OP DE BAAN



5 414306 113411 01280 >

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
nr. 128 - AUGUSTUS 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

De nieuwe wet over de toeristische spoorlijnen is nu van kracht. Wij mogen fier zijn op het geleverde werk, opnieuw een bewijs van ons doorzettingsvermogen. Er blijven echter nog veel onzekerheden en frustraties bestaan.
Laten we het langs de zonnige kant bekijken: wij kunnen blijven rijden op "Le Chemin de Fer du Bocq" en dat zegt veel...
Kom de verlenging van de lijn verkennen en vergeet zeker het festival van 15 en 16 augustus niet.

Spoorse groeten,
de Voorzitter



FFOTO 128-01 ***Op 13 juni werd het bestaande traject van "Le Chemin de Fer du Bocq" verlengd tot Bauche.*** *TSP*

Zoekertjes

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

TE KOOP: groot lot Märklin-bovenleiding. Inventaris op aanvraag bij GUILMOT Léon. ☎: +32 (0)2 378 27 09 of +32 (0)476 74 69 33.

De "**ROYAL CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE**" bestaat 60 jaar en opent daarom de deuren op zaterdag 15 en zondag 16 augustus van 10 tot 19 uur.
Inkom: volwassenen € 3; kinderen 6 - 12 jaar € 1,5; jonger dan 6 jaar gratis. Dranken en versnaperingen. Adres: rue de la Chapelle 62, 4800 Verviers. Inlichtingen:
Jean-Claude Simar, ☎ 087 33 89 56.
E-mail: jean-claude.simar@skynet.be
website: www.rcfeb.be

Rechtzettingen - Aanvullingen

OP DE BAAN 126
- **pagina 22:** Fiche MS 207: er staat Kortrijk: 25-05-1990; dit moet zijn: **30-09-1993**.
- **pagina 34:** de virtuele voorstelling bovenaan toont de toekomstige motorstellen van **CAF** en niet van Stadler.
- **pagina 61:** - laatste lijn van de laatste paragraaf: er staat 020 TA 3; dit moet zijn: 020 TA **1**.
  - foto onderaan: er staat Franco-Belge 382/1881; dit moet zijn: **371**/1881.

OP DE BAAN 127: pagina 8 foto 127-12: er staat I10-rijtuigen, moet zijn: **M4**-rijtuigen.

Louis is niet meer...

Wij vernamen het overlijden van Louis Delforge.
Louis was aanwezig op talrijke TSP-standen en in de TSP-shops te Saint-Ghislain en te Spontin op "Le Chemin de Fer du Bocq". Ook op de verkoopstanden tijdens de TSP-reizen was hij aanwezig met zijn eeuwige lach en goed humeur. Voor iedereen had hij een vriendelijk woord.
Tot ziens Louis en dank u voor alles wat je voor TSP hebt gedaan.



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, William BOECKX.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):
Armand BEERLANDT, Johny BRAUNS, Guy BRIDOUX, Julien CASIER, Thierry COCHIN, Michel DE ESCH, Rob DE JAGER, Michel DEMOULIN, Simon DE RIDDER, Paul DEWIT, Bart DE WOLF, Michel HANSSENS, Thierri HEYLEN, Claude MASSAR, Daniel MOENS, de NMBS-Groep, Michel NEIRINCKX, Luc NINANE, Steffen OTT, Paul PASTIELS, Gwenaël PIÉRART, STADLER, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN, Wim WINDEY.

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 Saint-Ghislain?
Contacteer dan:
Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00
Rétrotrain (Saint-Ghislain):
Baudouin Dieu: +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de Fer du Bocq (L 128): +32 (0) 495 61 49 56
Modelbouw en beurzen: philipperousman@yahoo.fr

Drukkerij
Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 128 - AUGUSTUS 2015

inhoud



Inhuldiging Purnode - Bauche



Foto's van Hugo NAUWELAERTS



De revisie van de reeksen 62 en 55



Metalen rijtuigen van de Nord-Belge (2)

2 Voorwoord

4 News TSP
- *4 Inhuldiging Purnode - Bauche*
- *6 De laatste transfers van materieel uitgevoerd door TSP*
- *8 Foto's Hugo NAUWELAERTS*
- *10 Bar-dancingrijtuig 17.902*

