.be

Grote parking, dranken en sandwiches verkrijgbaar

ADRESWIJZIGING: indien u verhuist, gelieve dan uw nieuw adres door te geven. Doe dit liefst een maand voor het verschijnen van *OP DE BAAN. Dan kunnen wij onze bestanden tijdig aanpassen.*

LE CHEMIN DE FER
CFB
DU BOCQ
Train Musée Ciney-Yvoir

INFORMATIONS – GUIDE PRATIQUE 2015

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ
Boîte Postale 40
7000 Mons-1
083/48.01.01 (Répondeur / *antwoordapparaat*)
0495/614.956 (Informations générales / *algemene inlichtingen*)
0477/682.822 (Réservations groupes / *reservaties voor groepen*)

www.cfbocq.be info@cfbocq.be - groupes@cfbocq.be

Train touristique / *Toeristische trein*: Spontin - Ciney - Purnode (Yvoir).

Venez découvrir la ligne de chemin de fer la plus spectaculaire de Belgique et les multiples charmes de la vallée du Bocq, tout en voyageant à bord d'un omnibus des années '50. (Promenade ferroviaire commentée – accueil, cafétéria et boutique à la gare de Spontin les jours d'ouverture et durant les heures de circulation du train).
Le Chemin de Fer du Bocq est exploité par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme depuis 1992 et permet de découvrir la vallée du Bocq sous un angle insolite. Construite de 1890 à 1907, fermée au trafic voyageurs en 1960 et au trafic marchandises en 1983, la ligne fut remise en service par des bénévoles passionnés qui souhaitent vous faire découvrir un patrimoine exceptionnel.

"Le Chemin de Fer du Bocq" maakt het U mogelijk om de verbazende charmes van deze wondermooie lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafetaria en boetiek in het station van Spontin).
Le Chemin de Fer du Bocq wordt sinds 1992 uitgebaat door de vzw Toerisme en Spoor Patrimonium. Ze laat toe om de vallei van de Bocq vanuit een uitzonderlijk perspectief te ontdekken. Deze lijn werd gebouwd tussen 1890 en 1907; de laatste reizigerstreinen reden in 1960 en het goederenvervoer werd in 1983 beëindigd. De lijn werd heropend door gepassioneerde vrijwilligers die U dit uitzonderlijke erfgoed wilden laten ontdekken

Nouveau: Ligne prolongée: terminus à BAUCHE !

Jours de circulation (voir couleurs) / *Rijdagen (zie kleuren)*:

2015	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Avril	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	
Mai	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
Juin	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	
Juillet	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V
Août	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L
Septembre	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	
Octobre	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
Novembre	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	
Décembre	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V

L: lundi/maandag – M: mardi/dinsdag – M:mercredi/woensdag – J: jeudi/donderdag – V: vendredi/vrijdag – S: samedi/zaterdag – D: dimanche/zondag

Horaires / *Dienstregeling*: pour effectuer un aller-retour complet sur la ligne:

(Horaires complets sur www.cfbocq.be)

départs de / *vertrek uit* **Spontin:**				
Di-*Zo*: 5+12+19/**04** Di-*Zo*: 17/**05**, 21+28/**06** Sa-*Za*: 4+11+18+25/**07** Sa-*Za*: 1+8+22+29/**08**	Di-*Zo*: 6+13+20+27/**09** Di-*Zo*: 4+11+18+25/**10** Di-*Zo*: 1+8/**11**	Di-*Zo*: 5+12+19+26/**07** Di-*Zo*: 9+23+30/**08**	Di-*Zo*: 2/**08** Brocante de Spontin *Rommelmarkt te Spontin*	Sa-*Za*: 15/**08** Di-*Zo*: 16/**08**
Autorail / *Motorwagen*	Autorail / *Motorwagen*	**Vapeur**+Autorail ***Stoomtrein***+*motorwagen*	2 Autorails	Multiples **Vapeur** ***Stoomtreinen***
- 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	toutes les heures de *om het uur van* 8h05 à / *tot* 19h05	9h45 à / *tot* 17h00

départs de / *vertrek uit* **Ciney** (gare SNCB voie 4 / *station Ciney spoor 4*):		
Di-*Zo*: 5+12+19+26/**07** Di-*Zo*: 9+23+30/**08**	Di-*Zo*: 2/**08** Brocante de Spontin *Rommelmarkt te Spontin*	Sa-*Za*: 15/**08** Di-*Zo*: 16/**08**
Vapeur+Autorail ***Stoomtrein***+*motorwagen*	2 Autorails	Multiples **Vapeur** ***Stoomtreinen***
10h30 12h30 14h30	toutes les heures de *om het uur van* 8h30 à / *tot* 18h30	10h00 à / *tot* 17h30

© Le Chemin de fer du Bocq 12/2014 – Sous réserve de modifications – *Wijzigingen voorbehouden.*

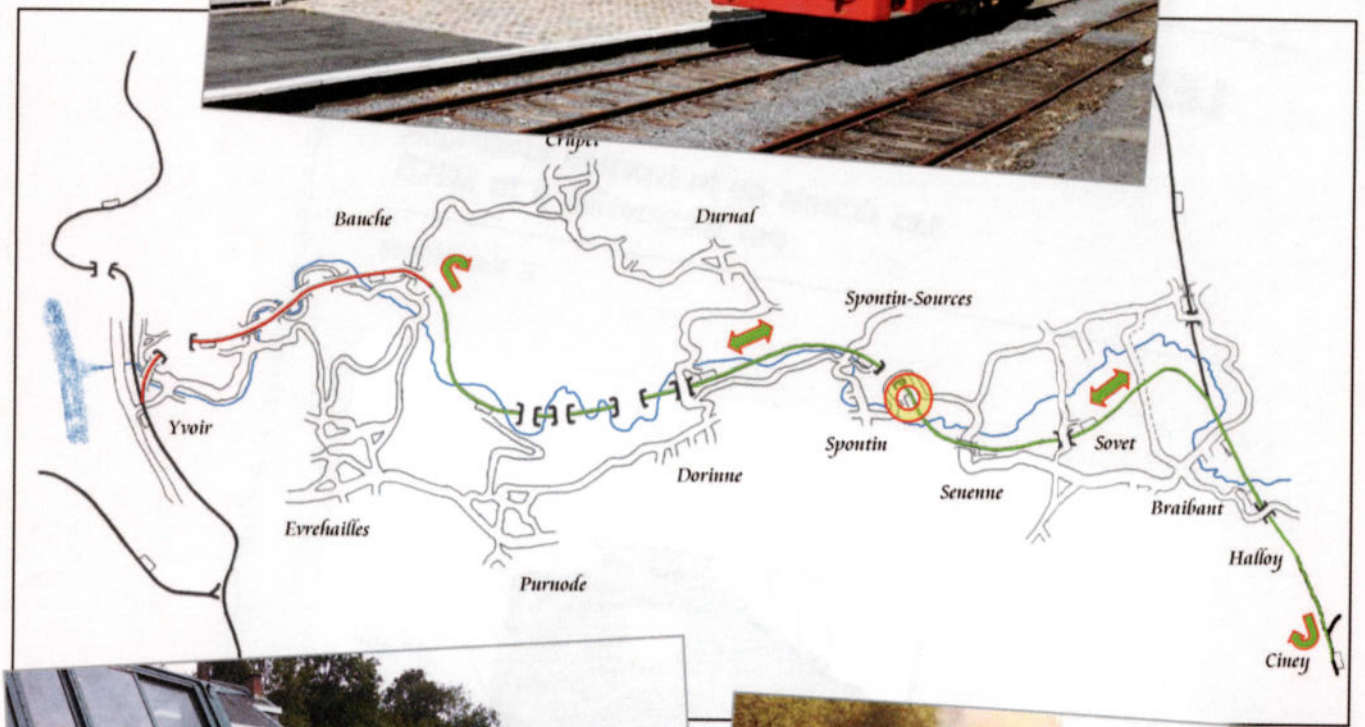
Tarifs / *Tarieven*:

Prix / *Prijzen* 2015	Aller-retour/ *Heen-Terug*		Aller simple/ *Enkele rit*		Forfait 1 jour/ *Dagpas*	
	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*
Adultes / *Volwassenen*	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / *Kinderen* (-12a./j.)	6 €	7,50 €	5 €	6 €	7,50 €	8,50 €

Groupes / *Groepen*:

Location de trains pour groupes: sur demande toute l'année / *Treinverhuring voor groepen: op verzoek.*

→ mail: **groupes@cfbocq.be**

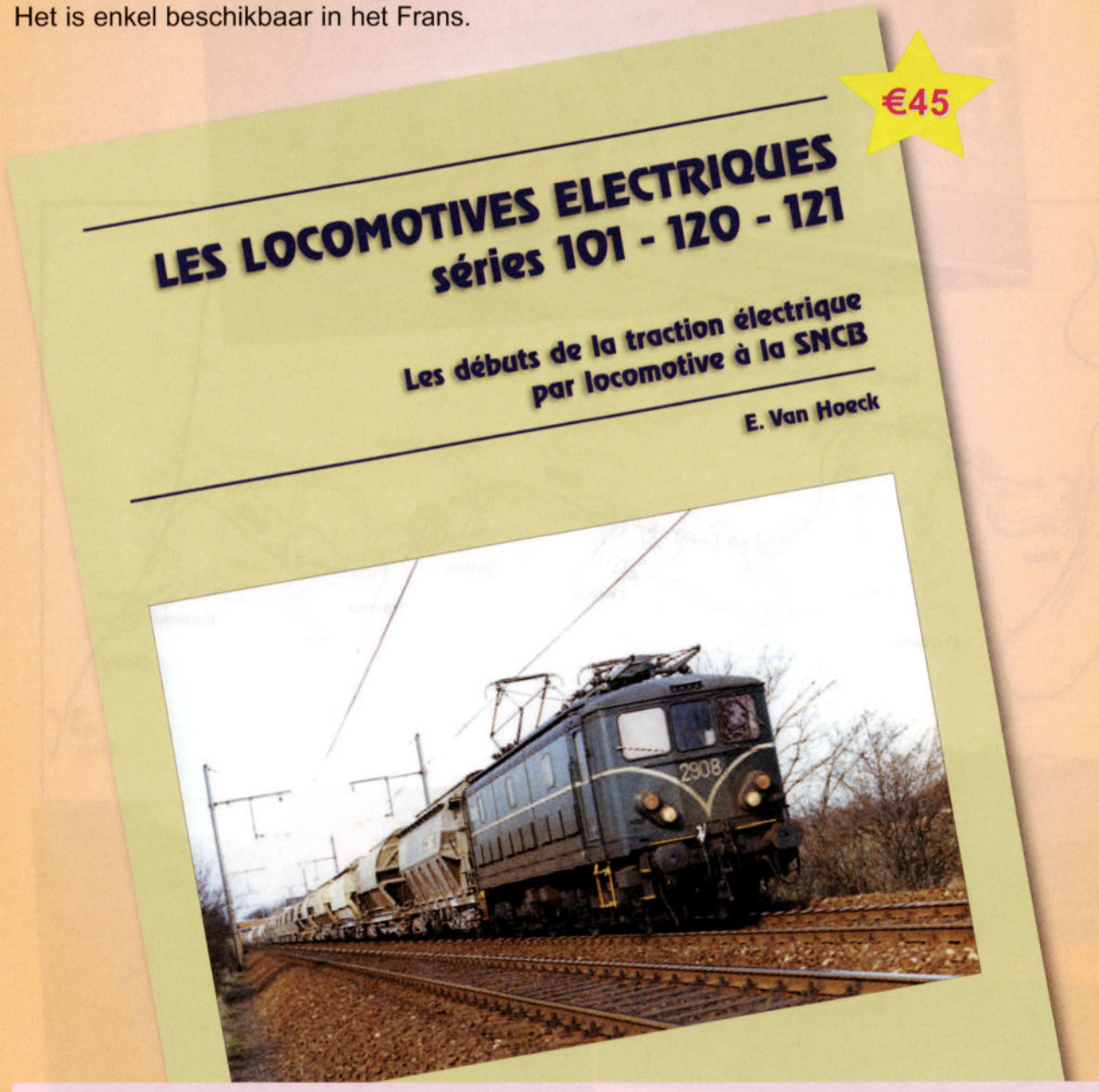


© Le Chemin de fer du Bocq 12/2014 – Sous réserve de modifications – *Wijzigingen voorbehouden.*

Nieuw !

LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

Dit boek, geschreven door Eric Van Hoeck bespreekt de eerste elektrische locomotieven van de NMBS. Het boek is beschikbaar.
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.



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"

Nieuw!

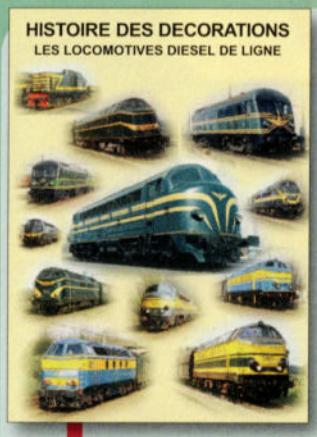
Het openbaar vervoer in België 1960-1970

Deel 2 van de geschiedenis van ons openbaar vervoer is beschikbaar. 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 is verschenen, 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 (1800 gram). Vermelding : Vervoer II

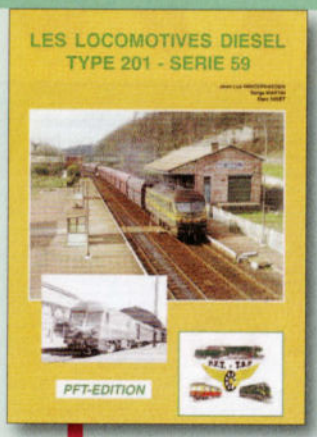
Boeken - TSP-edities



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 - 1600 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.

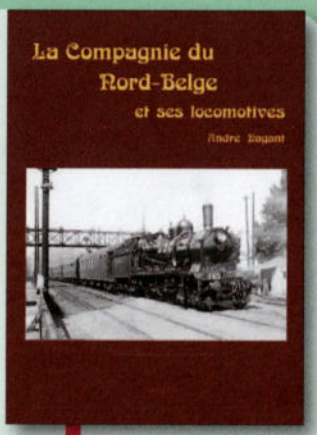
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
€ 49 - 1600 g

LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

Geschiedenis van de eerste elektrische locomotieven bij de NMBS: type 101 (later 29), 120 (later 20 en 28) en 121. Een naslagwerk dat nergens mag ontbreken.

Formaat A4 - 280 pagina's - harde gekartonneerde kaft - 425 foto's - 75 plans - FR

€ 45,00 - 1600 g

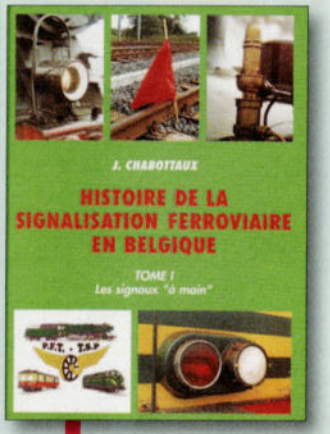


LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

Een uitzonderlijk naslagwerk van de hand van André DAGANT. Het behandelt de volledige geschiedenis van de NORD BELGE en het bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven.

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

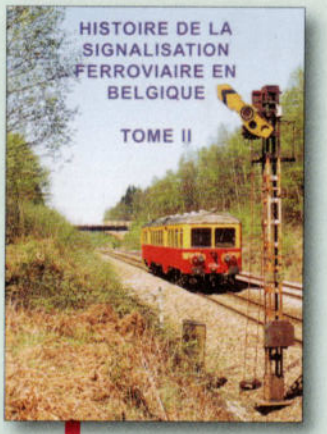
€ 59 - 1800 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

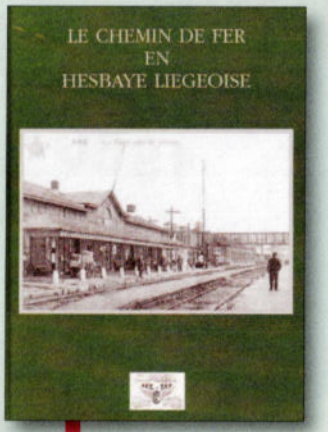
A4 - 191 pagina's
278 foto's - FR
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

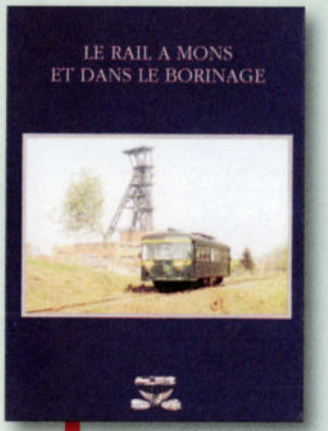
A4 - 256 pagina's
220 foto's - FR
€ 35,00 - 1500 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

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

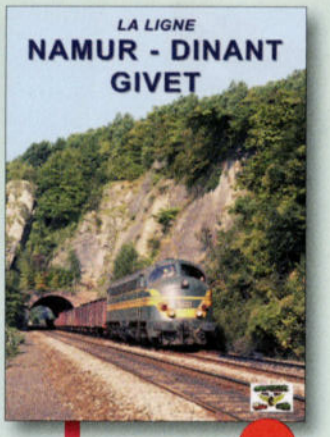
A4 - 168 pagina's
276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

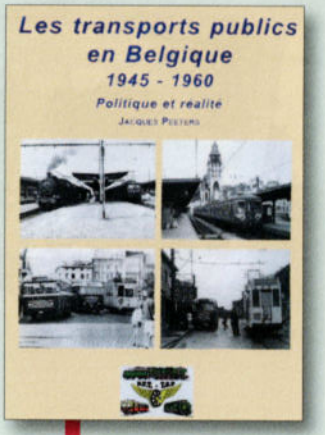
A4 - 160 pagina's - soepele kaft
258 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LIJN 154

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

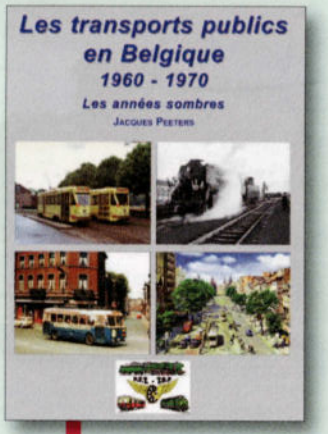
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
€ 39,00 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

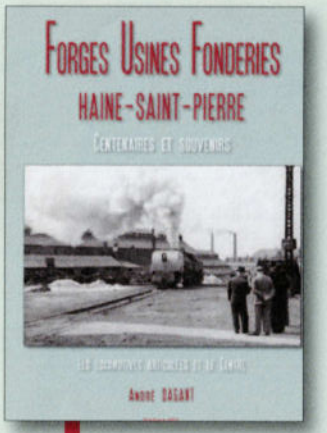
A4 - 287 pagina's - gekartonneerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 2

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970.

A4 - 369 pagina's - gekartonneerde kaft - ± 500 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1800 g



F.U.F.

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

A4 - 255 pagina's - Franstalig

€ 38,00 - kp5

Boeken - TSP-edities

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

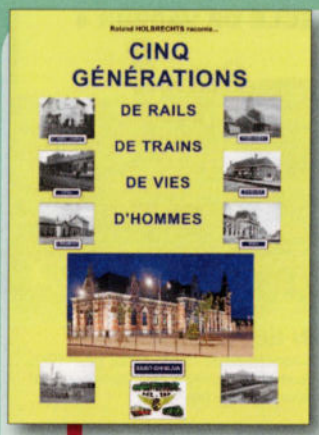
Fotoboek over de NMBS-reeks 22. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreien.

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

BOEK BIJNA UITVERKOCHT

TSP-Boetiek

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

SPOORWEGBOEKJE 1940

Heruitgave van de reisgids van 1940 tijdens de Duitse bezetting.

A4 - 48 pagina's -

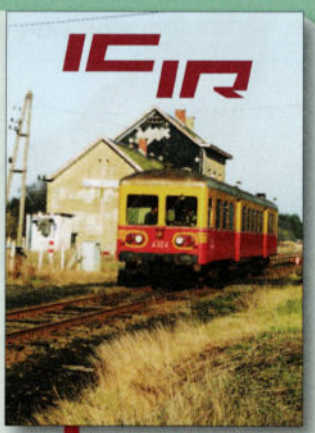
€ 6,50 - 250 g

LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98

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

A4 - 174 pagina's - talrijke foto's en kaarten - Harde 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.

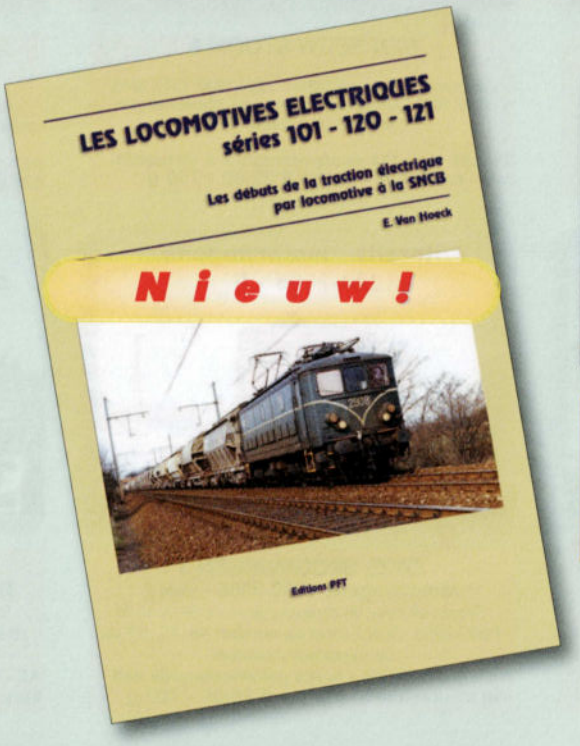
A4 - 216 pagina's - 400 foto's - gekartonneerde kaft - NL/FR

€ 35,00 - 1500 g

RAILEXPO 2010

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

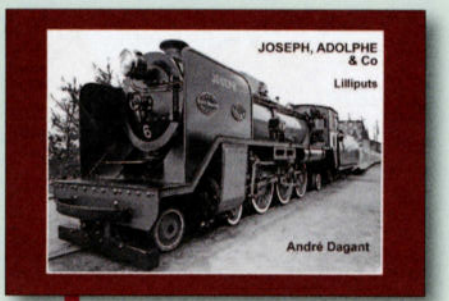
A4 - 52 pagina's - kleurenfoto's - NL-FR €10,00 - 250 g



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



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 126-24) 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 126-29 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: 30-06-2015

Leveringsdatum: ± 25-06-2015

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 lijn 128	€ 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 Lessnes in de sneeuw	€ 10,00	75 g
❑	Nr. 122:	Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€ 10,00	75 g
❑	Nr. 123:	Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€ 10,00	75 g
❑	Nr. 124:	BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€ 10,00	75 g
❑	Nr. 125:	Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 126

10 foto's van de overbrenging van een ICE-stel van de DB en een HST, tentoongesteld te Liège in 1988.