12 Belgische actualiteit
- *12 Locomotieven - statistieken*
- *16 RI en GR voor de 62 en 55*
- *20 Motorstellen - Motorwagens*
- *24 Schrappingen*
- *26 Varia*

30 Toerisme

32 Privéoperatoren

35 Buitenlandse actualiteit
- *35 Stadler - Oostenrijk*
- *36 Verenigd Koninkrijk*
- *37 Nederland - Frankrijk*
- *38 Duitsland - Tsjechië*

39 Gisteren - Vandaag

40 Metalen rijtuigen met draaistellen van de N-B

60 Dit is Belgisch

64 Er was eens...

66 Trampagina

Railpromo legde op 22 mei een speciale trein in tussen Hengelo en Antwerpen-Centraal (zie p. 27). De lege rijtuigenstam werd overgebracht van Antwerpen naar Vorst-Rijtuigen. Doorrit te Weerde. *Lucien CLAES.*







ACHTERPAGINA

FOTO 128-02 ***Trein 47613 Beverwijk - Jemelle werd omgeleid via lijn 162. Links het spoor van "Le Chemin de Fer du Bocq". Braibant, 10 mei 2015.***
Pierre HERBIET.

FOTO 128-03 ***Een speciale trein, met de naam "Trein van de 1000" vertrok op 5 mei vanuit Brussel naar Kraków in Polen. Tijdens de terugrit werd hij gefotografeerd te Chybie (PL) op 9 mei 2015, nabij de Tsjechische grens.***
Michel HANSSENS.

"Le Chemin de Fer du Bocq" verlengd tot Bauche

Vrijdag 12 juni 2015 was een historische dag voor "Le Chemin de Fer du Bocq". Op deze dag werd het vernieuwde lijngedeelte tussen Purnode en Evrehailles-Bauche in gebruik genomen. De heer Denis MATHEN, Gouverneur van de provincie Namen, was aanwezig op deze feestelijke gebeurtenis.

De genodigden werden ontvangen te Spontin, aan boord van de 4602. Na toespraken van Bernard VERVY (TSP-voorzitter) en Alain DEFECHEREUX (verantwoordelijke "Le Chemin de Fer du Bocq") reed de motorwagen tot aan het vroegere eindpunt te Purnode. Daarna reed men verder tot aan het nieuwe eindpunt. De motorwagen stopte aan de overweg, gelegen aan de inrit van het station Evrehailles-Bauche. De nieuwe terminus van de CFB ligt voor deze overweg. Er werd een tijdelijk perron aangelegd. Nadat de gasten waren uitgestapt, mocht de heer Gouverneur het lintje doorknippen. Daarna ging het terug richting Spontin, waar een drankje werd aangeboden.

De lijn werd hierdoor 1000 meter langer. Het was ruim 54 jaar geleden dat een trein dit baanvak had bereden. Het totale gebrek aan onderhoud, sinds de doorrit van de laatste trein in 1961, maakte de vervanging van de volledige infrastructuur noodzakelijk. Dit alles werd verwezenlijkt dankzij de tomeloze inzet van een tiental uiterst gemotiveerde vrijwilligers gedurende één jaar. Na de secties Spontin - Dorinne-Durnal (2001) en Dorinne-Durnal - Purnode (2007) is nu het gedeelte Purnode - Evrehailles-Bauche aan de beurt om de bezoekers te laten genieten van het prachtige landschap.

De volgende stap is het verbinden van de overweg met het station van Evrehailles-Bauche (ongeveer 300 meter). Hierbij voorzien we de aanleg van een omloopspoor. Als alles goed verloopt, moeten we deze plaats in de loop van 2016 bereiken. Dit alles hangt echter af van de omvang van de werken die vanaf september tussen Braibant en Ciney moeten worden uitgevoerd.

Ondanks deze feestelijke dag, moesten we ook aan minder prettige zaken denken. De volgende dag werden immers de voorschriften van kracht, die opgelegd worden door de nieuwe wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen in werking en voor het gebruik van het nationale spoorwegnet.