Mededeling : Fotothema 126.

Bestellen - Verzendkosten

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	4,00
tot 350 g	2,20	2,20	8,00
tot 1000 g	3,70	3,70	18,50
tot 2000 g	5,20	5,20	37,00
kilopost 2 kg (kp 2)	6,50	6,50	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	9,10	9,10	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,10	17,00	135,00

Tarieven in euro (kp = kilopost).

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

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

Op de Baan

OP DE BAAN

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

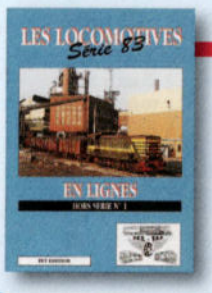
België	€ 40,00
buitenland (Europa)	€ 46,00
buitenland (buiten Europa)	op aanvraag

■	nummers 19 en 20 (per stuk):	€ 3,97	100 g
❑	nummers 46 t/m 52 (per stuk):	€ 7,50	210 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	350 g

nummers 66, 80 en 85 uitgeput !

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

EN LIGNES - hors série



hors série n°1

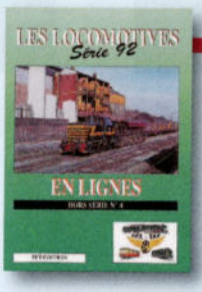
LES LOCOMOTIVES SERIE 83

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

❑ Beschikbare jaren: 2005, 2011, 2013, 2014
per kalender: € 5,00 kp2

❑ **LOCO 2015 € 11,00 kp2**

DVD

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

A toute vapeur sur le Bocq

Pin's

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

Nieuw !!

DE BROSSEL-MOTORWAGENS deel 1:

de types 551 - 552 - 553

BESCHIKBAAR VANAF JUNI / JULI 2015

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

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

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

Prijs : € 45 + verzendkosten 1550 gr
mededeling: "Brossel 1"

Foto: Geert Maes

STOOMTREINFEEST MALDEGEM 2015 "RAIL - ROAD TO VICTORY"

1, 2, 3 mei houdt Stoomcentrum Maldegem (www.stoomcentrum.be) haar festival, met **8 stoomlocomotieven**. De trein rijdt naar een Front waar zwaar is gevochten in 1944. Maanden later, 8 mei 1945, was er in gans Europa vrede, exact 70 jaar terug! Het event toont **oude legervoertuigen**, een **militair kamp**,...

Elk uur rijdt een stoomtrein, waaronder een authentieke 'bevrijdingslocomotief': de 'Enter', een Amerikaanse loc van het USA Army Transportation Corps, speciaal voor de bevrijding gebouwd!

Op het smalspoor rijden 2 stoomlocos uit Groot-Brittannië en **open rijtuigjes**, tot jolijt van de kinderen. Er is een kleine spoorbeurs met **boeken, speelgoed en video's**, en diverse **horecastands**!

In Eeklo station is er aansluiting op de NMBS-treinen uit Gent.

Raadpleeg www.stoomcentrum.be, mail info@stoomcentrum.be of bel (050) 71.68.52

Voor speurneuzen

Velen hebben deelgenomen aan ons spel in de vorige ODB. Slechts twee deelnemers gaven ons het juiste antwoord. De oplossing: de foto werd in spiegelbeeld afgedrukt! Wij toonden dus de 1008 en niet de 8001.
De winnaar is Jacques Quoitin.

Zoek de fout...

Op deze foto staat een fout. Welke? De winnaar wordt door het lot aangeduid en ontvangt een foto van deze locomotief. Uw antwoord, uitsluitend via e-mail, naar ons adres pfttsp@gmail.com. Veel geluk.

Duitsland

De 181'en van de DB komen niet meer tot in Luxembourg.

De meerspannige locomotieven (15 kV /25 kV) van de Duitse spoorwegen komen sinds de nieuwe dienstregeling van 14 december 2014 niet meer tot in Luxembourg. In feite reed de 181 220, die op 21 november de IC132 Norddeich Mole - Luxembourg sleepte, de laatste dienst. De lijn was tussen 22 november en 13 december al onderbroken voor werken.

In het kader van het plan "Rheinland-Pfalz-Takt 2015", werd het reizigersverkeer op de verbinding Koblenz - Trier - Luxembourg volledig gereorganiseerd vanaf december. Hiertoe werd een nieuwe verbinding geopend, de RegioExpress die elk uur rijdt tussen Koblenz en Trier. De treinen zijn samengesteld uit een stel Flirt-3 (reeks 429.1) van de DB gekoppeld met een dubbeldeksstel Kiss van de CFL (reeks 2300), allebei gebouwd door Stadler. In Trier wordt de trein gesplitst, het Duitse stel rijdt verder naar Kaiserslautern en Mannheim via Saarbrücken, het andere naar Luxembourg. Zoals dit wel vaker gebeurt in Duitsland, werd de homologatie om in hybride treinschakeling te rijden niet tijdig afgeleverd en de motorstellen van de CFL rijden dan maar tijdelijk tussen Luxembourg en Trier, waar er aansluiting is naar Koblenz, of zij rijden als enkel stel naar Koblenz, (drie ritten heen/terug per dag).

De laatste 181.2 (10 locomotieven van de aanvankelijke 25) worden nog gebruikt tussen Karlsruhe en Strasbourg aan kop van de EN452/453 Moskou - Paris en/of enkele IC-treinen in het zuidwesten van Frankfurt (Main) met bestemming Basel-Bad, Heidelberg, Karlsruhe en Saarbrücken.

FOTO 126-48 ***De 181 202 (Krupp 5268, in dienst op 25 november 1974, geschrapt op 8 maart 2004 en verschroot te Dessau op 11 januari 2006) voert rangeringen uit in het station van Luxembourg. Links gaat een 1600 een trein slepen naar Troisvierges.***
Foto Julien CASIER, verzameling TSP, augustus 1980.

FOTO 126-49 ***Op 25 augustus 1990 staat een trein met bestemming Koblenz klaar voor vertrek te Luxembourg in de originele blauwe livrei. De 181 205 (Krupp 5271, in dienst op 31 december 1974) is nog steeds in dienst in de "verkehrsrot"-schildering.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 126-50 ***De 181 201 (Krupp 5267, in dienst 25 november 1974) rijdt voorbij de wijngaarden van de Moezel. Hazenport, 13 april 2003. Zij is nog steeds actief, maar nu in de kleuren van DB Fernverkehr.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

De 181'en werden speciaal besteld bij de elektrificatie van de lijn langs de Moezel en de Saar, van Koblenz naar Saarbrucken, met zijtakken naar Luxembourg, Apach (F) en Kehl (F). Zij volgden op de vier prototypes E310.01 t/m 04 (181 001 t/m 004 vanaf mei 1969), en werden gebouwd in 1968 door Krupp en AEG. In 1974-1975 werd een tweede reeks (181 201 t/m 181 225) gebouwd. Zij ontwikkelen een vermogen van 3240 kW, wegen 83 t en halen een snelheid van 160 km/h.

FOTO 126-51 ***Tot in de jaren '90 sleepten de 181'en regionale reizigerstreinen op het CFL-net. Doorrit van een trein met bestemming Esch-sur-Alzette, gesleept door de 181 224 (Krupp 5290, in dienst 03 april 1975, geschrapt op 15 augustus 2008 en verschroot bij Steil te Eschweiler-Aue op 13 februari 2013. Berchem (tussen Luxembourg en Bettembourg), 26 september 1980.*** *Pierre HERBIET.*

FOTO 126-52 ***Nu slingeren de reguliere treinen, gesleept door een 181 zich niet meer langs de oevers van de Moezel. Op 7 april 2005 rijdt een IC naar Luxembourg voorbij Kettenis, gesleept door de 181 223 (Krupp 5298, in dienst 20 maart 1975).*** *J-L VANDERHAEGEN.*

FOTO 126-53 ***Doorrit te Hazenport van de 181 210 (Krupp 5276, in dienst 20 november 1974, in park sinds 7 december 2014) die een IC naar Koblenz sleept.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 126-54 ***De BB 9337 aan kop van een stam Corails in het station van Narbonne in juli 1981. Ze draagt de oorspronkelijke livrei van de BB 9300. Ze kwam in dienst op 13 juli 1969 te Villeneuve en werd uit dienst genomen op 31 mei 2011 in Toulouse.*** *Julien CASIER.*

Frankrijk: BB 9300 verdwijnt van het spoor

Door de massale instroom van nieuwe motorstellen voor regionaal verkeer, verdwijnen een deel van de gesleepte treinen in Frankrijk en daarmee ook de oudste elektrische locomotieven. Het recentste slachtoffer is de reeks BB 9300, de laatste vertegenwoordigers van de BB Jacquemin-familie: BB 9200, BB 9300 en BB 9700 (1,5 kV), BB 16000 en BB 16100 (25 kV) en BB 25100, BB 25150 en BB 25200 (tweespanningslocs).
Deze 40 locomotieven waren een verbeterde versie van de BB 9200. Van de reeks 9200 zijn de laatste locs al in 2011 geschrapt (zie *ODB 103*, pag. 33). De belangrijkste verschillen zitten in de ophanging en de stuurcabine alsook in de aanwezigheid van een rheostatische rem. Ze zijn gebouwd door Jeumont-Schneider, MTE en CEM tussen december 1967 en november 1969 en waren toegewezen aan de Parijse stelplaats Villeneuve-St.-Georges. Met hun 3850 kW konden ze 160 km/h rijden.

Aan het begin van hun loopbaan sleepten ze sneltreinen in het zuidoosten van Frankrijk, zoals de TEE Mistral Paris - Nice voor de levering van de CC 6500 in 1970 die vanaf dan deze trein overnam, de TEE "Catalan Talgo" Genève - Barcelona tussen Genève en Narbonne en de TEE "Barcelona-Talgo" Paris - Barcelona tussen Paris en Toulouse.

Met de komst van de krachtigere BB 7200 in 1977 werden de BB 9300 geleidelijk naar Toulouse gemuteerd waar de hele reeks in 1981 terug te vinden is. Ze sleepten voornamelijk snelle treinen tussen Paris en Toulouse of Bordeaux in het zuidwesten en werden ook ingezet voor goederentreinen.

De aftakeling van de reeks begint al rond de eeuwwisseling en de eerste buitendienststellingen kwamen er in 2006. Ondertussen werd de 9302 op 11 augustus 1993 geschrapt ten gevolge van een ongeval op een overweg te Chéry-Lury op 21 september 1990.

Op 18 augustus 2006 wacht BB 9310 het vertrek af te Avignon. Ze heeft de groene livrei gewisseld voor de betongrijze livrei. Ze werd in dienst genomen te Villeneuve op 19 juli 1968 en geschrapt te Toulouse op 20 januari 2011. *Thierry COCHIN.*

FOTO 126-97 ***Op 23 juli 2008 rijdt een Talgo Montpellier Carthagène - Barcelona via Cerbère, op de oever van La Berre, ter hoogte van Île Sainte Lucie. Deze Talgo wordt gesleept door de BB 9326 in "en voyage"-livrei. Zij kwam in dienst te Villeneuve op 10 maart 1969 en werd geschrapt te Toulouse op 13 december 2012.*** *Michel HANSSENS.*

Met de komst van de BB 7200 in Toulouse, afgestaan door Fret SNCF, wordt de BB 9300 massaal uit dienst genomen. Slechts vier locs waren nog actief in april 2013. Enkel de BB 9301 en de BB 9319 haalden het einde van 2013 wegens het te laat leveren van de Régiolis-stellen van Alstom.
Ze werden op 30 juni uit dienst genomen en uit de inventaris geschrapt op 2 september 2014.

De BB 9301 en de BB 9337 worden bewaard door "Cité du Train", respectievelijk te Mulhouse en te Mohon.

Op 15 juli 2008 komt BB 9315 in 'multiservice'-livrei aan te Port la Nouvelle tussen Narbonne en Perpignan. Deze loc kwam in dienst te Villeneuve op 12 oktober 1968 en ging buiten dienst te Toulouse op 1 februari 2011. *Thierry COCHIN.*

Duitsland - Italië

Vaarwel Pendolino

Reeks 610 DB

Om geen van de Beierse regio's te bannen uit het ICE hogesnelheidsnet, heeft de DB in 1988 een reeks van 10 tweeledige motorwagens met kantelbare kast besteld die konden gebruikt worden op de bestaande lijnen maar met een hogere snelheid dan de klassieke treinen dankzij de kantelbaarheid van de rijtuigkasten in de bochten. In 1990 werd een tweede reeks van 10 exemplaren besteld.
Deze 20 motorwagens werden geleverd in 1992 door MAN (mechanisch gedeelte) en SIEMENS (elektrisch gedeelte), het kantelsysteem werd ontworpen door FIAT. Zij kregen het reeksnummer 610, waren voorzien van twee MTU-motoren type TU12V 183TD12 van 485 kW elk en haalden een snelheid van 160 km/h. Er waren 136 zitplaatsen en konden maximaal 8° kantelen.

Zij werden toegewezen aan Nürnberg-West en in dienst genomen op 23 mei 1992 tussen Nürnberg en Bayreuth, wat de reistijd tussen beide steden met 30 minuten verminderde (20 minuten tussen Nürnberg en Hof). Nadien reden zij ook naar Neustadt an der Waldnaab, Weiden, Schwandorf en Regensburg.

Het hydraulische kantelsysteem van FIAT werd een bron van talrijke problemen. In 2000, na het verschijnen van barstjes, werden de 610'en gedurende een jaar uit de dienst genomen op bevel van het EBA (Eisenbahn-Bundesamt - orgaan belast met het toezicht op de veiligheid van het Duitse spoorwegnet), de tijd die nodig was om de nodige aanpassingen aan te brengen.
Door het ontbreken van een airconditioning en ook door de hoge onderhoudskosten die gelinkt waren aan het feit dat het hier ging om een kleine reeks van atypische voertuigen, werden de 610'en door de DB buiten dienst gesteld bij de laatste wijziging van de dienstregelingen in december 2014. De terugval begon in december 2012, met hun vervanging door 612'en op talrijke verbindingen: men zag nog enkel 610'en op de Regio Express (RE) Furth im Wald - Nürnberg en Nürnberg - Neustadt an der Waldnaab of op de Regio Bahn (RB) Nürnberg - Schwandorf en Bayreuth - Pegnitz, in een beurtrol van 8 dagen.

De DB beschikt nog over twee reeksen motorwagens met kantelbakken: reeks 611 (50 motorwagens geleverd door ADTranz in 1996 en 1997, uitgerust met een elektrisch kantelsysteem van Duitse makelij) en reeks 612 (192 eenheden, bestaande uit een uitbreiding van de reeks 611, gebouwd tussen 1998 en 2003). De 20 ICE TD-stellen, reeks 605, die oorspronkelijk uitgerust waren met een kantelsysteem van Siemens, verloren dit na problemen zoals o.a. asbreuken.

Twee stellen worden bewaard: de 610 011 door DB Museum, de 610 012 door het Verkehrsmuseum Dresden.

FOTO 126-55 ***De 610 518 / 610 018-3 van de DB in het station van Marktredwitz op 18 juli 2004. Deze motorwagen kwam in dienst op 26 oktober 1992.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*

ETR 450 FS

De Italiaanse firma Fiat Ferroviaria begon al in de jaren '60 met het ontwikkelen van een kantelsysteem en een prototypestel, genummerd ETR 401, verliet de fabriek in 1976 (ETR = ElettroTreno Rapido). Dit vierledig motorstel haalde een snelheid van 250 km/h tijdens de proeven die duurden tot in 1978. Hierna werd het ingezet voor de reguliere dienst op de verbinding Roma - Ancona, tot bij zijn buitendienststelling in 1993.

Omdat de ETR 401 voldoening gaf, plaatste de FS in 1984 een bestelling voor 15 stellen van het type ETR 450, de eerste treinstellen met kantelbakken bestemd voor de commerciële dienst. Zij bestonden uit 9 rijtuigen, alle aangedreven met uitzondering van het restauratierijtuig, dat zich in het midden van het stel bevond. Geleverd tussen 1987 en 1992 door Fiat en Ansaldo, beschikten zij over een vermogen van 5.000 kW en haalden zij een snelheid van 250 km/h. Getest in 1987 op de "Diretissima Firenze - Roma", slaagde de ETR 450 er tijdens de zomerdienst van 1988 in om de 630 km tussen Mi-

FOTO 126-56 ***De kantelbaktrein ETR 401 van de FS in het station van Roma Termini in juli 1981. Dit prototypetreinstel, dat geschrapt werd in 1993, wordt vandaag bewaard door de "Fondazione FS Italiane".*** *Pierre HERBIET.*

lano en Roma te overbruggen in minder dan 4 uur. Hij benaderde zo een gemiddelde van 160 km/h op een traject met afwisselend klassieke en nieuwe lijnen. Het actieterrein van de 15 stellen was zeer uitgebreid: vanuit Roma bereikten zij Bolzano, Milano, Venezia, Ancona, La Spezia, Perugia, Potenza, Reggio di Calabria, Tarento en Vicenza.

Sinds 2004 werd hun kantelsysteem, door het gebrek aan wisselstukken, afgezonderd en hun snelheid werd beperkt tot 200 km/h. Dit beperkte, mede door de indienststelling van hogesnelheidstreinen en -lijnen, hun inzet en bij de dienstregeling van december 2011, bestond de taak van de ETR 450 nog slechts uit de diensten Roma - Reggio di Calabria (4 IC-treinparen), Roma - Perugia (één paar) en Roma - Ancona (één paar), nadien in 2013 tot enkele treinen tussen Roma en Reggio di Calabria, de verbinding waar ze ook hun laatste dienst uitvoerden op 6 januari 2015.

FOTO 126-57 ***Op 6 april 2003 vertrekt het stel ETR 450 003 (in dienst sinds 29 december 1987) vanuit het station Roma Termini.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*

USA: een Big Boy wordt opnieuw rijvaardig gemaakt!

Union Pacific is begonnen met de werken om de stoomlocomotief 4014 weer rijvaardig te maken. Het is één van de 25 "Big Boy" locomotieven, uitgerust met 4 cilinders en asindeling (2'D)D2', gebouwd door ALCO tussen september 1941 en november 1944. Met haar totale dienstgewicht van 567 t (25 t steenkolen en 90 m³ water inbegrepen) en een lengte van 40,5 m, wordt zij de grootste nog rijdende stoomlocomotief ter wereld (waarbij zij een andere loc van Union Pacific, de 3985 "Challenger": 487 t en 37,1m van de troon stoot). Ter vergelijking: de types 26 NMBS waaronder de 26.101 van TSP wogen 147 t en waren 23 m lang.
Het vuur van de 4014 werd gedoofd op 21 juli 1959 en zij werd geschrapt op 7 december 1961. Nadat zij 52 jaar heeft doorgebracht als monument in het Fairplexpark te Pomona nabij Los Angeles, startte het transport van de 4014 (ALCO 65572 / 1941) naar de werkplaats te Cheyenne op 26 januari 2014. De lok werd weggesleept uit het park en weer op UP-sporen geplaatst. Aankomst in Cheyenne was op 8 mei 2014. Union Pacific hoopt de restauratiewerken te beëindigen tussen 2016 en 2018, zodat zij in mei 2019 kan deelnemen aan de festiviteiten naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de eerste transcontinentale spoorlijn.

Hierbij een foto van de 4012, een zuster van de 4014, tentoongesteld in het "Steamtown National Historical Site" te Scranton, Pennsylvania. *Philippe VERELST, 31 juli 1998.*

Geschiedenis: studie van een loc met vergassingsinstallatie voor de NMBS

Achtergrond

In 1938 werd een studie uitgevoerd naar de voorwaarden waarin de exploitatie van de lokale verbindingen en van de secundaire lijnen moest gebeuren. Deze diensten werden immers gekarakteriseerd door een gering verkeer, door lage snelheden en door te lage ontvangsten. Dit leidde tot een volledig exploitatieprogramma dat werd uitgevoerd vanaf 1939. Dit project, dat al ver gevorderd was, werd begin 1944 stopgezet, kort voor de bevrijding.

Dat dit programma belangrijk was, blijkt uit het feit dat het ging om 2.300 km spoorlijnen op een totale netlengte van 4.800 km. Het programma omvatte alle diensten die tussenkwamen in de exploitatie. Voor de diensten van het Materieel ging het om de ingebruikname van nieuw rollend materieel.

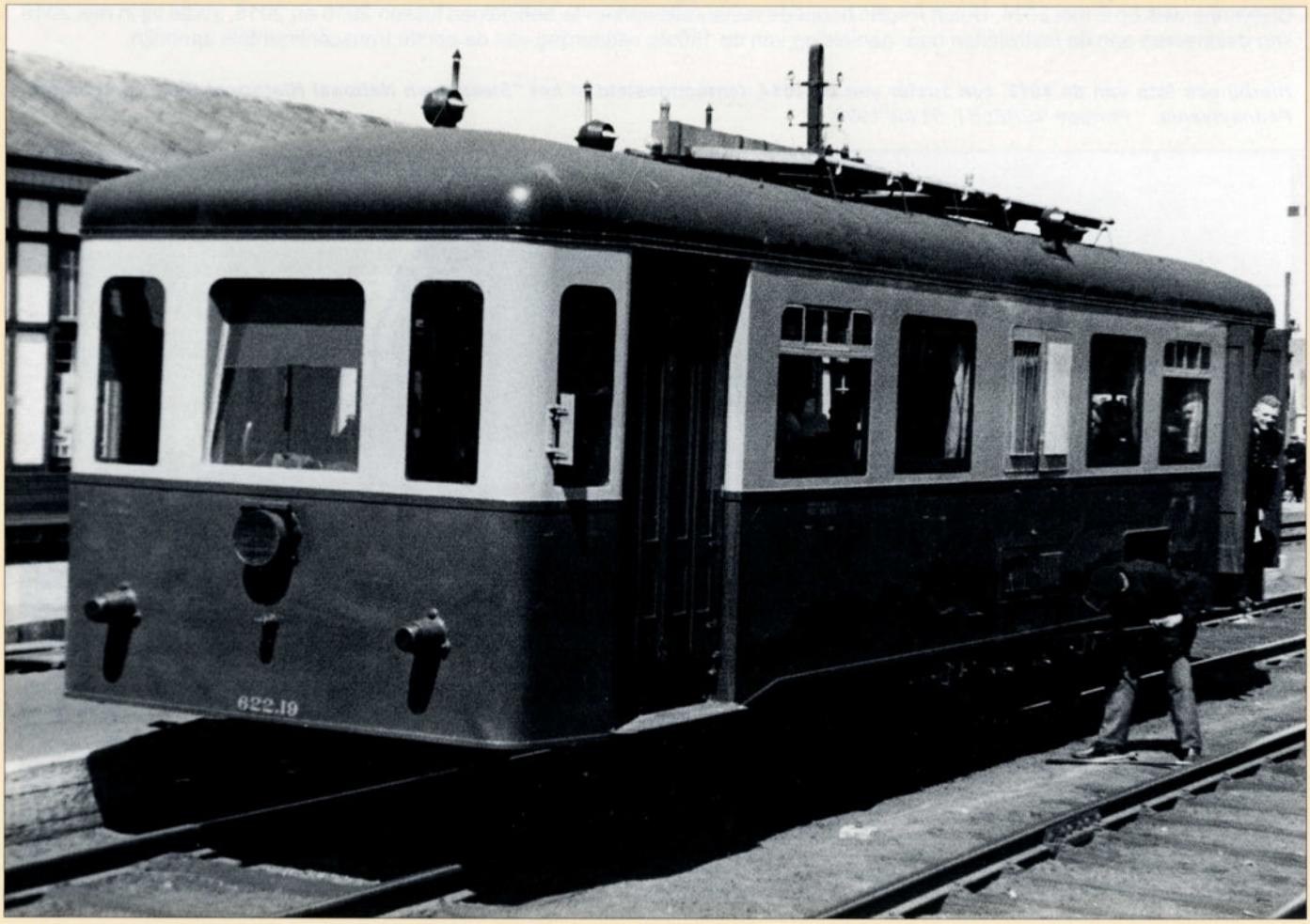
Wat betreft het reizigersvervoer werd bepaald dat uitsluitend motorwagens ingezet zouden worden. Ze moesten zodanig ontworpen zijn dat de kostprijs per kilometer sterk zou dalen.

Dit probleem werd opgelost door de indienststelling van lichte Brossel-motorwagens van het type 622 (latere 551) met twee assen en van de types 609 (latere 552) en 553 (latere reeks 49). Deze motorwagens werden tijdens de oorlog uitgerust met een vergassingsinstallatie die voldoening gaf.

Maar het exploitatieprogramma voor de lokale en secundaire lijnen voorzag ook enkele treinen met een grotere samenstelling voor het vervoer van reizigers 's morgens en 's avonds. Hiervoor waren aangepaste locomotieven nodig die zeer goedkoop in het gebruik waren. Deze locomotieven moesten op dezelfde lijnen ook lichte goederentreinen kunnen slepen.

Het probleem van de locomotieven bleef nog op te lossen. Zoals er wel meer problemen waren bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, leek het interessant de aard en de karakteristieken van de te bestellen machines vast te leggen, aangezien het om grote aantallen ging. In die tijd waren de behoeften enorm en dringend. De bestellingen moesten snel worden uitgevoerd en men kon zich niet

Om het probleem van de uitbating van de secundaire lijnen aan te pakken, nam de NMBS Brossel-motorwagens met twee assen van het type 622 (latere type 551) en met draaistellen van het type 609 (latere type 552) en 553 (latere reeks 49) in dienst. Deze motorwagens werden gedurende de oorlog uitgerust met een vergassingsinstallatie.
Test met een vergassingsinstallatie in de 622.19 (latere 550.09, vervolgens 551.37).
Foto Karl Julius HARDER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



veroorloven uitgebreide studies en testen uit te voeren met prototypes.

Anderzijds was men in de naoorlogse periode erg onzeker over de prijsevolutie van de lonen, van de materialen en van de brandstoffen. Men moest zich zo snel mogelijk kunnen aanpassen aan de omstandigheden van het moment en dus moest met alle mogelijkheden rekening gehouden worden.

Het was tegen deze achtergrond dat het probleem van de locomotieven voor de secundaire lijnen zich manifesteerde.

Vier types van locomotieven werden bestudeerd:

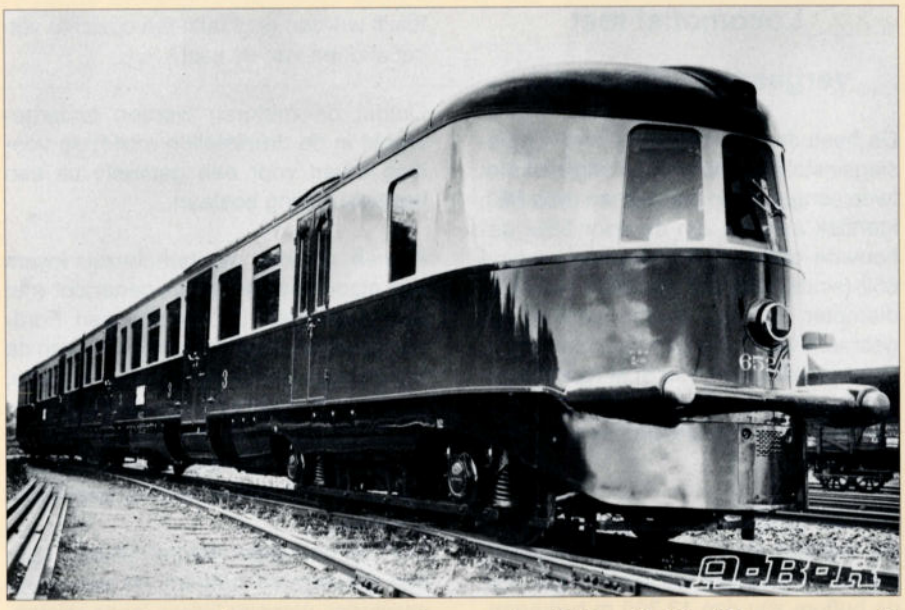
- stoomlocomotieven;
- diesellocomotieven;
- gaslocomotieven;
- elektrische locomotieven.

De elektrificatie van secundaire lijnen kwam niet in aanmerking, zeker niet in de nabije toekomst, aangezien er te weinig verkeer was om de kosten te dekken. Deze oplossing kon dus ook onmiddellijk worden verworpen.

De diesel- en gaslocomotieven hadden vrijwel dezelfde karakteristieken en eigenschappen.

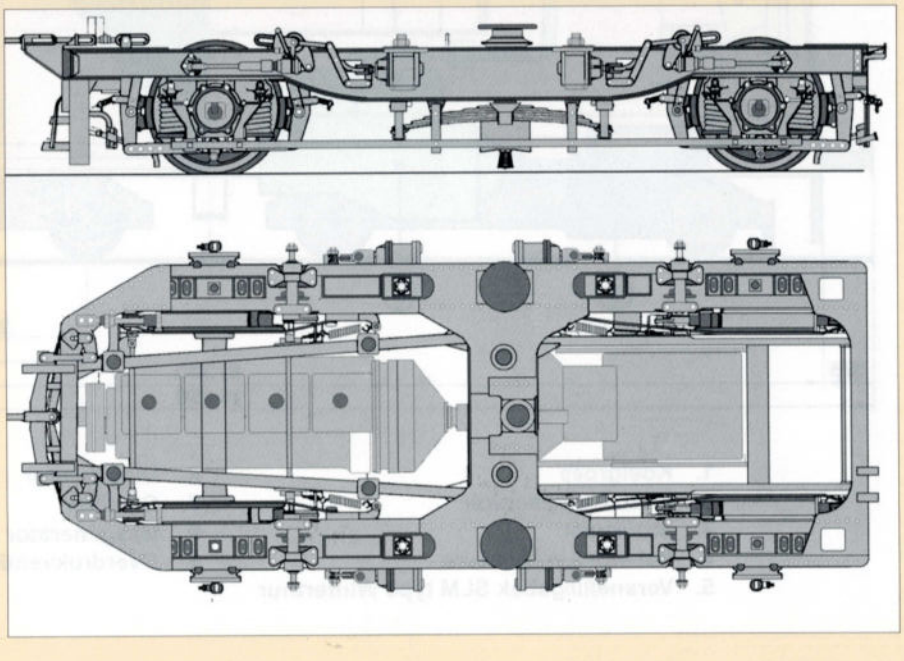
Om deze twee types - die sterk verschilden van de klassieke stoomtractie - objectief met elkaar te kunnen vergelijken, dienden ze zo volledig mogelijk beschreven te worden.

Men moest toegeven dat beide types hetzelfde adhesiegewicht hadden om dezelfde maximum gewichten te slepen en dat ze 65 km/h moesten halen op verlieslatende lijnen. Bovendien vereisten de naoorlogse exploitatievoorwaarden zo hoog mogelijke commerciële snelheden. De locomotieven die omnibustreinen sleepten moesten snel kunnen optrekken. Deze voorwaarden waren bepalend om het motorvermogen vast te leggen.



De beoogde locomotieven waren voorzien van draaistellen die identiek waren aan die van de tweeledige motorwagens van het type 652 (latere type 620). Hierboven de 652.17, de latere 620.07. *Foto ABR, verzameling TSP.*

Foto en tekening van een draaistel van de dubbele motorwagens.



Locomotief met vergassingsinstallatie

De bestudeerde locomotief met vergassingsinstallatie zou worden uitgerust met twee aangedreven draaistellen (type BB), identiek aan die van de door SEM gebouwde tweeledige motorwagens type 652 (sinds 1946 het type 620). Enkel de diameter van de wielen werd teruggebracht van 1.010 mm naar 820 mm.
De versnellingsbak van SLM type Winterthur werd via twee cardanassen verbonden met de aangedreven assen van elk draaistel.

De twee draaistellen droegen een chassis waaraan de buffers en de koppeling waren aangebracht. De totale lengte over de buffers zou dan 13,300 m bedragen. Op dit chassis kwam een plaatstalen kast met in het midden de bestuurderscabine. Hierin stond voor elke rijrichting een bedieningspaneel opgesteld.
De uitlaat van de gassen van zowel de motor als de verwarming werden naar het dak geleid op een manier waar de bestuurder geen hinder van ondervond, ongeacht de rijrichting.

De vergassers zouden in de kast van de locomotief worden geïnstalleerd, drie per motor. Elke groep van drie zou symmetrisch worden geplaatst ten opzichte van het midden van de kast.

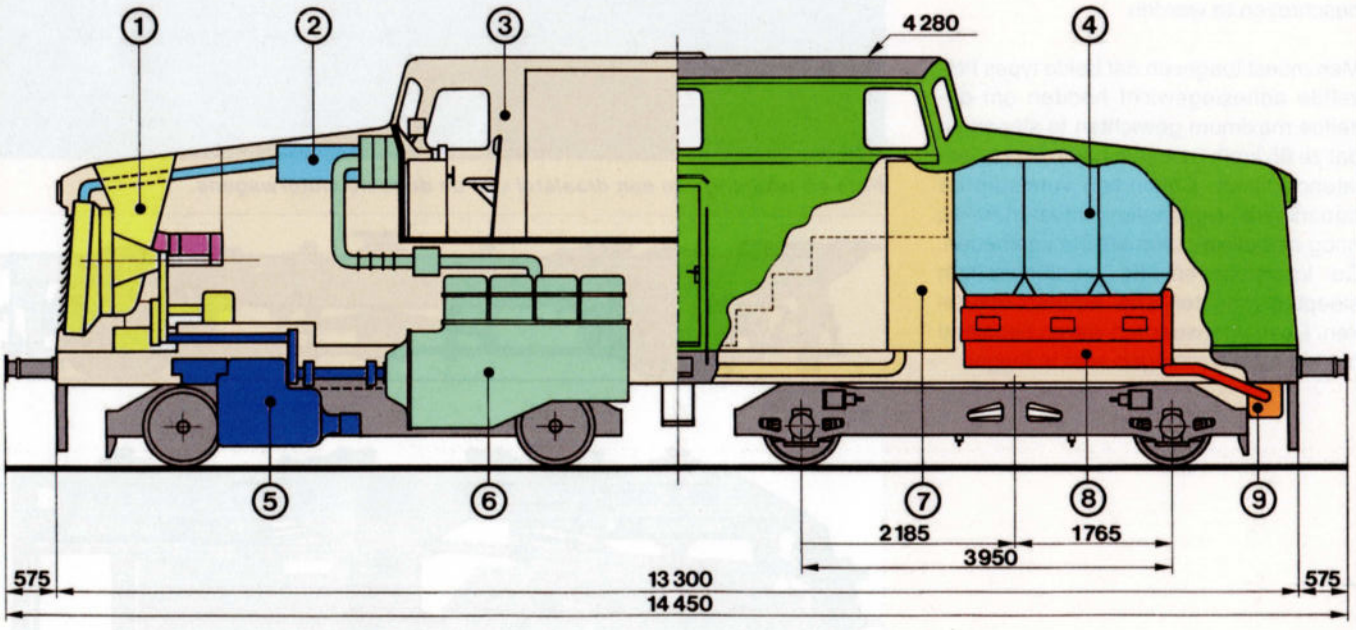
Omdat de motoren werden ondergebracht in de draaistellen moest de voeding ervan voor een gedeelte uit een flexibele leiding bestaan.

Aan elk uiteinde van het chassis kwam een afzonderlijke hulpgasgenerator met laag vermogen (motor van een Ford-vrachtwagen) voor de aandrijving van de luchtcompressoren van de reminstallatie, zoals die bij de tweeledige motorwagens in gebruik waren. Zij dreven ook de ventilatoren van de radiatoren aan, die zich aan beide uiteinden van de locomotief bevonden.
Merk op dat beide motoren zouden kunnen gefungeerd hebben als een grote gasstarter, namelijk tijdens lange stilstanden om het hernemen van de vergassingsinstallatie vergemakkelijken.

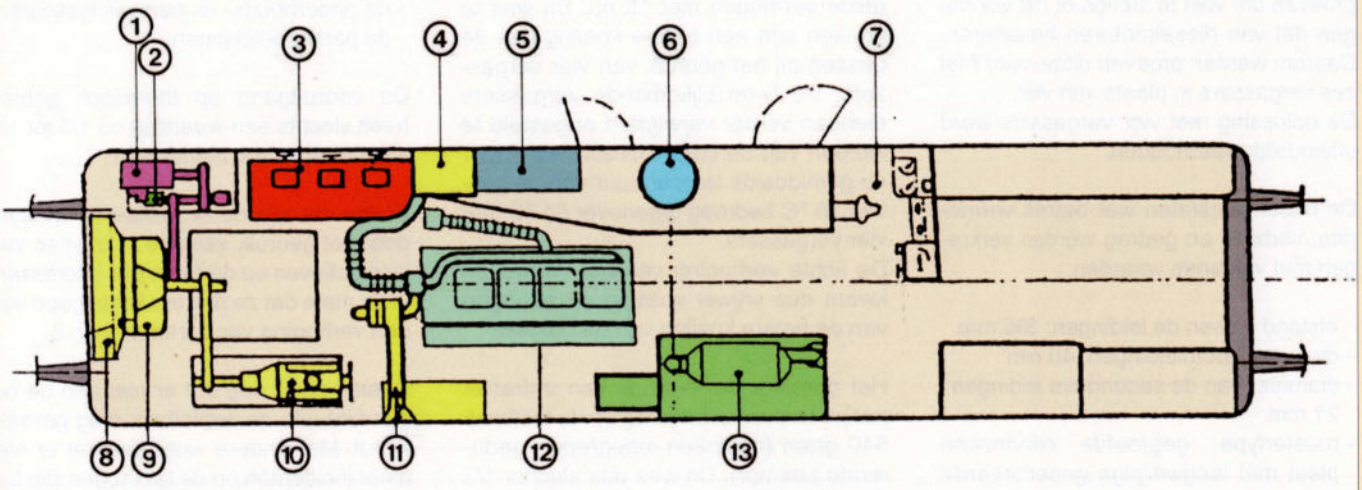
In een rapport dat op 1 december 1941 aan de Raad van Beheer werd voorgesteld, staat dat dit project een interessante oplossing zou zijn voor het probleem van de lage bezetting op de secundaire lijnen, gezien de geringe gebruikskosten. De test met een dergelijke machine lag voor de hand, men kon gebruik maken van bestaande dieselmotoren, gebouwd door SEM, die al in de tweeledige motorwagens werden ingebouwd. Denkend aan het vermogen dat men voorzag bij het ontwerp van stoomlocomotieven voor lokale lijnen (type 21 van Cockerill - zie blz. 48), wou men volgende waarden verkrijgen:
- vermogen: twee viertaktdieselmotoren van SEM type 8K73A, met 8 cilinders in lijn die 365 pk ontwikkelden, dus 730 pk in totaal. De ombouw op arm gas liet slechts een gedeelte van deze waarden voortbestaan, zoals zou blijken uit de komende testen;
- rijklaar gewicht: 63 t;
- vermogen op horizontale lijnen: 300 t aan 65 km/h; 800 t aan 40 km/h.

Er werden drie opeenvolgende testen voorzien. Elke test zou pas doorgaan indien de voorgaande succesvol was.

De drie fases waren de volgende:
- proefdraaien op een motortestbank van een SEM-motor type 8K73A van 365 pk, geleend van een tweeledige motorwagen, omgebouwd en afgeregeld voor gebruik van arm gas;
- ombouw van een tweede motor en installatie van de twee aangepaste motoren en een vergassingsinstallatie in een motorwagen type 652 voor testen op de lijn;
- bouw en testen van een prototype-locomotief.



1. Koelgroep
2. Koelwaterreservoir
3. Stuurpost
4. Set van 3 vergassers
5. Versnellingsbak SLM type Winterthur
6. Dieselmotor
7. Gasfilter
8. Gasgenerator
9. Overdrukventiel



1. Dynamo
2. Luchtcompressor
3. Gasgenerator
4. Filter
5. Accumulatoren
6. Stoomverwarming
7. Stuurpost
8. Koelwaterradiator
9. Koelwaterventilator
10. Servomotor
11. Luchtfilter
12. Dieselmotor
13. Uitlaat

De fabriek SEM te Gent kreeg op 24 februari 1942 de opdracht de testen van de eerste fase uit te voeren. Ze zouden in de fabriek zelf worden uitgevoerd.
De gekozen gasgenerator was die van Bernard, die al gunstige resultaten gaf op de Brossel-motorwagens. Men had echter gekozen voor een krachtiger type dan de generatoren die de motorwagens aandreven. Toch wou de NMBS niet te ver afwijken van de in de praktijk bekende en beproefde installaties.

Het gewenste vermogen vereiste wel een opstelling van een set van vier vergassers. De bouw ervan en de afstelling werden uitgevoerd door de Centrale Werkplaats van Luttre, terwijl de assemblage van de motor en de toebehoren werden overgelaten aan SEM.

De voorafgaandelijke testen begonnen in oktober 1942 en leidden tot de oppuntstelling van de gasgeneratoren. Een eerste probleem deed zich al snel voor door een slechte afkoeling van de gassen, waardoor het motorvermogen snel daalde. Dit probleem maakte de installatie van een koelsysteem voor de gassen noodzakelijk, wat de duur van de werken en het opzoekwerk verlengde.

Testen

Afstelling van de gasgeneratoren

Men had de beste karakteristieken onderzocht voor:
- afstand tussen de buizen;
- diameter van de buizen (primair en secundair);
- diameter van de schoorsteen;
- roostertype (met openingen, met groeven, met staven).

Gedurende drie dagen per week werden testen uitgevoerd waarbij één of meerdere van de hierboven aangehaalde werden gewijzigd.

Gedurende een uur liet men de installatie op volle vermogen werken, gevolgd door een test op halve kracht gedurende 40 minuten. Vervolgens werd de motor een uur lang stilgelegd, gevolgd door een test op volle vermogen gedurende 20 minuten en vervolgens een stationaire werking en veelvuldig starten en stilleggen van de motor.

Om de tien minuten werden de gegevens genoteerd over het vermogen, de temperatuur van de gassen, de olie, de lucht, het gasluchtmengsel en de onderdruk. Verder voerde men bij elke test meerdere analyses van de gassen uit.

In 1939 bouwde de Braziliaanse spoorwegmaatschappij "Estrada de Ferro Central do Brasil" (EFCB) een elektrische locomotief waarvan het uitzicht erg leek op het project voor een machine met vergassingsinstallatie van de NMBS. De locomotief 2001 van de EFCB was de eerste elektrische locomotief die in Brazilië gebouwd werd.
Document Phil DAMBLY, verzameling TSP.

Naast deze testen deed men ook andere proeven om vast te stellen of het vermogen dat van dieselmotoren benaderde. Daarom werden proeven uitgevoerd met zes vergassers in plaats van vier.
De oplossing met vier vergassers werd uiteindelijk weerhouden.

De beste resultaten wat betreft vermogen, verbruik en gedrag werden verkregen met volgende waarden:

- afstand tussen de leidingen: 395 mm
- diameter hoofdleidingen: 40 mm
- diameter van de secundaire leidingen: 21 mm
- roostertype: gegroefde cilindrische plaat met langwerpige geperforeerde gaten.

Afstelling van de motor

De motor werd aangepast aan zijn voeding met arm gas. Daarnaast werden testen uitgevoerd met een variabele compressie, terwijl men telkens het vermogen en het verbruik noteerde.

Men liet de compressieverhouding achtereenvolgens verhogen als volgt: 8 - 8,5 - 8,7 en 10,1. Deze laatste waarde gaf de beste resultaten; het gemiddelde vermogen was 270 pk, 6% hoger dan datgene dat werd verkregen met een waarde van 8,7. In elk geval werd de verhouding 10,1 pas behaald na uitzonderlijke ingrepen, die praktisch niet uitvoerbaar waren in de omgebouwde motoren. Men moest zich dus beperken tot een compressieverhouding van 8,7.