Het is TSP sinds die datum niet langer toegestaan om gebruik te maken van het Infrabel-net. Zo wordt België het enige land in Europa waar historische en toeristische treinen niet langer kunnen rijden. Een zeer triest voorrecht...

Wat betreft de museumlijnen: "Le Chemin de Fer du Bocq" ontving in extremis de toelating om verder te blijven werken. Er gelden wel een aantal beperkende maatregelen. Zo mogen bijvoorbeeld alle wissels die niet vergrendeld zijn of niet bewaakt worden door een bevoegd persoon slechts worden bereden aan 10 km/h. Het laten rijden van twee treinen op de lijn vereist de verplichte aanwezig-

De heer Denis MATHEN (rechts) knipt het lintje door, bijgestaaan door Bernard VERVY (voorzitter van TSP). Evrehailles-Bauche, vrijdag 12 juni 2015. *TSP-CFB.*





FOTO 128-04 ***De 4602 aan het nieuwe eindpunt te Bauche.*** *TSP, 16 juni 2015.*

heid van een onderstationschef. Een andere zeer beperkende maatregel is de verplichte medische keuring, zowel psychisch als fysiek, die geheel buiten de normen is voor onze bestuurders (er is feitelijk geen verschil tussen de bestuurder van een HST of van een toeristische trein die aan 40 km/h rijdt). Dit beperkt momenteel het veiligheidspersoneel tot een handvol professionele treinbestuurders dat nog kan ingezet worden. Dit zal zonder twijfel een aantal vrijwilligers demotiveren die gedurende vele jaren deze taak op een veilige manier vervulden. Deze vrijwilligers waren door hun aantal steeds van essentieel belang en dit zal zonder twijfel in de toekomstige exploitatie van de lijn tot problemen leiden.

Dit veiligheidsniveau moet het ons mogelijk maken dat toeristen de CFB, gelegen in een zeer mooie vallei, kunnen blijven ontdekken.

De CFB kon vorig jaar ruim 14.000 bezoekers bekoren. Dit aantal is voor de vrijwilligers van "Le Chemin de Fer du Bocq" de aanzet om te blijven nadenken over het enorme onontgonnen potentieel van onze activiteiten. De toeristen, die gebruik maken van onze historische treinen, stappen steeds verheugd uit, dankzij de magie van het spoor. Het haalt tevens het kind-zijn in ons weer naar boven en doet ons versteld staan over de indrukwekkende technische complexiteit van het spoor. Het vervult ons ook met het verlangen naar de vervlogen sfeer die eigen was aan de secundaire spoorlijnen van het koninkrijk.

We hebben nog veel plannen voor de toekomst:

- de heraanleg van de sporen in het station van Evrehailles-Bauche, zodat we kunnen rangeren met onze treinen;
- de inrichting van een privéstation in Ciney. Hierdoor moeten we niet langer ons historisch materiaal aanpassen aan de hedendaagse normen om te kunnen rijden tussen onze museumlijn en de sporen van het nationale net;
- de oprichting van een spoorwegmuseum dat ons toelaat om het materieel beter te stallen;
- het verkrijgen van het label "attraction touristique" (toeristische attractie) van het Waalse gewest om onze bekendheid en bezoekersaantallen te verhogen, omdat het onderhoud van een spoorlijn, tunnels, bruggen, materieel en het verzorgen van de nodige publiciteit enorme investeringen vergt.

Onze spoorlijn wordt vanaf 1 september eerstkomend ingekort. Het lijkt dubbelzinnig om eerst te jubelen over de verlenging van de lijn en daarna te spreken over het inkorten ervan. "Le Chemin de Fer du Bocq", die nu Ciney verbindt met Evrehailles-Bauche via Spontin, heeft tussen Ciney en Braibant een vier km lange gemeenschappelijke bedding met lijn 162 Namur - Luxembourg. Infrabel is volop bezig met het moderniseren van deze lijn. Hierdoor zijn wij gedwongen om onze lijn te verleggen (het originele tracé dateert al van 1897!) en zo ruimte te maken voor de werken. Vanaf 1 september 2015 en dit voor een geschatte periode van 2 jaar zullen onze treinen niet langer de verbindingen in het station van Ciney kunnen verzekeren. Deze werken, opgelegd aan onze vereniging, zullen ongetwijfeld tijdens de komende jaren een zware financiële impact hebben op de werking van "Le Chemin de Fer du Bocq". Wij blijven u zeker op de hoogte houden van deze werken.