We onthouden uit al deze testen dat het ontwerpen van nieuwe motoren voor het gebruik van arm gas noodzakelijk was, om betere prestaties op gebied van vermogen en verbruik te verkrijgen.

Verkregen vermogen

In totaal werden 14 testen uitgevoerd met een motor op arm gas. Het gemiddelde maximum vermogen bedroeg 250 pk en het gemiddelde vermogen werd 226 pk. Deze afwijking was te wijten aan een onvolledige koeling van de gassen; de temperatuur bij de inlaat van de motor bedroeg gemiddeld ongeveer 54 graden.

Een reeks van tien testen werd uitgevoerd bij een motor, gevoed door zes vergassers. Hierbij bedroeg het gemiddelde maximale vermogen 258 pk en het gemiddelde vermogen 241 pk. Uit dit alles bleek dat het maximale vermogen met maar 8 pk steeg en dat het maximum haalbare bereikt was. Het was dus niet nodig twee vergassers toe te voegen.

Langs de andere kant steeg het gemiddelde vermogen met 15 pk. Dit was te danken aan een betere koeling van de gassen bij het gebruik van vier vergassers. De twee bijkomende vergassers dienden verder verwijderd opgesteld te worden van de koelinstallatie, waardoor de gemiddelde temperatuur van de gassen 36 °C bedroeg tegenover 54 °C met vier vergassers.
De lichte verhoging van het vermogen kwam dus vrijwel volledig op rekening van de betere koeling van de gassen.

Het gemiddelde verbruik van antraciet per pk en per uur bedroeg op de testbank 540 gram (opstoken inbegrepen gedurende zes uur). Dit was dus slechts 1/3 van het verbruik aan steenkool bij stoomlocomotieven met hetzelfde adhesiegewicht.

Nadat deze resultaten bekend waren, werd de tweede fase van de testreeks uitgevoerd (ombouw van een tweede motor en opstelling van de twee motoren met de gasinstallatie op een motorwagen type 652) begin 1944.
Ondanks dit alles, werd het project opgeheven om redenen die ons onbekend zijn gebleven.

Algemene opmerkingen

Door de bouw van speciale types van locomotieven beoogde men nieuwe besparingen te realiseren. Men bekeek niet alleen de thermische winst, maar ook het geheel van de opbrengsten.

Zo zijn er vier factoren in de tractiekosten te onderscheiden:
- de uitgaven voor steenkool, die men dikwijls als de belangrijkste beschouwt, terwijl ze slechts 20 tot 25% van het geheel van de kosten uitmaken;
- de lasten op het kapitaal (intresten en aflossingen);
- de onderhouds- en herstellingskosten;
- de personeelskosten.

De vooruitgang op thermisch gebied heeft slechts een weerslag op 1/5 tot 1/4 van de totale tractieuitgaven.

Zodoende zijn de te realiseren winsten door het gebruik van speciale types van locomotieven op de lijnen pas interessant in de mate dat ze niet ten koste gaan van een verhoging van factoren 2 en 3.

Daarbij komt nog dat er niet aan de regelmaat van de exploitatie mag geraakt wordt. Met andere woorden: dat er niet meer incidenten op de lijn mogen zijn ten gevolge van de nieuwe machines en dat de onderhoudskosten niet mogen stijgen. Op dit vlak moet men enerzijds de bijzonder goede invloed van de elektrische tractie onderlijnen op de regelmatigheid van de dienst en anderzijds de herstellingskosten en de opheffing van de stoomketel.

Kortom, voor de exploitant is het op te lossen probleem er een van economische aard: men moet een locomotief ontwerpen die een minimum aan brandstof verbruikt en die zo weinig mogelijk het voorwerp is van incidenten. Hoewel hij duurder is moet hij toch een intensieve dienstverlening kunnen verzorgen, dus in een zo kort mogelijke tijdspanne het maximum aan tonkilometers leveren op een zodanige manier dat ze een maximum opbrengst kan opleveren.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
naar een tekst van Phil DAMBLY.

PRIJS PER KILOMETER (WAARDEN VAN 1938)

Karakteristieken	Stoom	Diesel	Vergasings-installatie
Gewicht:	50 t	48 t	48 t
Adhesiegewicht:	48 t	48 t	48 t
Rijklaar gewicht:	60 t	48 t	48 t
Vermogen:	870 pk	600 pk	600 pk
Prijs:	900.000 fr	1.900.000 fr	2.000.000 fr
Aantal km/jaar (1):	48.500 km	68.000 km	68.000 km
Prijs per km (2):	8,12 fr	8,09 fr	7,76 fr
Prijs per km (3):	9,63 fr	13,85 fr	8,28 fr

(1) *inclusief stilstanden*
(2) *hypothese I: brandstofkosten:*
steenkool 200 fr - diesel 1,15 fr - vezelplaat 225 fr
(3) *hypothese II: brandstofkosten:*
steenkool 300 fr - diesel 4,75 fr - vezelplaat 330 fr

Gasinstallatie

In het midden van 1939 begon de oorlogsdreiging al concrete vormen aan te nemen. De imperialistische politiek van de Nazi's in Duitsland leidde tot de *Anschluss* van Oostenrijk en de naderende inval in Polen. Overal begon er schaarste te ontstaan op de markten. De internationale handel viel vrijwel stil en de activiteiten richtten zich op de militaire doeleinden. De industrie werd aangepast.

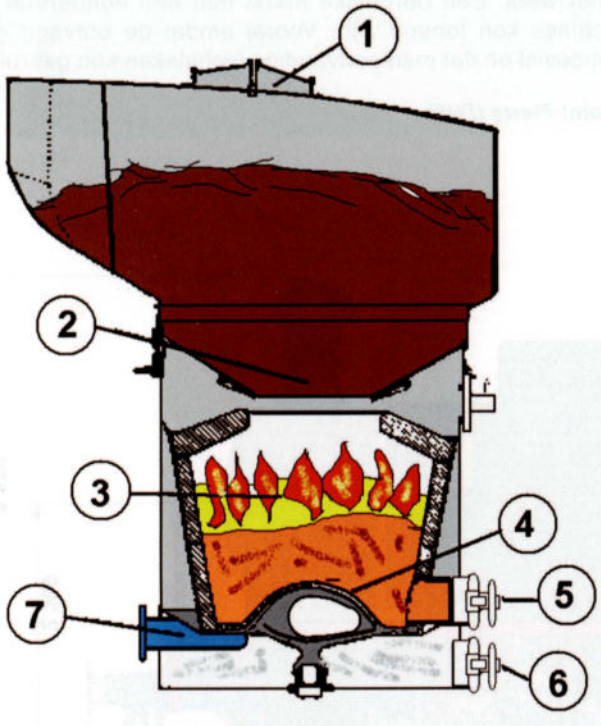
Zodoende boog men zich bij de NMBS over dit probleem in verband met de pas geleverde of nog te leveren dieselmotorwagens. Een vergassingsinstallatie zou een oplossing kunnen bieden. Een technische studie wees uit dat de oudere, zwaardere motoren niet om te bouwen waren, maar dat de lichtere motoren waarmee de "Brossels" uitgerust waren, wel met gas konden gevoed worden.

Bij vrachtwagens en bussen waren al dergelijke installaties aangebracht, gebouwd door twee firma's, namelijk Delveaux en Gohin-Poulinc. Deze laatste firma werkte trouwens samen met Brossel om de door hen geleverde voertuigen aan te passen.

Bij een gasinstallatie werd steenkool (onder gedeeltelijke afsluiting van de verbrandingslucht) verbrand en net zoals bij de cokesfabrieken ontstond hieruit een (arm) gas. Dit werd dan gezuiverd en naar de motor gebracht. Maar met antraciet alleen was de opbrengst te klein en daarom werd een grote hoeveelheid houtskool toegevoegd.

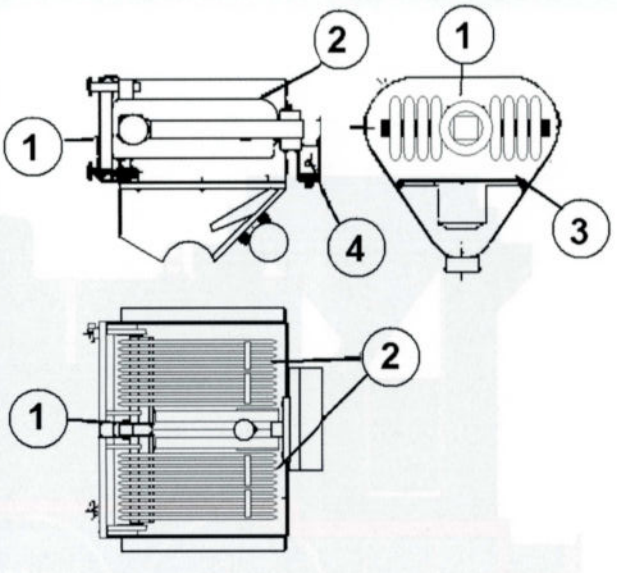
Deze installatie bestond in principe uit een gesloten verbrandingsvat met onderaan enkele luchtopeningen. Hierin werd in lagen steenkool en houtskool, samen met de niet volledig verbrande stoffen van de vorige dag, aangebracht. Bovenin was er een filterinstallatie om sintels en andere vaste delen af te scheiden en om condensatie te verwijderen. Deze verbrandingsketel werd bij vrachtwagens en ook auto's uitwendig aangebracht, bij de om te bouwen motorwagens stond deze gewoon binnen.

Tijdens de Raad van Beheer van 13 oktober 1939 werd beslist om twee tweeassige motorwagens met een dergelijke installatie uit te rusten en Brossel leverde deze zeer snel uit zijn eigen stocks. Na enkele testen en gezien de resulaten werd beslist alle Brossel-motorwagens uit te rusten met een gasgenerator.



Gasgenerator - Verbrandingsvat

1. *Vulopening*
2. *Trechter voor houtskool*
3. *Verbrandingskamer*
4. *Rooster*
5. *Controle verbranding*
6. *Regelbare luchttoevoer*
7. *Afvoer van het arm gas*



Gasgenerator - Filterinstallatie

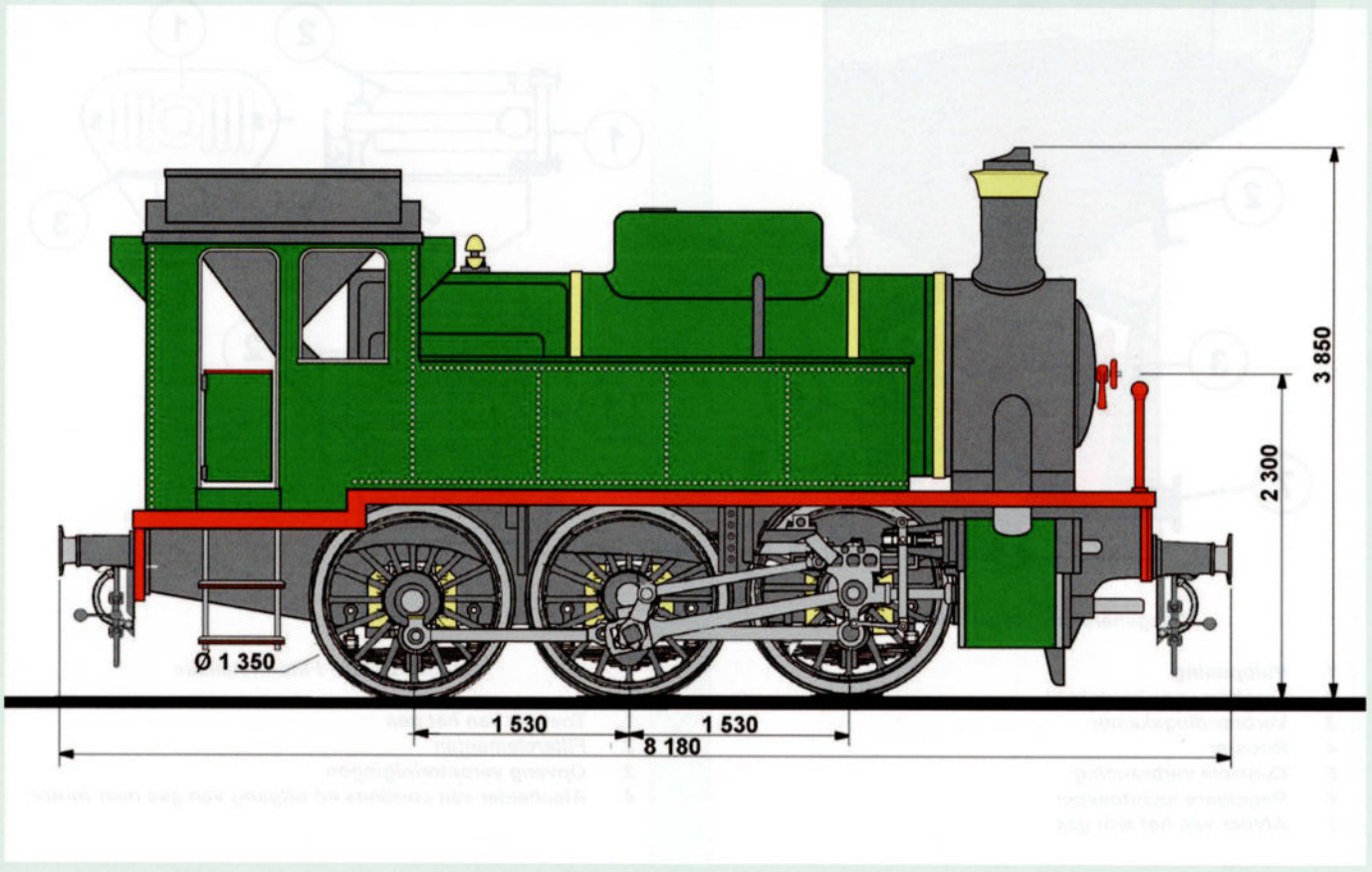
1. *Toevoer van het gas*
2. *Filterelementen*
3. *Opvang verontreinigingen*
4. *Afscheider van condens en uitgang van gas naar motor*

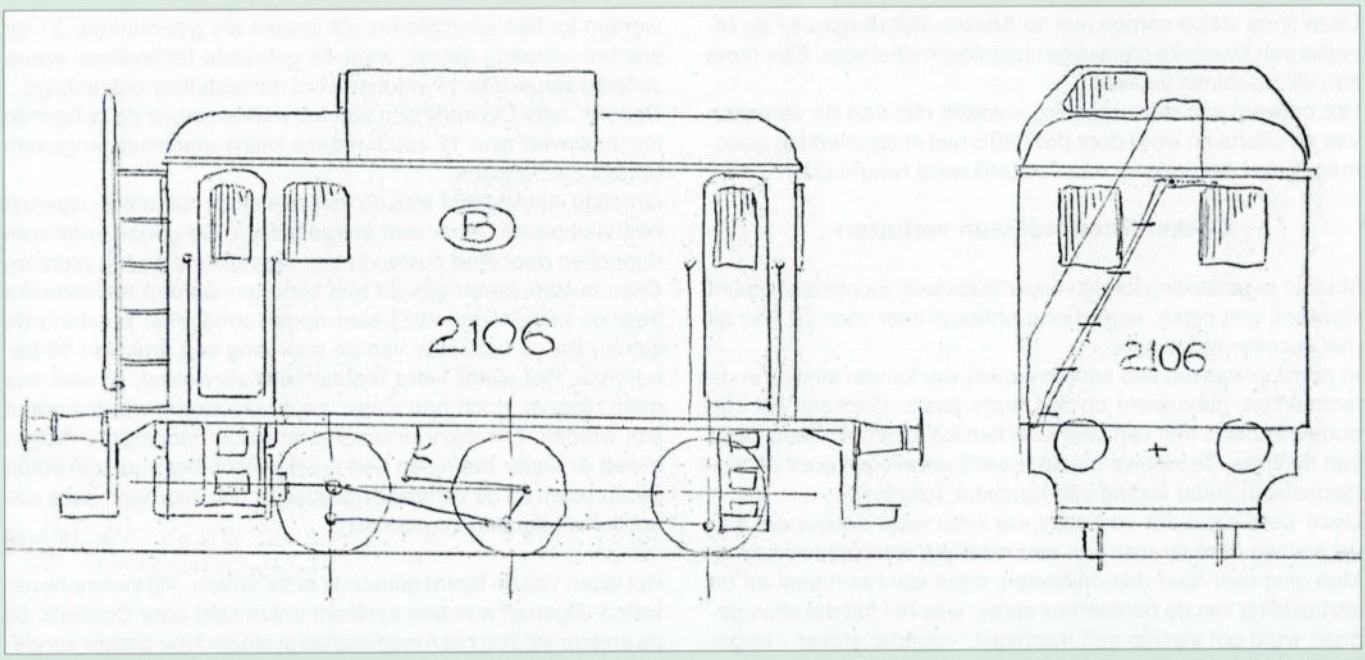
Het project van het type 21 van de NMBS

In de loop van het jaar 1937, begon de NMBS een studie voor een nieuw concept qua exploitatie voor de lokale lijnen om de operationele kosten te verminderen. Daar waar de capaciteit van de motorwagens voldoende was tijdens de daluren, was dat anders tijdens de spitsuren waarop getrokken treinen nodig waren.

Op dat ogenblik waren de gebruikte stoomlocomotieven verouderd. Het verbruik van het type 14 lag zeer hoog, het type 93 was voorbijgestreefd en hun vermogen was met het snellere verkeer ondermaats geworden.
Alleen de beide types met oververhitter - het type 16 en 96 - konden nog mee met de veranderde omstandigheden, ook al waren ze reeds veertig jaar oud.
In 1936 werd een speciale commissie opgericht om het probleem te bespreken en de nodige specificaties op te stellen. Er zou eerst een proefproject komen. De bedoeling was om vanaf een bepaald knooppunt waar verschillende lokale lijnen samenkwamen een nieuwe uitbating te voorzien. Deze voorzag zowel (iets) zwaardere reizigerstreinen tijdens de spitsuren, lichte treinen tijdens de daluren als lokale goederentreinen.
In dit kader was het nodig om een trein van 165 ton (dus zes GCI-rijtuigen) te kunnen slepen tijdens de spits tegen verminderde snelheid. Buiten deze periode was de maximale last 50 ton. Hierbij moest een afstand van 2.500 m met een tussenhalte van 1/4 minuut afgelegd worden in 3,5 minuten. Bij een last van 115 ton werd deze tijd verhoogd tot 4 minuten. Verder moest ook een goederentrein met een maximale massa van 300 ton kunnen gesleept worden.
Er werden in eerste instantie twee gebieden voorgesteld waar deze vorm van exploitatie zou uitgetest worden. De eerste was de streek rond Mol met de lijnen naar Hasselt (40 km), Budel (34 km), Tessenderlo - Diest - Zichem (- Scherpenheuvel) (42 km) en naar Achel (31 km); in het totaal 147 km.
De tweede testzone lag in de regio Ath, met de lijnen naar Blaton (19 km), St-Ghislain en Mons (43 km), naar Quiévrain (20 km), naar Leuze en Tourpes (17 km) en tenslotte naar Sirault (9 km). Deze beide laatste verbindingen waren vooral bedoeld voor het vrij intense goederenverkeer. Men had zo een net van 108 km.
Deze studie werd op 15 maart 1938 aan de Raad van Beheer voorgelegd en goedgekeurd. Op 1 juni 1938 werd een beperkte aanbesteding uitgeschreven. Deze omvatte tien locomotieven (5 per regio). De fabrikanten waren vrij om hun eigen ontwerpen in te dienen. Wel moest de exploitatiekost zo laag mogelijk zijn, wat inhield dat de machines door één bestuurder zouden bediend worden. De maximale snelheid werd bepaald op 70 km/h en de locomotieven moesten voorzien zijn van een dispositief om bij het onwel worden van de bestuurder de trein automatisch te laten stoppen. De fabrikanten mochten kiezen voor stoom, maar ook de dieseltractie werd niet uitgesloten.
De eerste locomotief moest ten laatste op 15 juni 1939 geleverd worden, de volgende moesten na het doorlopen van de testen van de eerste machines a rato van twee locomotieven per week de fabriekspoorten verlaten.
Bij een terugblik naar het verre verleden zag men dat het concept van het type 11, die ooit deze treinen sleepte, nog steeds toepasbaar was. Dus kwam er een studie om opnieuw drieassige tenderlocomotieven te ontwerpen en deze de oudere stomers te laten vervangen.
Verschillende constructeurs zetten hun studiediensten aan het werk. Een dergelijke markt met een honderdtal machines kon lonend zijn. Vooral omdat de omvang goed meeviel en dat men eenvoudige technieken kon gebruiken.

Het voorlopige project van de locomotief voorgesteld door Haine-Saint-Pierre (FUF).



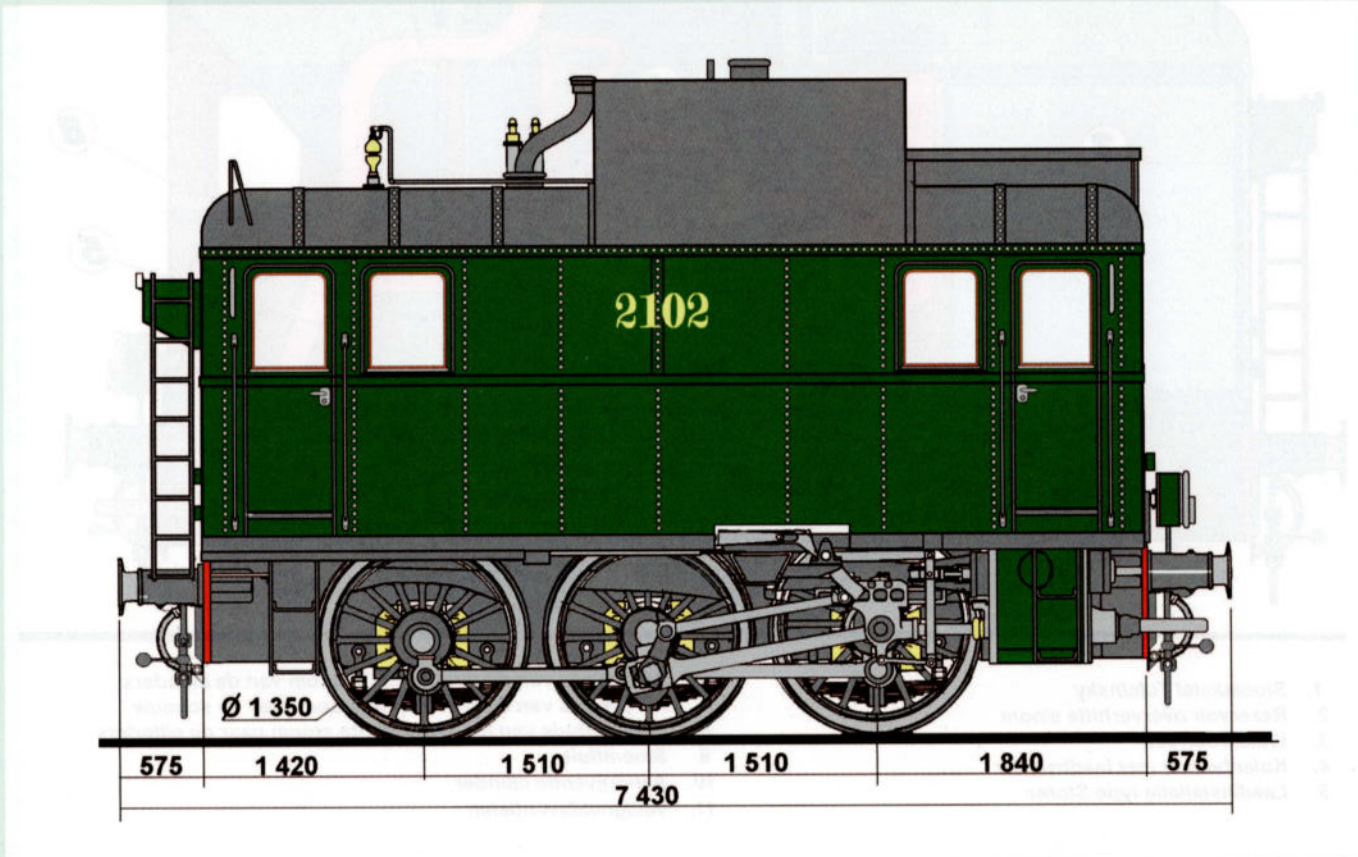


Een ruwe schets van het voorontwerp van Cockerill. In vergelijking met het definitieve ontwerp (zie tekening onderaan) zijn de wielen kleiner en is de wielbasis korter. De cilinders zijn verplaatst en de kast werd licht gewijzigd.
Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Verschillende prototypen werden voorgesteld

Een drietal firma's stelde een klassieke locomotief voor. De kenmerken waren gelijklopend: een standaard ketel met betrekkelijk grote vuurhaard om alle mogelijke soorten steenkool te kunnen verbranden, natuurlijk oververhitting. De aandrijving kon klassiek blijven, twee uitwendige cilinders waren voldoende, maar wel zodanig gedimensioneerd dat zij voldoende kracht ontwikkelden.
En dan drijfwielen die groot genoeg waren om de nodige snelheid te kunnen halen, dus een diameter tussen de 1.300 en 1.400 mm.
Van deze ontwerpen is enkel dit van de *Forges Usines et Fonderies Haine-Saint-Pierre* bewaard gebleven. Het gaf een vrij nauwkeurig beeld van de toekomstige machine, in principe een veredelde industriële locomotief.

Het verkozen ontwerp van Cockerill werd het type 21. Een totaal nieuw ontwerp, een ware vernieuwing en waarschijnlijk ver vooruit op zijn tijd. Het werd echter nooit gerealiseerd door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

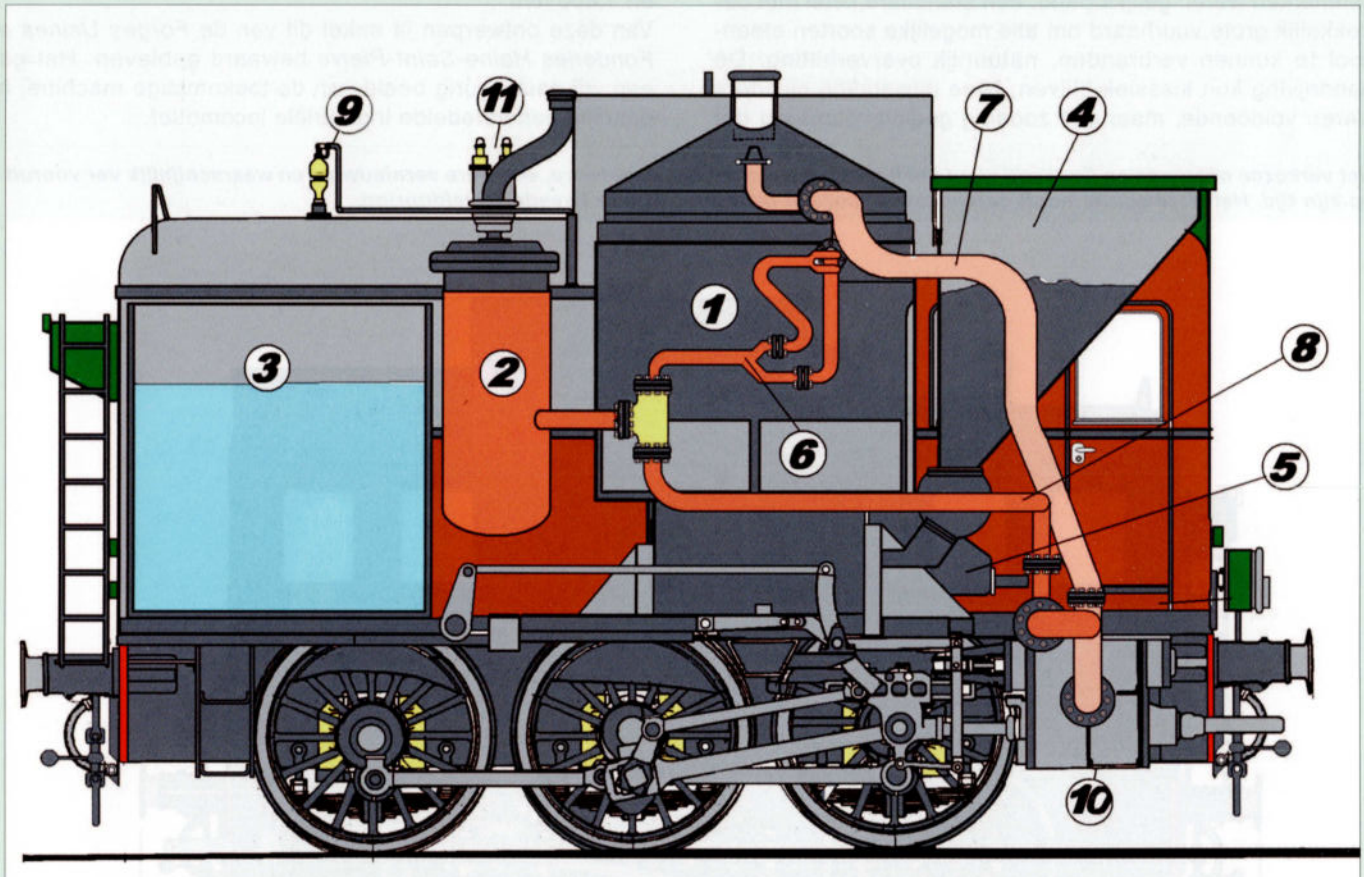


Deze firma stelde samen met de *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* een klassieke drieassige stoomlocomotief voor. Elke firma zou vijf machines bouwen.
Het ontwerp van deze machine voldeed niet aan de vereisten van de offerte en werd door de NMBS niet in aanmerking genomen. Enkel het ontwerp van Cockerill werd weerhouden.

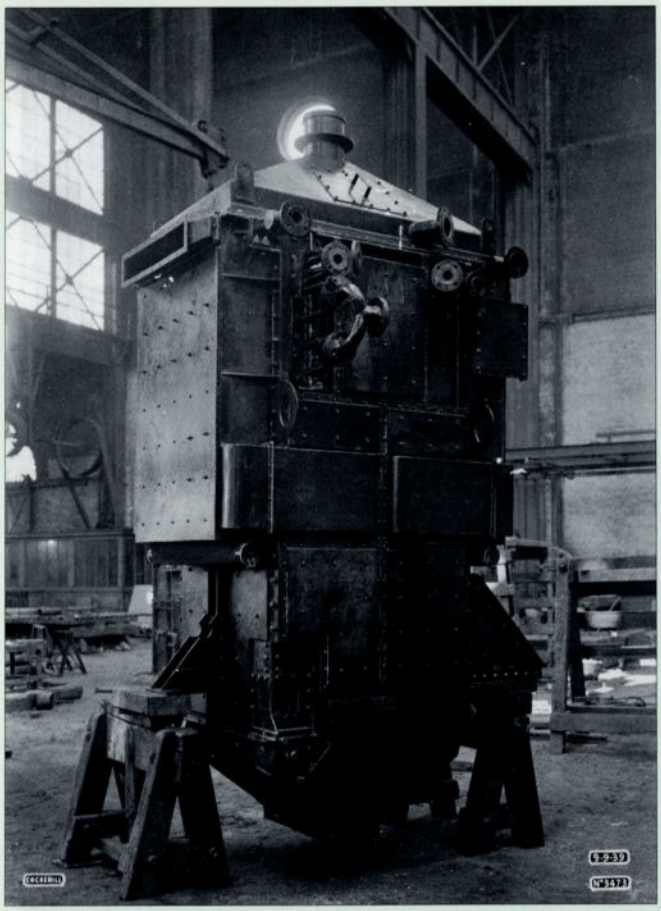
Cockerill zou iedereen verbazen

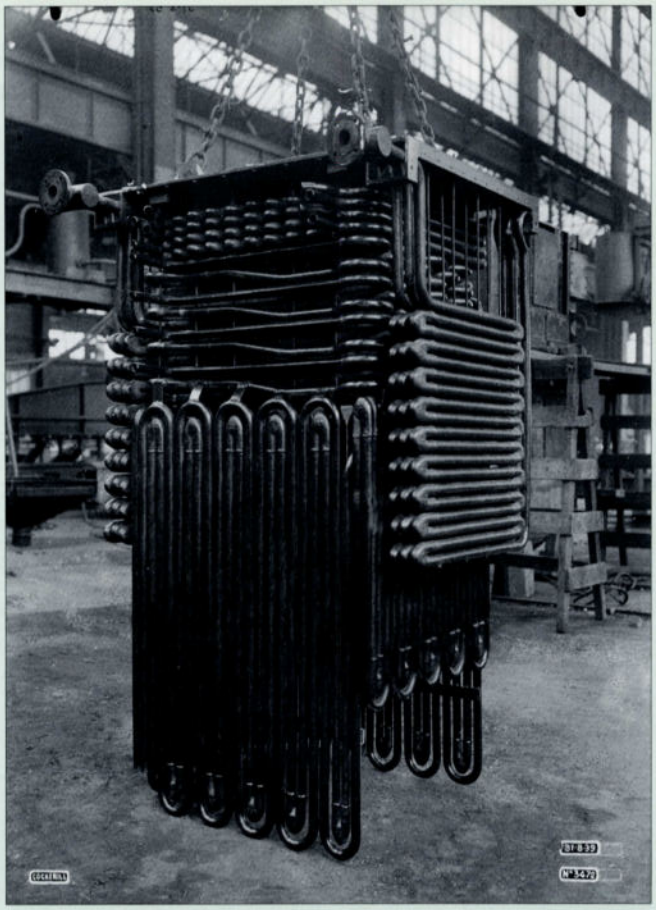
Maar in tegenstelling tot de vorige "klassieke" locomotief bracht Cockerill een eigen, eigenzinnig ontwerp naar voor en kon dit met succes verdedigen.
In principe was het een samenraapsel van tal van innoverende technieken, gebaseerd op een oude basis. Cockerill liet zijn oude machines met verticale ketel niet los, ooit het uithangbord van de firma. De nieuwe machine werd ontwikkeld door de studiediensten onder leiding van ingenieur Tulchinsky.
Deze werd natuurlijk verbeterd, de ketel werd aangepast aan de nieuwe normen met een onmiddellijke stoomontwikkeling. Men ging over naar drie drijfwielen, maar wat het meest tot de verbeelding van de beheerders sprak, was het feit dat alles gedaan werd om slechts een machinist - zonder stoker - te gebruiken. Het vullen van de haard met steenkool en de voeding van de ketel gebeurden praktisch automatisch. Een argument dat duidelijk de voorkeur kreeg bij de bediening van de kleine zijlijnen met een gering cliënteel.
Tijdens de Raad van Beheer van 14 oktober 1938 werd het licht op groen gezet voor een (voorwaardelijke) bestelling van vier dergelijke locotractoren. Nadien zou deze bestelling uitgebreid worden tot tien exemplaren. Ze kregen als typenummer 21 en werden uitvoerig getest, want de gebruikte technieken waren volledig nieuw. Op 17 oktober werd de bestelling bekrachtigd.
Dadelijk zette Cockerill zich aan het werk en naast de befaamde locomotieven type 12 zouden deze kleine machines langzaam opgebouwd worden.
Grootste nieuwigheid was de verticale ketel, niet meer uitgerust met vlampijpen, maar met spiraalbuizen. De ganse ketel was doorlopen door fijne buizen in een ingewikkeld zigzag patroon. Deze buizen waren gevuld met water en werden rechtstreeks door de binnenliggende haard opgewarmd. Hier ontstond de stoom, die op het einde van de doorgang een druk van 16 bar bereikte. Het water werd rechtstreeks verwarmd, er was dus geen reserve, noch aan water, noch aan stoom waaruit geput kon worden. Om deze omzetting tot stoom mogelijk te maken moest er onder het rijden een grote trek op het vuur zijn zodat de vlammen en de verbrandingsgassen zich doorheen deze spiraalbuizen konden verplaatsen.

Het laden van de haard gebeurde automatisch. Vijf locomotieven waren uitgerust met een systeem ontwikkeld door Cockerill, bij de andere vijf zou het Amerikaanse systeem type Stoker aangebracht worden. Bij dit systeem werden de kolen met een spiraal zonder einde aangevoerd. Beide systemen werkten met een thermostaat op hoge temperatuur, waarmee nagegaan werd of het vuur nog voldoende calorieën opbracht. Het roosteroppervlak bedroeg 1,233 m².
Na het doorlopen van de uitwendige serpentine werd de stoom nog verder opgewarmd en oververhit door een binnenliggende



1. *Stoomketel Tulcinsky*
2. *Reservoir oververhitte stoom*
3. *Watervoorraad*
4. *Kolenbunker met laadtrechter*
5. *Laadinstallatie type Stoker*
6. *Afvoerbuis van de oververhitte stoom van de cilinders*
7. *Afvoerbuis van de afgewerkte stoom naar de schouw*
8. *Aanvoerbuis van de oververhitte stoom naar de cilinders*
9. *Stoomfluit*
10. *Aandrijvende cilinder*
11. *Veiligheidsventielen*





Twee foto's van de verticale hogedruksketel type Tulcinsky. Links op 9 september 1939 met beplating, rechts de ingewikkelde serpentines (31 augustus 1939). *Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.*

stoombuis. Deze zorgde voor een verhoging van de temperatuur van 400 tot 420 °C.
Verder was de locomotief klassiek opgebouwd, twee uitwendige cilinders met een diameter van 325 mm en een slaglengte van 500 mm. De stoomverdeling gebeurde door de klassieke schaar van Walschaerts.
Nadien werd de middelste as aangedreven en door koppelstangen waren ook de beide buitenste assen met de drijfas verbonden. Deze wielen hadden een diameter van 1.350 mm. De radafstand tussen de wielen bedroeg 1.510 mm
Zoals de (stoom)motorwagens was het geheel omgeven door een volledig gesloten kast. De locotractor had een totale lengte van 7,43 m en was 4,47 m hoog. De massa in rijvaardige toestand bedroeg 32 t kg.

Inzet

Maar de problemen startten al bij de bouw en verschillende keren moest men verbeteringen aanbrengen aan de ketel. Zodoende zou de eerste locomotief - de 2101 - met ongeveer een maand vertraging de fabriekspoorten verlaten.

Dadelijk werd met een aantal testen gestart maar vanaf de eerste dag - met statische tests - waren er problemen.
Nochtans zou een test op volle baan uitgevoerd worden en hiervoor werd de lijn Liège - Visé gekozen. Deze lijn was betrekkelijk vlak en geschikt om de opgelegde specificaties na te gaan. Bij het bereiken van Argenteau viel echter de druk weg. De voedingspomp had alle activiteit opgegeven en het niveau daalde onder de grens. Bij een tweede test was er onvoldoende trek op het vuur doordat de openingen in het rooster te smal waren om voldoende verbrandingslucht toe te laten. Op geen enkel ogenblik werd de opgelegde 70 km/h gehaald.

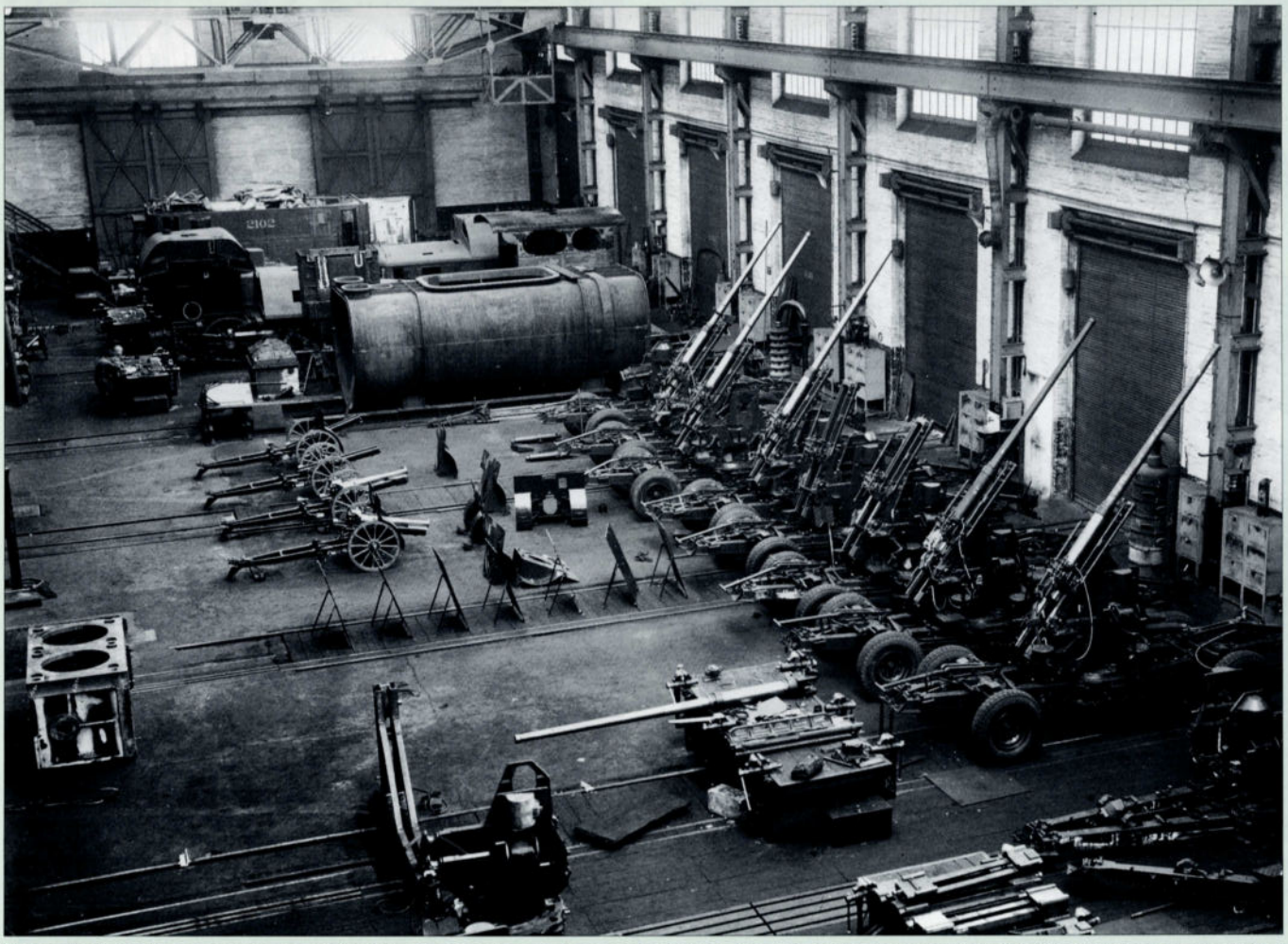
De machine werd terug naar Seraing gebracht en Cockerill begon naarstig te zoeken om deze fouten op te lossen. Na enkele verbeteringen werden nieuwe testritten voorzien op 25 januari 1940, maar ook hier slaagde men er niet in om de opgelegde resultaten te behalen. Opnieuw werd de 2101 naar haar thuisbasis geroepen en werden de werkzaamheden aan de tweede locomotief opgeschort.

Tijdens de volgende maanden lukte het de ingenieurs van Cockerill niet om de machine terug rijklaar te maken, toen vielen de Duitse troepen ons land binnen en Cockerill werd dadelijk ingeschakeld om de Duitse bezetter te bevoorraden. Het project van het type 21 kwam hierdoor natuurlijk op een laag pitje te staan maar het werd nog niet afgeblazen.

Het zou pas begin 1943 zijn dat het project terug uit de mottenballen gehaald werd en na enkele aanpassingen werden in de zomer opnieuw enkele proefritten uitgevoerd. Deze liepen opnieuw faliekant af, de locomotief ging terug naar de werkplaatsen van Cockerill en bleef daar weer verschillende jaren onaangeroerd.

Pas in 1948 kwamen deze locomotieven terug ter sprake, op dat ogenblik vroeg Cockerill of de NMBS nog geïnteresseerd was in deze machines. Volgens hen was het mogelijk om ze nog te herstellen en aan een nieuwe proefrit te onderwerpen.
Maar de toestand was veranderd en men zag geen baat meer, dus vroeg Cockerill om het contract te ontbinden.

Volgens de spoorwegkenner André Dagant kregen deze beide machines toch nog een nieuwe toekomst, maar in welke vorm blijft in de mist gehuld. Zijn optie was het feit dat ze een stoomvat kregen en gebruikt werden als vuurloze stoomlocomotief.