In tussentijd hopen wij om u deze zomer welkom te mogen heten, wanneer u dit prachtige nieuwe lijngedeelte komt ontdekken en hiermee ons project steunt.

Niet te missen afspraken zijn de grote rommelmarkt van Spontin op zondag 2 augustus 2015 en ons "Stoomfestival" op 15 en 16 augustus 2015 (zie middenkatern).

De laatste overbrengingen van materieel door TSP

Sinds 13 juni, de ingangsdatum van de nieuwe wetgeving, mag TSP niet meer rijden op het Infrabel-net. Nog voor deze datum heeft TSP drie belangrijke overbrengingen uitgevoerd van materieel tussen de verschillende vestigingsplaatsen van de vereniging en de werkplaatsen van de NMBS.

De eerste overbrenging had plaats op 2 mei 2015. Ze begon met een rit van Schaarbeek naar Stockem, met de 202.020 en de 6077, die drie K-rijtuigen van TSP sleepten.
Te Stockem werd een konvooi van zeven locomotieven en drie K-rijtuigen (als remgewicht) samengesteld. Hierbij was de 2001, die door het Historisch Patrimonium van de NMBS werd aangekocht en de 5201, 7381, 7384, 7386, 7388 en de 7389, aangeschaft door TSP.
Deze trein, gesleept door de 202.020 en de 6077 reed eerst naar Spontin. Hierdoor kon voor de eerste maal een elektrische locomotief - de 2001 - worden gezien op lijn 128.



FOTO 128-05 ***De speciale trein werd voor de werkplaats van Stockem klaargemaakt. In volgorde zien we de 2001, 7388, 7389, 5201, 7384, 7386 en 7381.*** *TSP, 2 mei 2015.*

De tweede overbrenging gebeurde op 30 mei. De trein van Stockem werd van Spontin naar Schaarbeek overgebracht. Na de aankomst te Schaarbeek reden de 202.020 en de 6077 naar Antwerpen-Noord om onze 2021 op te halen.

Zaterdag 6 juni 2015 gebeurde de laatste overbrenging van materieel. De dag begon met een rit van Schaarbeek naar Monceau, met een trein, samengesteld met de 202.020 + 2021 + K-rijtuig + 6077.
Te Monceau werden de 7349, 7358 en de 7394 aan de trein toegevoegd. Daarna ging het naar Saint-Ghislain waar de 2021 en drie 73'ers werden afgekoppeld. 's Avonds werd een nieuwe trein samengesteld, die terugkeerde naar Schaarbeek. De 202.020 en de 6077 omkaderden de P8 en het M1 BC-rijtuig 43.045.

In de toekomst zal TSP een beroep moeten doen op privéoperatoren om haar materieel te verplaatsen tussen de verschillende vestigingsplaatsen.

FOTO 128-06 ***Voor de eerste keer in haar geschiedenis zag men op lijn 128 een elektrische locomotief. Het was de 2001 die bewaard wordt door het Historisch Patrimonium van de NMBS. We zien haar hier op 10 mei in het station van Spontin naast de 5201. De 5201 heeft ondertussen België verlaten met bestemming Hongarije.*** *TSP.*





FOTO 128-07 *Een ander zicht op de 2001 op "Le Chemin de Fer du Bocq", genomen op 10 mei te Dorinne-Durnal. Wanneer zal men aanvangen met de elektrificatie van de lijn?* TSP.

FOTO 128-08 *TSP deed haar laatste overbrenging van materieel op 6 juni 2015. Het eerste konvooi was samengesteld met de 202.020 en de 6077 die de 2021 en een K-rijtuig omsloten. Doorrit te Godarville (L 117 tussen Manage en Luttre).* TSP.





FOTO 128-09 *De 29.196 van de stelplaats Merelbeke rangeert op 8 juni 1966 in het station van Geraardsbergen, om trein 90045 te vormen, met bestemming Lessines. Het einde van de stoomtractie is in zicht, deze 29 werd op 24 februari 1967 geschrapt.*

De familie van de overleden Hugo NAUWELAERTS heeft TSP zijn enorme verzameling foto's toevertrouwd, waaronder 500 kleurendia's, genomen in de jaren '60. We kozen deze vier foto's om onze erkentelijkheid te tonen aan zijn familie, die ons deze kostbare documenten toevertrouwde om onze publicaties te sieren.

FOTO 128-10 *De 29.130 wacht op 4 juni 1966 op het vertrek in de werkplaats van Haine-Saint-Pierre. Gedurende gans haar leven bleef zij verbonden aan Haine-Saint-Pierre. Zij werd enkele maanden later, op 21 oktober 1966, geschrapt.*



FOTO 128-11 *Op 13 juli 1968 maakte Hugo de 604.05 onsterfelijk wanneer zij Dendermonde verliet met de semi-direct TT 1138 Gent-Sint-Pieters - Mechelen.*

FOTO 128-12 *Op 23 september 1967 wachtten de 212.113 (latere 6213) van Merelbeke en de 212.159 van Sint-Niklaas op hun volgende dienst te Antwerpen-Linkeroever. Het station werd gesloten op 23 mei 1971. De 212.159 werd het slachtoffer van een ernstig ongeval in de Kennedytunnel op 25 juni 1970 en werd geschrapt op 1 september 1970.*

Het bar-dancingrijtuig 17.902 wordt bewaard door TSP

Een lid van TSP heeft het bar-dancingrijtuig 17.902 aangekocht.

Bij de bouw van de 35ste Dms-pakwagen (nummer 17.435 voorzien) te Familleureux in 1978, werd al beslist om het te gebruiken als bar-dancingrijtuig. Toen de lege rijtuigkast was gebouwd, werd ze op 4 augustus 1978 geleverd aan de NMBS en naar de CW Mechelen overgebracht om het interieur in te bouwen. Het was klaar voor gebruik op 7 december 1978 en kreeg het nummer 17.902, ook bekend onder SR2 (UIC 51 88 89 70 002, vervolgens 61 88 89 70 002). Het werd zodoende een gezel voor de 17.901 (ex-I1 12.248 omgebouwd in 1974-1975).

In het begin droeg het de bruin-rode livrei van Railtour, met onderaan oranje banden.
Vervolgens kreeg het de regenboogbanden, karakteristiek voor het materieel van Railtour. De achtergrondkleur bleef bruinrood.
In de jaren '90 kreeg het rijtuig een volledig nieuwe livrei. De achtergrondkleur was het blauw van de "wagons-lits", getooid met banden in verschillende kleuren die het licht van de spots op de dansvloer moesten voorstellen.

Dit rijtuig werd gebruikt in beroemde nachttreinen, zoals de Freccia del Sole tussen Brussel-Zuid en Ancona, de Camino Azul tussen Brussel-Zuid en Port-Bou, de Ski-Express tussen Brussel-Zuid en Sierre, alsook in de Schaarbeek - Cerbère.

Met de afschaffing van de nachttreinen had dit rijtuig geen nut meer. Na verschillende jaren afgesteld te zijn geweest, werd het geschrapt met P.V. nr. 01-12 van 10 februari 2012.

Wat TSP met het rijtuig gaat doen, is nog niet helemaal duidelijk. Het zou kunnen worden herschilderd in de oorspronkelijke kleurstelling om een geheel te vormen met de twee Mitropa restauratietuigen op de CFB. Er is inderdaad vraag naar privétreinen met mogelijkheid om een feestje te bouwen.



FOTO 128-13 ***Het bar-dancingrijtuig 17.902 in zijn originele livrei, met oranje banden, in Groep R te Schaarbeek.*** *Paul DEWIT.*



De 17.902 in een Expo-trein te Brussel-Zuid, op 20 april 1982.
Guy BRIDOUX.

De 17.902, in de Freccia del Sole bij de doorrit in Brussel-Noord.
Daniel THIELEMANS.