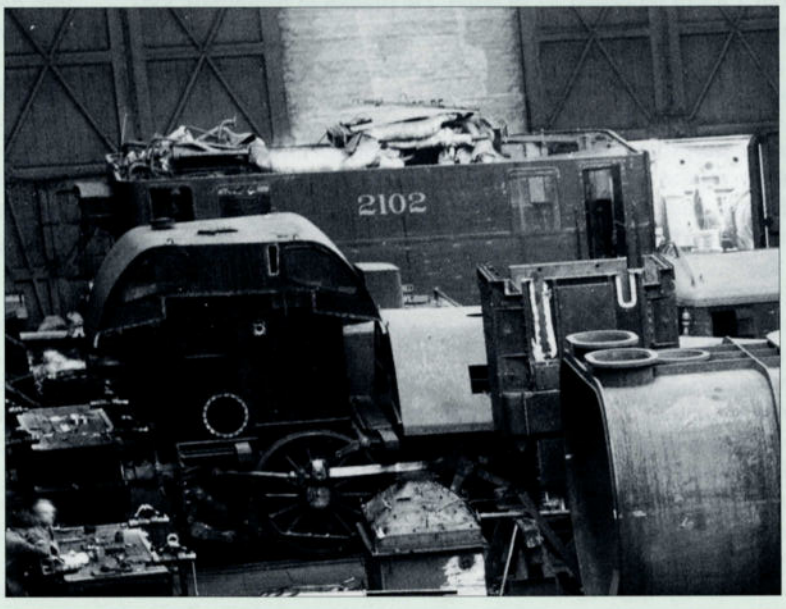
Er bestaat spijtig genoeg geen enkele foto van deze locomotieven, met uitzondering van deze gemaakt op 19 april 1940 in de montagehal van Cockerill te Seraing. Achteraan zien we de 2102 waarvan de montage werd onderbroken, samen met verschillende andere onderdelen: het onderstel met de wielen, de verschillende stukken van de kast waarvan één volledig afgewerkt en de volledige bekleding van de ketel. Rechts van de 2102 is eveneens een klassieke locomotief zichtbaar met verticale ketel.
Op de voorgrond zien we dat Cockerill actief bezig was met de montage van verschillende geschutstukken. Rechts bevinden zich, mooi op een rij de C75 DTCA Mod. 36 Fr. (Bourges) gemonteerd in België onder licentie, want Frankrijk kon deze kanonnen niet leveren. De maatschappijen ACEC en John Cockerill werden weerhouden om deze stukken te vervaardigen die van levensbelang waren voor onze GrVLu (Grondverdediging tegen Luchtdoelen). Zij zullen gemonteerd worden tot vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. In het midden van de foto zien we de houwitsers SKODA 149 Mod 14-16, die gemoderniseerd werden voor export. Men verlengde het staartstuk met vork om de draagwijdte te verhogen en nieuwe schilden werden gemonteerd.
Inlichtingen: Roger LOTHAIRE - Foto Cockerill, verzameling André Dagant / TSP.

Een locomotief zou in de eigen installatie te Seraing licht rangeerwerk uitvoeren, de tweede machine zou in de Cockerill-vestiging van Athus haar nieuwe thuis gevonden hebben. Dit laatste kon aangetoond worden omdat een locomotief met fabrieksnummer 3291 (dat voorzien was voor de 2102) voor het eerst gekeurd werd op een werkingsdruk van 16 bar. Deze hoge druk voor een gewone ketel komt overeen met deze voor een vuurloze stoomlocomotief. Vervolgens ging de eerste locomotief naar de fabriek te Athus.
De montage van de derde en vierde machine werd gestart, wat aangetoond wordt op de foto bovenaan. Ze werden echter niet afgewerkt.

Bovendien had Cockerill voor de eerste vier locomotieven al vier contructienummers toegekend: 3290 t/m 3293, respectievelijk voor de 2101 t/m 2104.

Dit is de geschiedenis van een gemiste originele ervaring, mogelijk ver vooruit op zijn tijd en gedwarsboomd door het uitbreken van WO II.

Om de 2102 beter te kunnen zien, hebben we dit gedeelte van de foto uitvergroot. In de kast van de locomotief zijn blijkbaar alle mogelijke onderdelen gedeponeerd.



NORD-BELGE
de tramrijtuigen uit 1874 en 1896

In het vorige nummer van *OP DE BAAN* hebben we de tramrijtuigen met lichtkap uit 1902 en 1911 besproken. De Nord-Belge had echter al eerder rijtuigen voor de tram-treindiensten in gebruik genomen. Het ging om twee reeksen die respectievelijk tussen 1873 en 1875, en in 1897 in dienst werden gesteld. Deze voertuigen worden in dit artikel voorgesteld.

Rijtuigen model "Lille-Valenciennes"

Tussen 1873 en 1875 kocht de Nord-Belge een reeks tweeassige tramrijtuigen met een middengang. Ze waren waarschijnlijk identiek aan de rijtuigen die door de Franse Compagnie du Nord tussen Lille en Valenciennes werden ingezet. Er waren vier onderreeksen:

- A 91 t/m 95 (1e klasse);
- AB 91 t/m 92 (1e en 2e klasse);
- B 91 t/m 98 (2e klasse);
- C 90 t/m 100 (3e klasse).

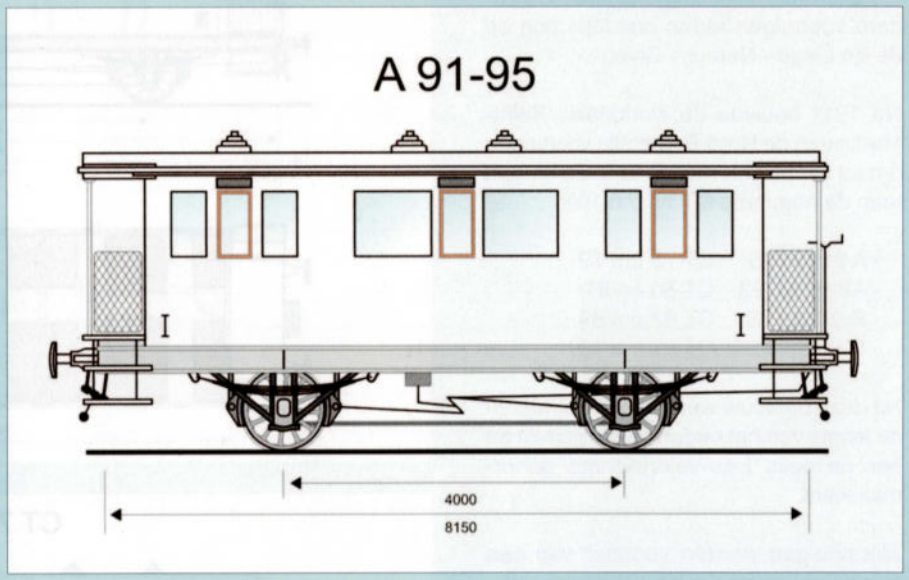
Alle rijtuigen werden gebouwd door de Ateliers Métallurgiques de Nivelles: de AB 91 en 92 in 1873; de C 90 t/m 100 in 1874; de A 91 t/m 95 en B 91 t/m 98 in 1875.

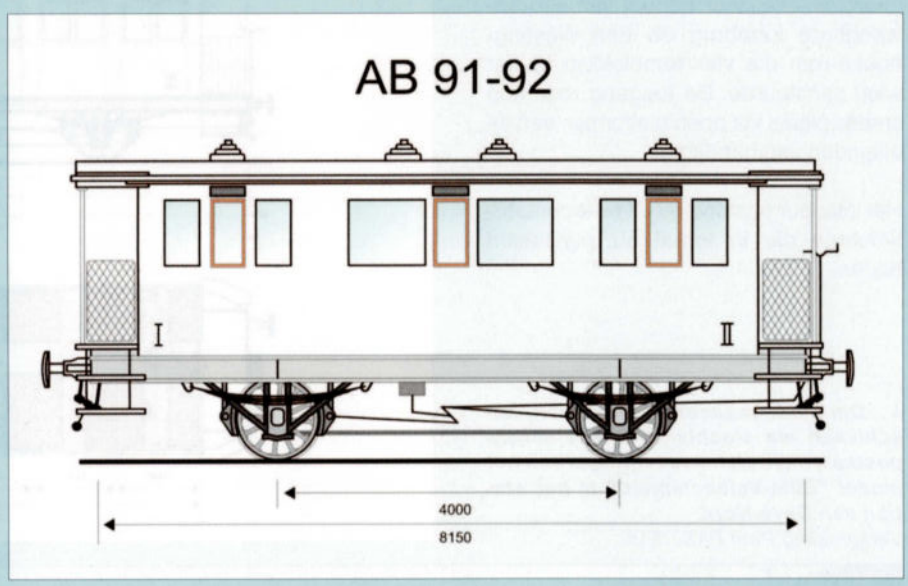
Ze beschikten over stoomverwarming door middel van een boiler, intercirculatie met behulp van een beweegbare loopbrug en later een Westinghouse rem met vier remblokken (1 per wiel) en elektrische verlichting.
De rijtuigen AB 91, AB 92, C 90 en 91 hadden een handrem.

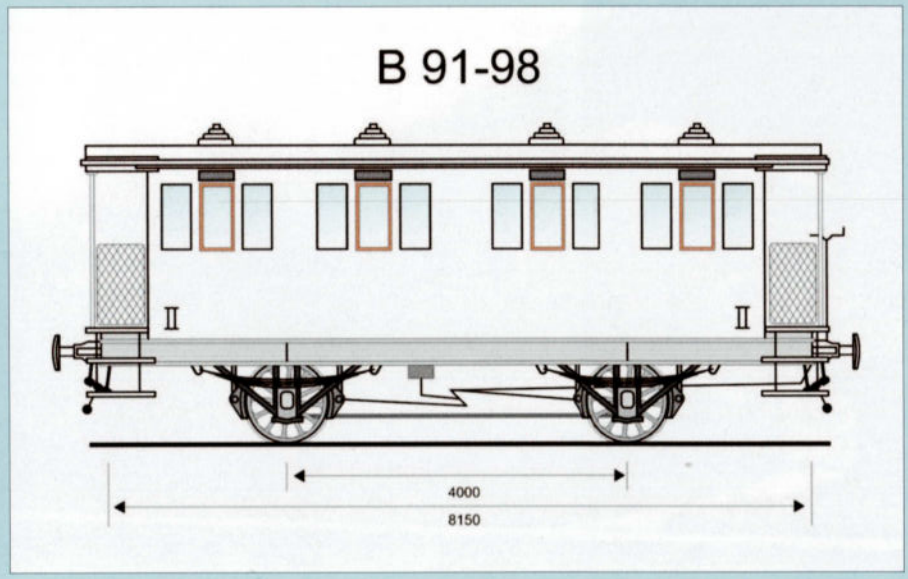
De reizigers betraden de rijtuigen via twee open platformen aan de uiteinden van de voertuigen. De toegangsdeur was 540 mm breed. Geen enkel rijtuig beschikte over een toilet.

De binneninrichting bestond, afhankelijk van het type rijtuig, uit verschillende compartimenten:

- A 91-95: drie compartimenten met in totaal 23 zitplaatsen;
- AB 91-92: een compartiment eerste klasse en twee compartimenten tweede klasse met in totaal 27 zitplaatsen;
- B 91-98: vier compartimenten met in totaal 32 zitplaatsen;
- C 90-100: vijf compartimenten met in totaal 50 zitplaatsen.







Volgens de inventaris uit 1906 werden alle rijtuigen ingezet op de lijn Liège - Namur - Givet.

De inventaris van 1 juni 1911 gaf voor de rijtuigen C 90 t/m C 100 de lijn Charleroi - Erquelinnes als inzetgebied aan. De andere voertuigen reden ook toen nog op de lijn Liège - Namur - Givet.

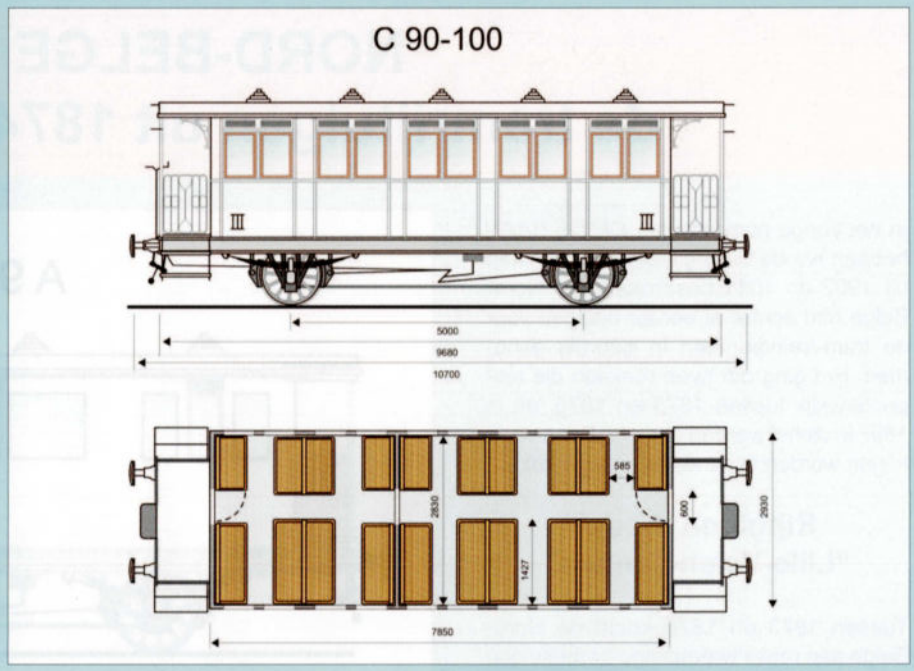
Na 1911 bouwde de werkplaats Saint-Martin van de Nord-Belge alle voertuigen om tot C-rijtuigen (3e klasse). Ze kregen toen de nummers CT 75 t/m 100:

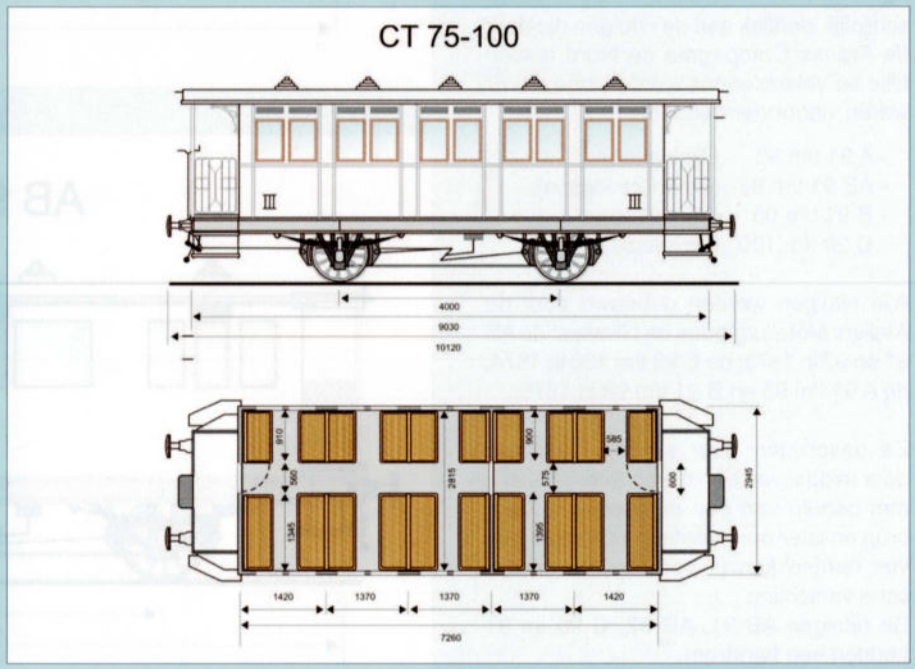
- A 91 t/m 95: CT 75 t/m 79
- AB 91 en 92: CT 80 en 81
- B 91 t/m 98: CT 82 t/m 89
- C 90 t/m 100: CT 90 t/m 100

Na deze ombouw werd door Saint-Martin de lengte van het onderstel aangepast en heel de reeks "Lille-Valenciennes" genormaliseerd.

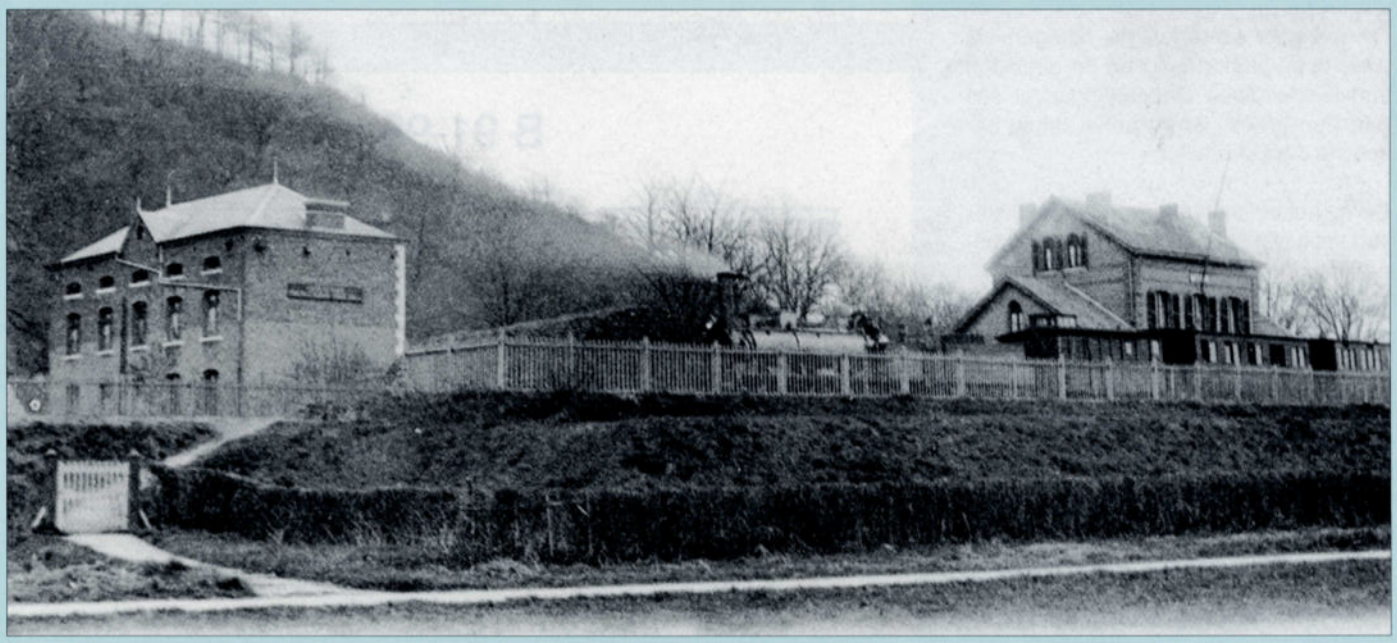
Alle rijtuigen werden voorzien van een stoomverwarming type Westinghouse, intercirculatie door middel van een beweegbare loopbrug en een Westinghouse-rem die vier remblokken (1 per wiel) aanstuurde. De toegang vond nog steeds plaats via open platformen aan de uiteinden van het rijtuig.

Het interieur bestond nu uit twee compartimenten die in totaal 50 zitplaatsen boden.





↓ Om beide reeksen te illustreren, beschikken we slechts over één enkele postkaart. We zien twee rijtuigen van het model "Lille-Valenciennes" in het station van Dave-Nord.
Verzameling Paul PASTIELS.



In 1930 waren er nog 21 exemplaren in dienst. De rijtuigen CT 77, 81, 87, 89 en 90 waren toen al uit de inventaris verdwenen.

Bij de overname van de Nord-Belge door de NMBS werden nog acht rijtuigen in het park van deze maatschappij overgenomen. Ze kregen de nummers 2369 t/m 2376. Het is niet 100% zeker welk NMBS-nummer de rijtuigen van de Nord-Belge kregen, en dit overzicht wordt dan ook onder voorbehoud gepubliceerd (zie ook de tabel op blz. 57):

2369: ex-Nord-Belge CT 76
2370: ex-Nord-Belge CT 78
2371: ex-Nord-Belge CT 83
2372: ex-Nord-Belge ?
2373: ex-Nord-Belge ?
2374: ex-Nord-Belge CT 92
2375: ex-Nord-Belge ?
2376: ex-Nord-Belge CT 95

De rijtuigen met lichtkap uit 1896

In 1897 bouwde de werkplaats van de Nord-Belge in Saint-Martin een reeks van 11 tweeassige tramrijtuigen met een lichtkap. Ze kregen de nummers C 70 t/m 80.

Ze beschikten over stoomverwarming door middel van een boiler, intercirculatie met behulp van een beweegbare loopbrug, elektrische verlichting en een Westinghouse-rem die acht remblokken (2 per wiel) aanstuurde. Bovendien hadden ze een handrem.

De reizigers betraden de rijtuigen via twee open platformen aan de uiteinden van de voertuigen. De toegangsdeur was 600 mm breed. Geen enkel rijtuig beschikte over een toilet.

De binneninrichting bestond uit twee compartimenten met een centrale gang. Elk rijtuig bood 50 zitplaatsen.

Volgens de inventaris van 1906 werden alle rijtuigen ingezet op de lijn Liège - Namur - Givet.

Later, waarschijnlijk in 1908, werden ze vernummerd als CT 60 t/m 70.