FOTO 128-14 ***We zien het rijtuig hier te Vorst-Rijtuigen, met de karakteristieke regenboogbanden van Railtour. Oorspronkelijk was het een Dms-pakwagen, hetgeen men nog kan herkennen aan de uitbouw van de kast naar onder toe, waar aanvankelijk de toegangsdeuren voorzien waren (vergelijk met de oranje Dms-pakwagen links).***
Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

FOTO 128-15 ***Het kreeg een nieuwe, modernere livrei in de jaren '90, die het zal behouden tot zijn buitendienststelling. Vorst-Rijtuigen, 8 juni 2002.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Locomotieven

reeks 21

● De Tsjechische maatschappij, die al meer dan één jaar tracht de reeksen 11 en 12 van de NMBS te kopen (zie *ODB 121* p. 8), heeft ook haar interesse getoond voor een onbeperkt aantal machines van de reeks 21.
Het locomotievenbestand van de NMBS voor deze reeks bedraagt 37 eenheden in dienst (2105, 2108, 2114, 2115, 2118, 2123, 2124, en 2131 t/m 2160) alsook 16 locomotieven waarvan sommige al meer dan één jaar in park staan.

reeks 28

● Een tweede TRAXX van Railpool (186.181 - fabrieksnummer 34411/ 2008) is begin mei aangekomen in België. Deze is bestemd voor de Benelux-treinen. De NMBS heeft haar vernummerd naar 2862 en zij wordt ingezet vanaf 20 mei.
Deze locomotief is geleverd aan Veolia Cargo op 29 oktober 2008. In 2008 en 2009 werd zij verhuurd aan ITL, om daarna verkocht te worden aan Railpool, die haar verhuurde aan SBB Cargo van 2009 tot 2012, aan Metrans van 2012 tot 2014 en uiteindelijk aan Rurtalbahn Cargo tot april 2015.

● Sinds 27 april is er een locomotief van de reeks 28 in dienst op de nieuwe verbinding Austria Xpress (zie p. 26). Deze machine sleept de trein tussen Antwerpen en Passau aan de Oostenrijkse grens. Dit is tot op heden het langste traject dat door een locomotief van NMBS-Logistics wordt afgelegd.
Hier de dienstregeling:

42517 ①③

Antwerpen-Noord	04.47
Essen	05.16
Venlo	07.22/07.33
Köln Eifeltor	09.22
Passau	19.30

42521 ⑥

Antwerpen-Noord	04.35
Essen	05.16
Venlo	07.32
Köln Eifeltor	09.15
Passau	23.22

42506 ③⑤

Passau	03.54
Köln Eifeltor	17.43/20.50
Venlo	22.45
Antwerpen-Noord	01.45

42524 ⑦

Passau	05.50
Köln Eifeltor	18.00
Venlo	19.53
Antwerpen-Noord	22.45

● Vanaf 23 maart 2015 rijden de 28'en eveneens de nieuwe verbinding *Xpedys Köln Shuttle*. Deze verbinding wordt vijf maal per week uitgevoerd tussen Antwerpen en Köln via Neuss (zie p. 26). Hier de dienstregeling van de *Xpedys Köln Shuttle:*

47531 ①-⑤

Antwerpen-Noord	08.25
Montzen	11.13
Aachen West	11.36
Köln Eifeltor	14.15

47538 ①-④

Köln Eifeltor	22.30
Montzen	01.55
Antwerpen-Noord	04.42 (① 04.38)

47538 ⑤

Köln Eifeltor	22.30
Montzen	01.38
Antwerpen-Noord	03.55

SCHRAPPINGEN

4131: 06-05-2015 FHS

IN PARK

610: 13-03-2015 NK
619: 06-06-2015 NK

UIT REVISIE

336:	-04-2015 MOD
431:	-05-2015 MOD
441:	-04-2015 RI
536:	-04-2015 RI
539:	-05-2015 RI
553:	-05-2015 RI
902:	-04-2015 MOD
909:	-04-2015 MOD
910:	-05-2015 MOD
926:	-05-2015 MOD
2736:	21-04-2015 RI
2814:	12-05-2015 RI
2815:	29-05-2015 RI
2810:	30-04-2015 RI
2819:	06-03-2015 RI
2831:	17-03-2015 RI
2837:	11-06-2015 RI
2840:	14-04-2015 RI
2841:	27-03-2015 RI
3015 (CFL):	28-04-2015 RI2
5509:	29-05-2015 GR
6254:	11-03-2015 RI

AFKORTINGEN

FHS:	Hasselt
GR:	Grote revisie
MOD:	gemoderniseerd
NK:	Kinkempois
RI:	Tussentijdse revisie



In de vorige uitgave werd gesproken over de tractie- en remtesten te Stockem op 12 maart 2015 met vier locomotieven van de reeks 11 (1183, 1184, 1189 en 1191). Hier twee foto's van deze proeven. *Michel DEMOULIN*





← Na de 9136 en 9138 van de stelplaats Oostende (zie Op de Baan 121 blz. 12-13), was het nu de beurt aan de 9123 "Haldis" van Merelbeke om een nieuw grijs kleedje aangemeten te krijgen. Tevens werd zij voorzien van een "luchtdroger" (voor de pneumatische systemen) om de Desiro-motorstellen te kunnen rangeren.
De andere 91'en van Merelbeke (9109, 9132, 9150 en 9152) zullen waarschijnlijk afgesteld worden om wisselstukken te leveren voor de 9123
Michel NERINCKX

reeks 55

● De 5509 TVM heeft een algemene revisie ondergaan en verliet de CW op 8 juni 2015. Dezelfde dag kwam de 5514 TVM in de Centrale Werkplaats Salzinnes aan, eveneens voor een algemene revisie. Buiten de nieuwe grijze decoratie is de locomotief ook voorzien van het TBL1+ systeem, een airconditioning en een stroomgroep voor de batterijen.



FOTO 128-16 ***De installatie van de airco in de stuurpost, leidde onherroepelijk tot het plaatsen van een rooster.*** *Pierre HERBIET.*

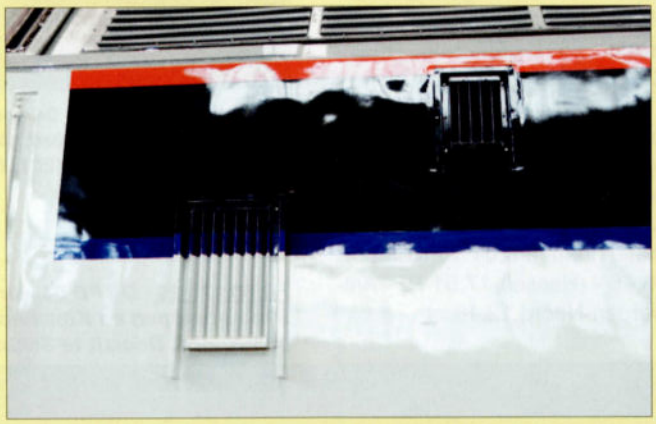


FOTO 128-17 ***Voor de werking van de nieuwe stroomgenerator voor het opladen van de batterijen werden twee roosters geplaatst voor de ventilatie.*** *Pierre HERBIET.*

FOTO 128-18 ***Op 27 mei 2015 werd de 5509 onderworpen aan een testrit tussen Salzinnes en Beauraing. Zij wacht op de toelating om de Centrale Werkplaats te verlaten.*** *Armand BEERLANDT.*



Reeks (66)

● Om haar activiteiten in Open Access naar Duitsland uit te breiden heeft NMBS-Logistics beslist om enkele locomotieven Class 66 van Ascendos Rail te huren. De PB 04 kwam op 8 mei 2015 aan te Antwerpen-Noord. De machine kreeg het nummer 6663, maar draagt geen zichtbare kentekens, tenzij de letters BLX in de nummering (92 80 1266 063). De PB 04 werd in 2001 geleverd aan Porterbrook (Bombardier 20008 254-6). Deze maatschappij werd CBRail in 2004 en vervolgens in die van Ascendos Rail in 2010. Vooraleer bij NMBS-Logistics te belanden, werd zij van 2002 tot 2015 in Duitsland gehuurd door HGK, genummerd als DE 63 (sedert 2012 genaamd: Rhein-Cargo).