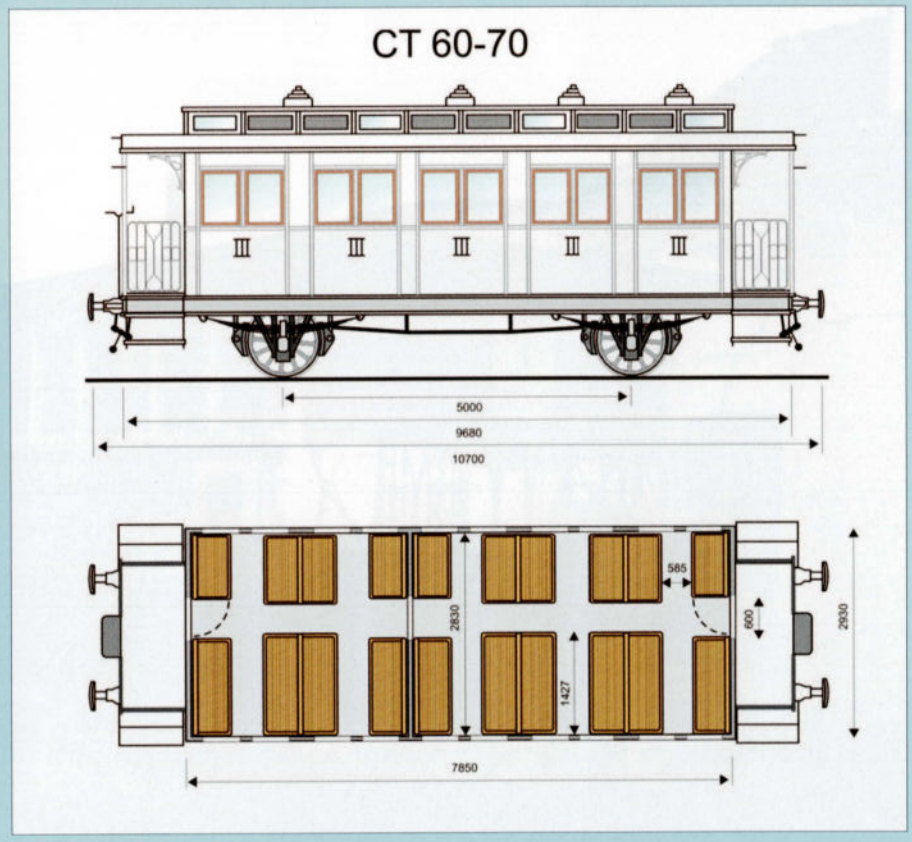
In 1930 ontbraken al drie rijtuigen: de CT 61, 65 en 66.

Na de overname van de Nord-Belge in 1940, werden zes rijtuigen opgenomen in het park van de NMBS. Ze kregen de nummers 2363 t/m 2368:

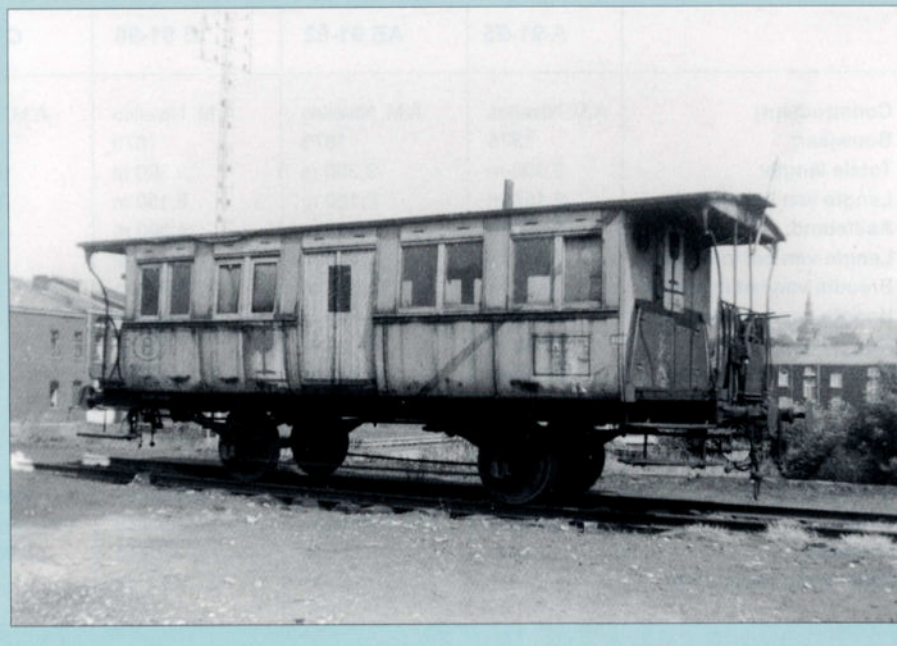
2363: ex-Nord-Belge CT 62
2364: ex-Nord-Belge CT 63
2365: ex-Nord-Belge CT 64
2366: ex-Nord-Belge CT 68
2367: ex-Nord-Belge CT 69
2368: ex-Nord-Belge CT 70

Een zevende rijtuig, de CT 67, bevond zich in een zodanig slechte staat dat het geen NMBS-nummer meer kreeg. Het werd met het PV 56 van 9 juni 1942 geschrapt.
Deze rijtuigen bleven niet lang in dienst bij de NMBS; ze werden tussen 1943 en 1950 geschrapt (zie tabel).

Met onze dank aan Charles OCSINBERG en Michel THIRY voor hun gewaardeerde medewerking.



Wij vonden twee foto's van dienstrijtuigen, mogelijk afkomstig uit de reeks CT 75 - 100 van de Nord-Belge ofwel is het een oud rijtuig afkomstig van de maatschappij Flandre Occidentale (F.O.), bijna identiek en gebouwd in dezelfde periode. Een F.O.-rijtuig is echter minder waarschijnlijk want die waren al buiten dienst voor WO II en de toekenning van de nummers 191.043 en 191.045 gebeurde na 1946.
Het dienstvoertuig 191.043.
Plaats, datum en fotograaf onbekend. *Verzameling TSP.*



Ook 191.015 is een vroeger CT-rijtuig van de reeks 75 t/m 100. Het werd op 20 februari 1956 gefotografeerd in een ons onbekend station. *Auteur onbekend, verzameling TSP.*

Tramrijtuigen uit 1874 en 1896

	rijtuigen type "Lille-Valenciennes" uit 1874					rijtuigen met lichtkap
					na ombouw	
	A 91-95	**AB 91-92**	**B 91-98**	**C 90-100**	**CT 75-100**	**C 70-80**
Constructeur:	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	CW Saint-Martin	CW Saint-Martin
Bouwjaar:	1875	1873	1875	1874	?	1897
Totale lengte:	9,300 m	9,300 m	9,300 m	10,120 m	10,120 m	10,700 m
Lengte van het chassis:	8,150 m	8,150 m	8,150 m	9,300 m	9,300 m	9,680 m
Asafstand:	4,000 m	4,000 m	4,000 m	4,000 m	4,000 m	5,000 m
Lengte van het interieur:	7,110 m	7,110 m	7,114 m	7,110 m	7,130 m	7,750 m
Breedte van het interieur:	2,825 m	2,825 m	2,805 m	2,825 m	2,815 m	2,830 m
Hoogte van het interieur:	1,895 m	1,895 m	1,895 m	1,895 m	1,935 m	2,068 m
Hoogte van de vloer:	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,230 m
Breedte van de deuren:	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,600 m
Tarra:	10,1 t	10,4 t	10,5 t	10,6 t	10,8 t	12,2 t
Aantal compartimenten:	3	1A + 2 B	4	5	2	2
Aantal zitplaatsen:	23	27	32	50	50	50
Verwarming:	met stoom	met stoom	met stoom	met stoom	met stoom	met stoom
Rem:	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse
Handrem:	neen	ja	neen	op 90 t/m 91	ja	ja
Elektrische verlichting:	ja	ja	ja	ja	ja	ja

Nr. N-B	Nr. N-B (1)	Nr. NMBS	Schrapping en opmerkingen
C 70	CT 60	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
C 71	CT 61	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
C 72	CT 62	2363	PV nr. 47 van 30 augustus 1944 (8)
C 73	CT 63	2364	PV nr. 159 van 08 augustus 1946 - te slopen (9)
C 74	CT 64	2365	PV nr. 151 van 27 december 1941 - rijtuig in slechte staat, te slopen
C 75	CT 65	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
C 76	CT 66	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
C 77	CT 67	-	PV nr. 56 van 09 juni 1942 (10)
C 78	CT 68	2366	PV nr. 200 van 21 augustus 1950 - rijtuig beschadigd teruggekeerd uit Duitsland, te slopen
C 79	CT 69	2367	rijtuig verloren gegaan tijdens de Tweede Wereldoorlog
C 80	CT 70	2368	PV nr. 130 van 30 juni 1949 (11)
A 91	CT 75	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
A 92	CT 76	2369	PV nr. 140 van 28 augustus 1948 - te gebruiken als dienstvoertuig
A 93	CT 77	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
A 94	CT 78	2370	PV nr. 314 van 24 december 1946 (3)
A 95	CT 79	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
AB 91	CT 80	-	niet opgenomen in het park van de NMBS (4)
AB 92	CT 81	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
B 91	CT 82	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
B 92	CT 83	2371	PV nr. 45 van 25 april 1945 (5)
B 93	CT 84	-	niet opgenomen in het park van de NMBS (4)
B 94	CT 85	? (6)	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (6)
B 95	CT 86	? (7)	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (7)
B 96	CT 87	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
B 97	CT 88	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (7)
B 98	CT 89	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
C 90	CT 90	-	in 1930 niet meer opgenomen in de inventaris van de Nord-Belge
C 91	CT 91	? (7)	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (7)
C 92	CT 92	2374	PV nr. 140 van 28 augustus 1948 - te gebruiken als dienstvoertuig
C 93	CT 93	? (12)	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (12)
C 94	CT 94	? (12)	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (12)
C 95	CT 95	2376	PV nr. 140 van 28 augustus 1948 - te gebruiken als dienstvoertuig
C 96	CT 96	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
C 97	CT 97	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
C 98	CT 98	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
C 99	CT 99	2377	PV nr. 314 van 24 december 1946 (3)
C 100	CT 100	-	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten (2)
?	?	2372	PV nr. 14 van 13 maart 1943 (13)
?	?	2373	niet teruggevonden in de beschikbare NMBS-documenten - het kan om de CT 91 gaan
?	?	2375	PV nr. 14 van 13 maart 1943 (13)

(1) nieuw nummer van de Nord-Belge, toegepast na 1911
(2) waarschijnlijk buiten dienst gesteld tussen 1930 en 1940
(3) rijtuig volledig vernield tijdens een bombardement van Kinkempois in 1944, te slopen
(4) tijdens de overname van de Nord-Belge uit de lijst verdwenen - geen PV teruggevonden
(5) voertuig uitgebrand als gevolg van een bombardement, te slopen
(6) eventueel NMBS-nummer 2372
(7) eventueel NMBS-nummer 2372 of 2373
(8) rijtuig volledig vernield tijdens een bombardement van Kinkempois in 1944, te slopen
(9) er ontbreken twee blz. met PV's - de informatie kon dus niet gecontroleerd worden, reden voor schrapping onbekend
(10) door de NMBS buiten dienst gesteld met het nummer van de Nord-Belge - in het PV staat: "in zeer slechte staat, te slopen in de werkplaats Kinkempois"
(11) PV nr. 130 van 30 juni 1949 behelst enkel tweeassige rijtuigen van de Nord-Belge. Door het ontbreken van een toilet worden ze als onbruikbaar beschouwd. Enkele exemplaren konden nog als dienstvoertuig gebruikt worden
(12) eventueel NMBS-nummer 2375
(13) Voor de rijtuigen 2372 en 2375 kan niet met zekerheid bepaald worden om welke voertuigen van de Nord-Belge het precies gaat. Het PV waarmee ze geschrapt werden, vermeldt het bouwjaar 1874. Het PV vermeldt dat ze zich in een zeer slechte staat bevonden

Spanje: *Ct Franco-Belge*

Ferrocarril Carcagente a Dénia, nrs. 25 t/m 27

Franco-Belge leverde in 1923 drie metersporige tenderlocomotieven met drie gekoppelde assen aan de *Ferrocarril de Carcagente a Dénia*. Ze droegen de constructienummers 2346, 2347 en 2348 en ontvingen de netnummers 25, 26 en 27.

De geschiedenis van dit net begint op 2 februari 1864 met de inhuldiging van de lijn Carcagente - Gandia, uitgebaat door de *Tranvia de Carcagente* uit Gandia. De lijn werd uitgevoerd in de ongebruikelijke spoorbreedte van 1380 mm en maakte gebruik van paardentrams.

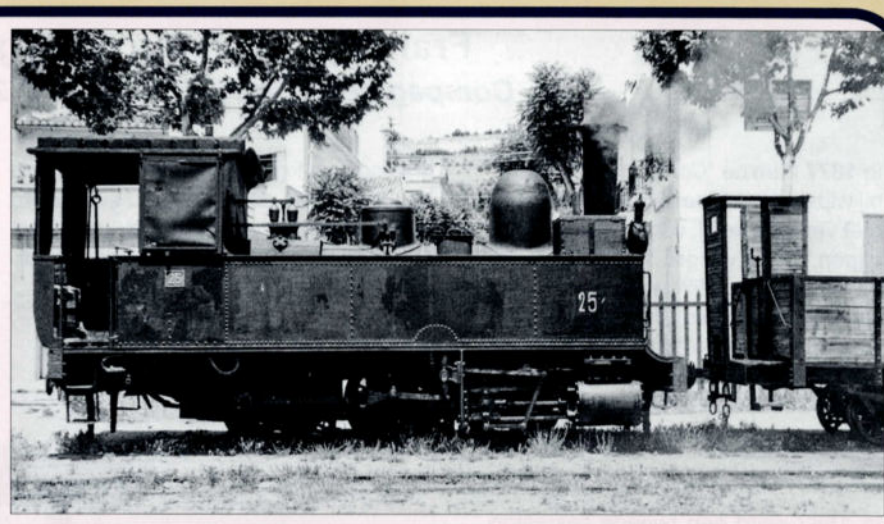
→ De locomotief gefotografeerd voor de stelplaats van Carcagente op 6 mei 1963. Achter haar zien we de machine nr. 4, een van de zes 2Bt geleverd van 1881 tot 1883 door Black Hawthorn.
Foto E.A.S. Cottons, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Dezelfde dag wacht het nummer 26 op de volgende dienst. *Foto E.A.S. Cottons, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*

De lijn werd later omgevormd naar meterspoor (1.000 mm) en verlengd tot Dénia. De inhuldiging vond plaats op 1 april 1884 en de lijn werd nu met stoomtractie geëxploiteerd. Deze 66 km lange lijn was de eerste metersporige lijn in Spanje. Het goederenvervoer bestond voornamelijk uit landbouwproducten (sinaasappelen) en cement afkomstig uit Dénia.

Vanaf 1942 werd de exploitatie overgenomen door de staat (door de *EFE: Explotacion de Ferrocarriles por el Estado*). In 1965 werd de maatschappij vervangen door de *FEVE (Ferrocarriles de Via Estrecha)*. De stoomtractie werd grotendeels door motorwagens en twee diesellocomotieven vervangen. Geen enkele van de drie FB-locomotieven werd behouden.

Op 12 juli 1969 werd de lijn tussen Carcagente en Gandia gesloten. In 1973 werd het baanvak Tabernes - Gandia overgenomen door de Spaanse spoorwegen *(RENFE)* en omgebouwd naar breedspoor (1.676 mm).
Vandaag maakt ze deel uit van het stadsnet van Valencia.
Het tweede gedeelte van de lijn Gandia - Dénia werd gesloten op 11 februari 1974.



↑ Het nummer 26 in het station van Gandia op 6 mei 1963.
Foto E.A.S. Cottons, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

↓ Opnieuw het nummer 26, deze keer vanuit een andere hoek gezien. Achteraan zien we locomotief nr. 21. Deze laatste maakte deel uit van een reeks van vier Ct-locomotieven gebouwd in 1888 (nr. 21 en 22) en 1912 (nr. 23 en 24) door Valère Mabile.
Foto E.A.S. Cottons, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

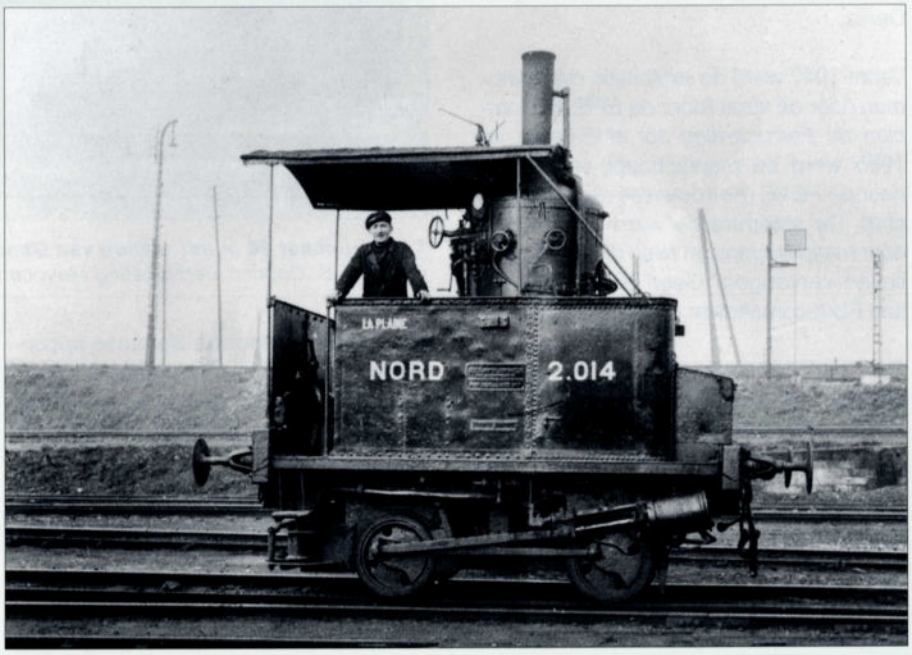
Frankrijk: *Bt Franco-Belge*

Compagnie du Nord, nr 2.007 t/m 2.018

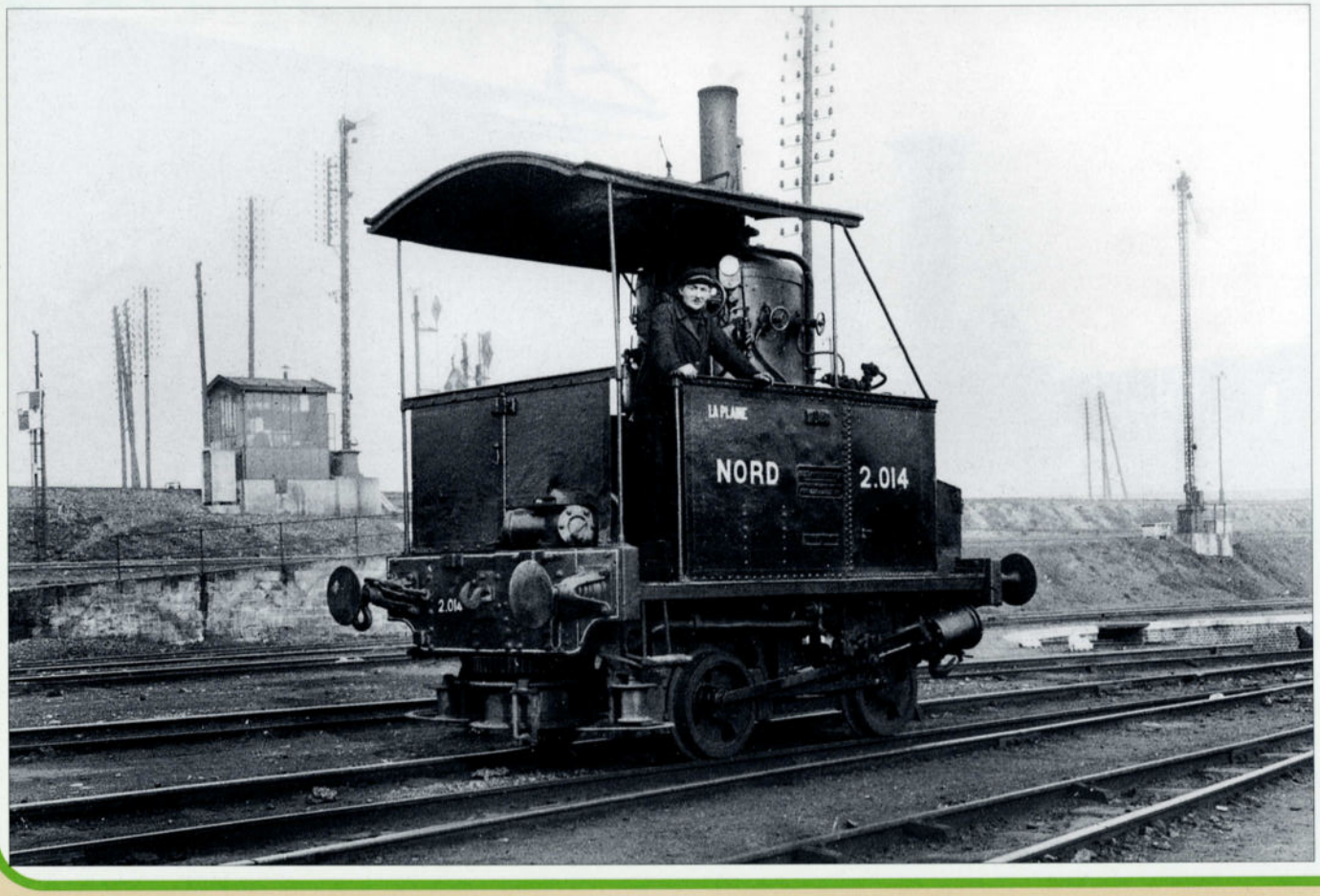
In 1877 nam de *"Compagnie Du Nord"* bij wijze van test een kleine locomotief met verticale ketel, uitgerust met Field-pijpen, in ontvangst. Gebouwd door Fives-Lille (nr. 2197) was ze een kopie van deze gebouwd door Cockerill. Ze werd in 1880 gevolgd door een lot van vijf identieke machines (Fives-Lille nrs. 2305 - 2309). De eerste zes machines ontvingen de "Nord"-nummers 2.001 t/m 2.006.

In 1882 werd een tweede bestelling geplaatst voor 12 machines. Om financiële redenen werd gekozen voor Franco-Belge in La Croyère. Ze ontvingen de 'Nord'-nummers 2.007 t/m 2.018 (constructienummers Franco-Belge 361 t/m 372).
Een laatste lot van 16 machines werd gebouwd in de eigen werkplaatsen van La Chapelle (Nord 2.018 - 2.024) en Hellemmes (Nord 2.025 - 2.034).

Algemeen gekend als 'bouteilles à encre' waren deze locomotieven zeer robuust en inzetbaar. Ze konden rijden op sporen met een zeer krappe boogstraal en rangeren in de depots en magazijnen. Dankzij hun geringe radafstand konden ze op zeer kleine draaischijven gedraaid worden. Voor de bediening van deze draaischijven werd doorgaans gebruik gemaakt van paarden. Het doel van de *"Compagnie du Nord"* was het terugschroeven van de kosten eigen aan de inzet van de dieren voor de bediening van de draaischijven en aandrijfriemen.



Twee foto's van de locomotief 2.014 (Franco-Belge 362 / 1882) in het depot van La Plaine.
Op de onderste foto zien we duidelijk de door stoom aangedreven lier type 'Brotherhood' onderaan de machine. *Verzameling André DAGANT / TSP.*



Ze waren uitgerust met een Field-ketel met een keteldruk van 9 kg/cm², hadden 56 fieldpijpen en een roosteroppervlak van 0,49 m². Het totale verwarmd oppervlak bedroeg 9,6 m². De cilinders hadden een diameter van 180 mm bij een loop van 250 mm. Leeg wogen ze 8,53 t en rijvaardig 11,05 t. Hun wielen hadden een diameter van 620 mm.

Ze waren uitgerust met een door stoom aangedreven lier voor de verplaatsing van een last op het naastliggend spoor.

Ze waren in staat om lasten slepen van 75 t op horizontaal spoor, 58 t op hellingen tot 5 ‰, 40 t op hellingen tot 10 ‰ en 28 t op hellingen tot 15 ‰.

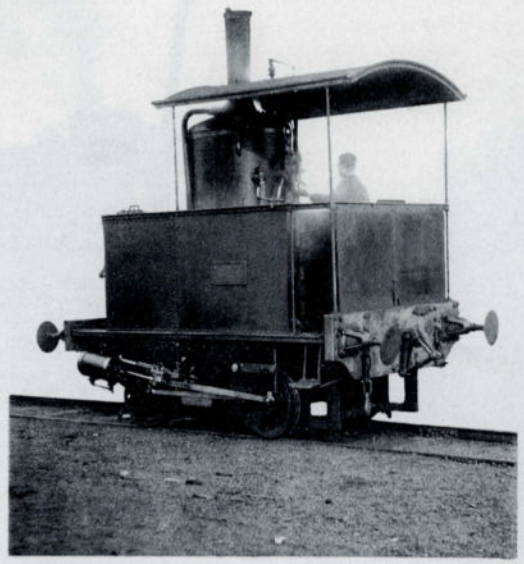
In 1901 werden ze uitgerust met een Westinghouse luchtrem.

De 12 locomotieven geleverd door Franco-Belge waren bedoeld voor Arras, Douai, Amiens (twee stuks) (nadien Longueau), Roubaix, Tourcoing, Cambrai, Fournies Saint-Ouen en drie als reserve.

Het merendeel van de machines werd geschrapt tussen 1935 en 1937. Bij de oprichting van de SNCF in 1938 bleven er nog vijf over waarvan er drie werden vernummerd als 020 TA 1 t/m 3 (voordien de 2.010, 2.014 en 2.020). De 020 TA 2 en 3 werden geschrapt op 16 juni 1945. De allerlaatste, de 020 TA 1, een Franco-Belge, enkele maanden later.

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE

POUR LA CONSTRUCTION DE MACHINES & DE MATÉRIELS DE CHEMINS DE FER



Locomotive de manutention C^{e} des Chemins de fer du Nord

LÉGENDE

Poids à vide	Kgs 7.400	Surface de chauffe totale	M² 9.60
Poids en ordre de marche	» 9.950	Timbre de la chaudière	Kgs 9
Ecartement des essieux extrêmes	M 1.57	Diamètre des cylindres	M 0.180
Diamètre des roues couplées	» 0.62	Course des pistons	» 0.250

↓ De 2.017 (Franco-Belge 382 / 1881) gefotografeerd voor de ringloods van Valenciennes op 7 juli 1908.
Foto René DESCLEE, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

FOTO 126-58 ZW ***Locomotief nr. 303 van de NMVB rangeert op 30 april 1954 in het station van Warsage enkele op rolwagens geplaatste bakwagens, geladen met steenkool. Deze machine, gebouwd in 1887 door Tubize (nr. 704), maakte deel uit van een reeks van 68 zware machines, gebouwd voor de Buurtspoorwegen van 1887 tot 1915 (NMVB type 7). Het geheel werd in 1929 afgesloten met drie identieke locomotieven, overgenomen van de Chemin de Fer d'Ans te Oreye. De 303 begon haar loopbaan op 21 oktober 1888 op de lijn Huy - Waremme en reed vervolgens tussen Liège en 's Gravenvoeren. Op 14 juni 1958 werd zij verkocht aan de steenkoolmijnen van Argenteau. Op 13 december 1965 werd zij van de sloop gered door AMUTRA.*** *Foto H.-G. HESSELINK, verz. TSP.*

FOTO 126-59 ZW ***In mei 1953 sleept de motorwagen 10133 twee bijwagens door de velden van Maransart, gelegen op lijn W (Brussel - Waterloo - Wavre). Hij was één uit een reeks van 21 motorrijtuigen die in 1935 gebouwd werden door Baume & Marpent.***
Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

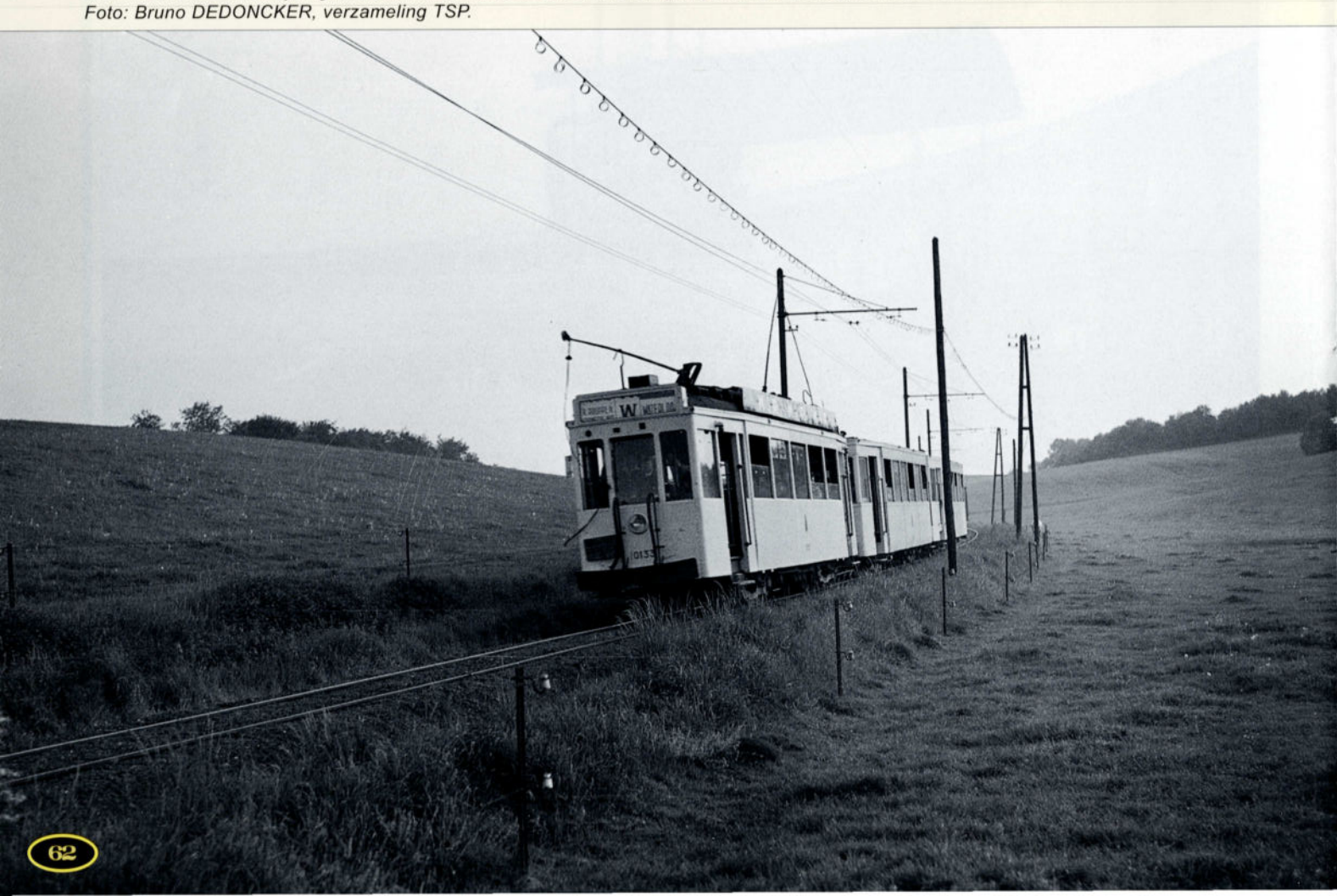
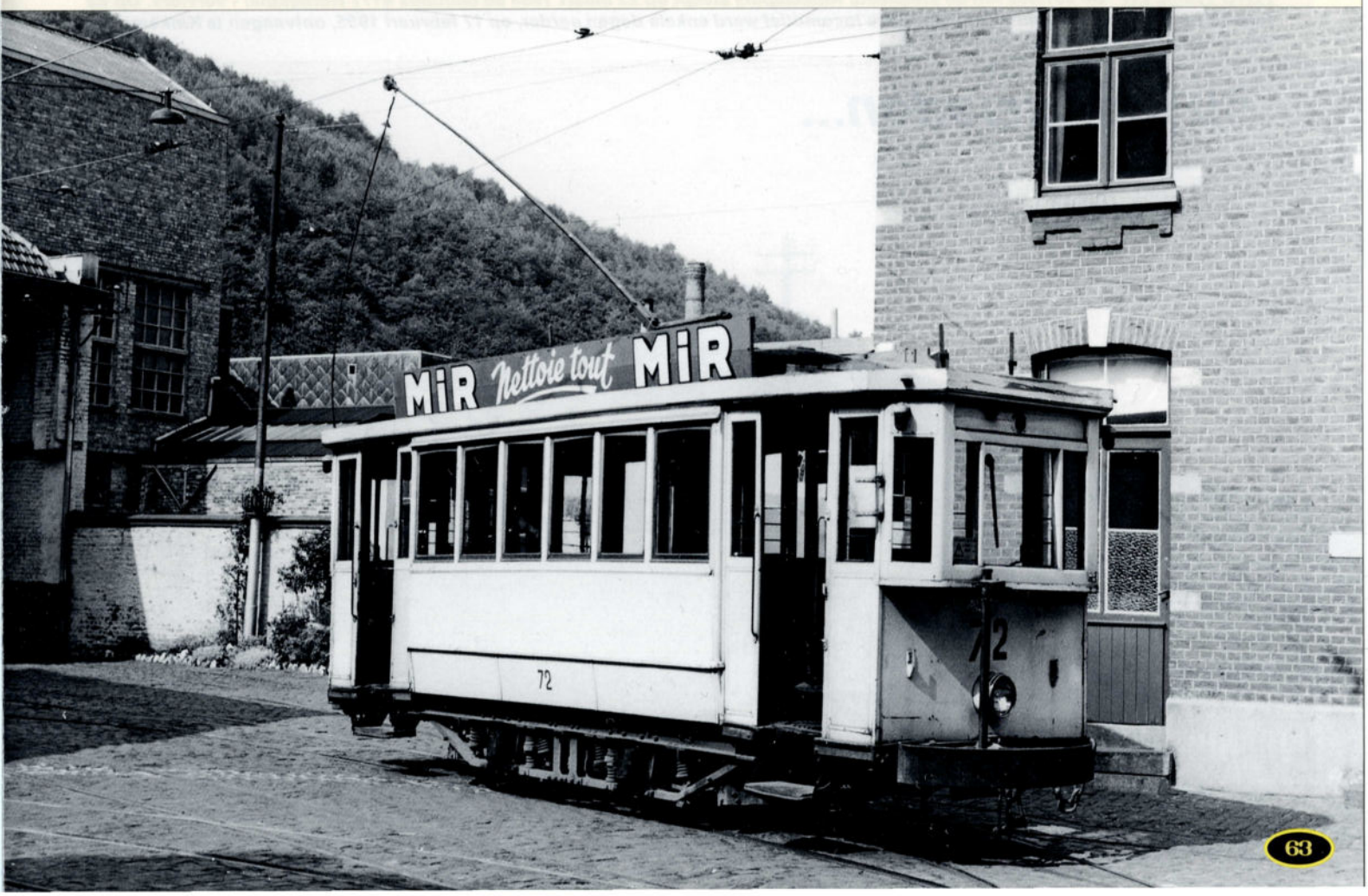


FOTO 126-60 ZW ***Deze foto werd op 16 juli 1954 genomen te Brussel-Zuid, ter hoogte van de spoorwegbrug over de kleine ring van Brussel. We zien drie trams van de Buurtspoorwegen, terwijl een locomotief van het type 101 op de brug rangeert. Rechts zien we motorwagen 10335 op lijn O (Midi/Zuid - Observatoire/Sterrenwacht). Zij maakte deel uit van de reeks 10330 t/m 10339, prototype van de N-reeks, gebouwd door de werkplaats van Kuregem van 1943 tot 1949. Onder de brug zien we een niet nader geïdentificeerd type S met de lijnfilm V (St. Job - Midi/Zuid - Scheut - Dilbeek). Op de voorgrond zien we nog het normaalspoor van het Brusselse tramnet.***
Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De eerste 26 elektrische motorwagens van de* Tramways Verviétois *werden in dienst genomen in 1900. Ze droegen de nummers 60 t/m 85 en werden gebouwd door* Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles. *Op 7 juli 1962 maakt motorwagen 72 zich klaar om de stelplaats te verlaten. Omgebouwd in 1963 wordt hij vandaag tentoongesteld in het* Musée des Transports en Commun de Wallonie, *te Liège.
Auteur onbekend, verzameling André WITMEUR / TSP.



60 jaar geleden...

FOTO 126-61 ZW ***Begin 1955 begon de levering van de eerste drie reeksen van lijndiesellocomotieven van de NMBS: de types 201, 202 en 203. Zeer snel werden zij ingezet in de gewone dienstregeling; het einde van het stoomtijdperk was in zicht... De 202.018 (latere 204.008 en 5408) werd op 7 maart 1955 te Haine-Saint-Pierre afgeleverd aan de NMBS. 's Anderendaags kwam zij in haar stelplaats te Latour aan. Op 2 mei 1955 sleept zij, samen met een locomotief van het type 26, een trein door Lacuisine.***
Foto Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP.

FOTO 126-62 ZW ***De 201.009 van de stelplaats Kinkempois sleept op 23 maart 1955 de omnibus 4177 Herbesthal - Verviers. Op de foto hieronder stopt de trein te Dolhain. Deze locomotief werd enkele dagen eerder, op 17 februari 1955, ontvangen te Kinkempois.***
Foto Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP.

60 jaar geleden...

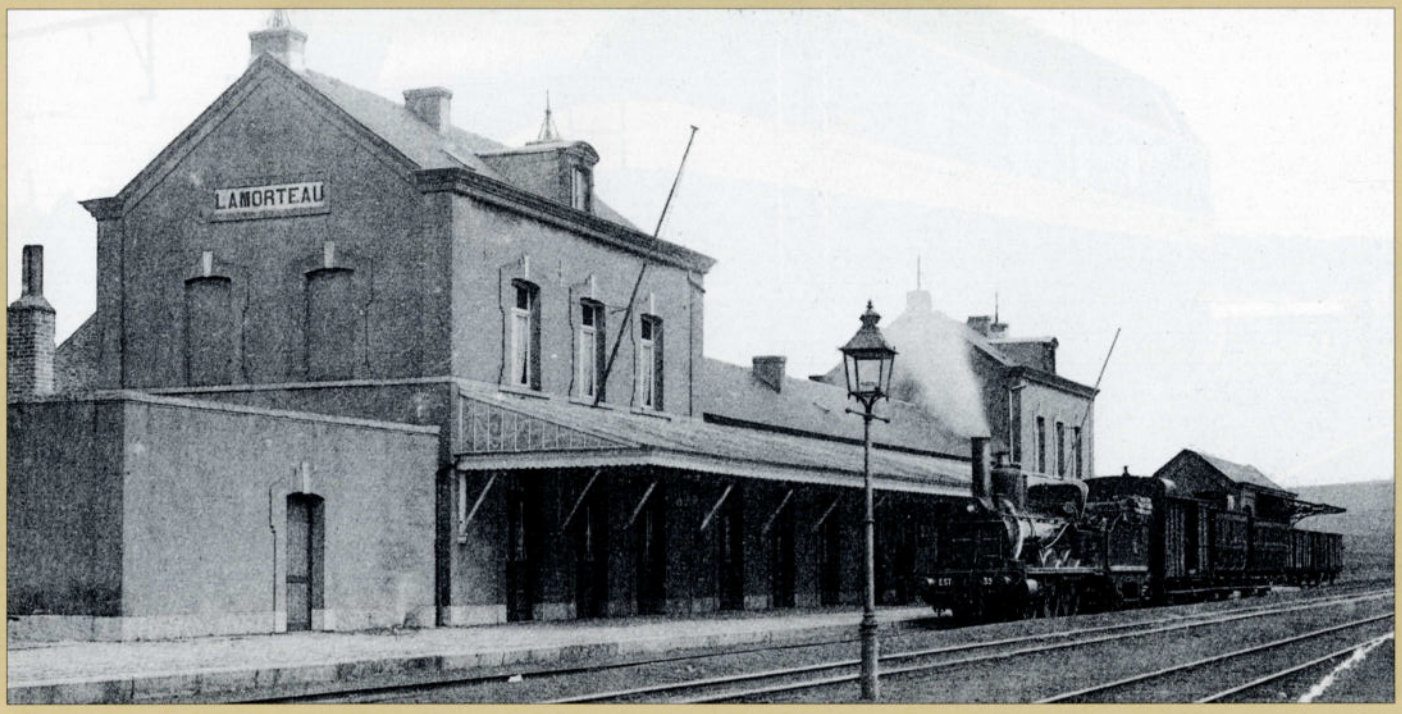
45 jaar geleden...

In 1964 begon de NMBS de vereenvoudigde groene schildering toe te passen op diesellocomotieven. De nieuwe livrei was gemakkelijker aan te brengen dan de vorige, maar had als nadeel dat zij vrij donker was. Om de zichtbaarheid te verbeteren bij het naderen van overwegen, van spoorwegarbeiders en in stations, testte de NMBS in 1970 meerdere livreien met nog steeds de donkergroene achtergrond, maar met meerdere gele banden. De 212.195 (de latere 6295) van Schaarbeek fungeerde als mannequin en werd dan ook getooid met gele kleefstroken in allerlei configuraties. Hierboven één van de varianten, waarbij ook de cijfers voor de nieuwe nummering, die vanaf 1 januari 1971 zou worden toegepast, werden aangebracht. Deze testen vonden hun weerslag in de nieuwe livrei "groen 1970". Wij verwijzen graag naar onze uitgave "Les décorations des locomotives Diesel de ligne". *Foto NMBS.*

<u>FOTO 126-63</u> ***Van 4 tot 11 april 1990 voerde de BB 26008 van de SNCF (SYBIC, tweespannig 1,5 en 25 kV) een reeks testen uit in België. Ze hadden tot voornaamste doel de stabiliteit van de draaistellen uit te proberen in het kader van een toekomstige aankoop van locomotieven die 200 km/h konden rijden, wat uiteindelijk leidde tot de bestelling van de reeks 13. In de nacht van 7 op 8 april reed zij tussen Essen en Kapellen. Hiervoor werd de spanning op de bovenleiding tussen Antwerpen-Luchtbal en Essen teruggebracht tot 1,5 kV. Op 9 april werd zij van Essen naar Halle overgebracht door de 5184, samen met de rijtuigen die aan deze test deelgenomen hadden: het meetrijtuig nr. 13, drie M4-rijtuigen en twee remwagens. Doorrit in het station van Lot.***
Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

25 jaar geleden...

155 LAMORTEAU



De lijn Virton - Lamorteau werd door de Belgische Staat in gebruik genomen op 15 maart 1881. Enkele dagen later, op 1 april 1881, werd zij aan de overzijde van de grens verlengd tot in Ecouviez en Montmédy. Als grensstation had het stationsgebouw van Lamorteau genereuze proporties. Het werd gebouwd in 1880 en bestond uit een centraal gebouw met één verdieping, langs beide zijden geflankeerd door twee hogere gebouwen. Daarin waren de spoorwegdiensten (rechts) en de douane (links) gevestigd. Rond 1888 werden twee kleine uitbreidingen gebouwd aan elk uiteinde van het station die ingericht werden als keuken. Wat later bouwde men twee kamers boven de keuken van de stationschef (zie foto's op de rechterpagina). De luifel zou in 1898 aangebracht zijn.
De hierboven afgebeelde postkaart uit het begin van de twintigste eeuw toont een reizigerstrein die vertrekt naar Frankrijk. Op kop bevindt zich de 1B nr. 39 van de Compagnie de l'Est. *Verzameling TSP.*

FOTO 126-64 ***Hieronder zien we de 5313, die los op weg is naar Ecouviez om er een trein op te halen. De opname werd gemaakt op 25 september 1985, drie dagen voordat het verkeer op de lijn werd stilgelegd. Het stationsgebouw was toen al aan zijn lot overgelaten sinds 1982.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 126-65 ***Hoewel de reizigersdienst werd opgeheven op 7 oktober 1951, was er een zeer belangrijke goederentrafiek. De eerste staalcrisis van de jaren 1970 bracht de spoorlijn echter de genadeslag toe. Daarna nam de trafiek steeds verder af en het station werd definitief gesloten op 15 maart 1982. De allerlaatste commerciële trein bereed de lijn op 28 september 1985: de 47986 Varangeville - Antwerpen-Noord. Deze werd, tussen Ecouviez en Virton gesleept door de 5315.*** *Serge MARTIN.*

FOTO 126-65 ***Het station, dat aan zijn lot werd overgelaten, viel ten prooi aan vandalen en plunderaars. Dankzij de vastberadenheid van enkele personen werd het niettemin van de sloop gered. Vandaag is het omgebouwd tot cultureel centrum, beheerd door de vzw "Salle ASBL Gare Lamorteau".*** *Andy ENGELEN, 29 november 2014.*

CROSSRAIL

5509
5509