De PB 04 bevindt zich op dit ogenblik in een testfase, in afwachting van andere machines van de Class 66. Ze sleept regelmatig trein 54201 Kinkempois 16.45 - (Hasselt 17.51 P) - Antwerpen-Noord 19.18.



FOTO 128-19 ***De PB 04 van de Class 66, gehuurd door NMBS-Logistics, kwam op 8 mei 2015 aan te Antwerpen-Noord. We zien haar hier bij de overbrenging van Kinkempois naar Antwerpen-Noord, in trein 54201. Doorrit te Boirs, bij het verlaten van de tunnel van de Jeker.*** *Jean-Yves LAMBIET.*

FOTO 128-20 ***De PB 04 werd snel in gebruik genomen door NMBS-Logistics, voornamelijk tussen Antwerpen en Kinkempois of Genk. Op 4 juni sleepte zij trein 54201 Kinkempois - Antwerpen-Noord. Doorrit te Schulen, tussen Hasselt et Diest.*** *Johny BRAUNS.*



FOTO 128-21 ***Op 18 mei overschrijdt de PB 04 de Maas te Renory, op kop van trein 39440 Gent - Kinkempois.*** *Simon DE RIDDER.*

FOTO 128-22 ***Op 1 juni 2015 rijdt de 2804 door Geilenkirchen met een schroottrein voor de fabriek Aperam (ex-ALZ) te Genk. NMBS-Logistics heeft deze trein ingelegd in Open-Acces tussen Köln Eifeltor en Genk via Neuss - Krefeld - Viersen en Rheydt. De trein kwam uit Falconara in Italië en werd tot in Köln gesleept door TX Logistik.*** *Jean-Yvers LAMBIET.*



FOTO 128-23 ***Op 14 mei 2015 staan de 6260 en de 6247 in Heusden (lijn 15 tussen Mol en Hasselt) met een werktrein op een belangrijke werf voor het vernieuwen van de dwarsliggers.*** *Johny BRAUNS.*

De RI en GR van de reeksen 62 en 55

Het is nu meer dan twee jaar geleden dat de 6255 na een tussentijdse revisie (RI) als eerste van haar reeks de werkplaats verliet in de nieuwe blauwe Infrabel-livrei (zie *OP DE BAAN 102, p. 10-11*). Op dit moment hebben al 20 locomotieven de Centrale Werkplaats van Salzinnes verlaten na een RI: 19 van de reeks 62 van Infrabel of TUC-Rail en één machine van de reeks 55, namelijk de 5509 TVM die een grijze livrei kreeg.

Momenteel ondergaan drie locomotieven van de reeks 62 (6229, 6249 en 6282) en twee van de reeks 55 (5501 en 5514) een RI of een GR (grote revisie). Het scheelde weinig of de 6282 was de laatste machine die onder handen zou worden genomen, een gevolg van de slechte financiële toestand die ontstaan is door de steeds veranderende toewijzing van budgetten - een politiek waar men zich vragen bij kan stellen maar die momenteel zeer in de mode is bij de NMBS.

In elk geval zouden de RI en GR vanaf 2016 verder gezet worden met jaarlijks vier locomotieven die onder handen zullen worden genomen tot het einde van het contract.

Een eerste contract voorzag aanvankelijk 40 locomotieven van de reeks 62 die een RI of een GR moesten ondergaan. Een



FOTO 128-24
De 6282 was de laatste locomotief die aan beide zijden de oude lampen type Wilcox bezat. Ook de reeksen 15, 16, 26, 60, 61, 65 en een groot aantal motorstellen waren hiermee uitgerust. Vandaag heeft enkel de 6277 nog Wilcox-lampen aan één kant van de machine.
Pierre HERBIET, 30 maart 2015.

tweede, aangepast contract werd opgesteld voor de revisie van de andere nog bestaande locomotieven: 28 van de reeks 62 (Infrabel en TUC-Rail) en 18 van de reeks 55, waaronder de zes TVM-machines.
In 2015 is voorzien om 5 locomotieven reeks 62 te reviseren (RI). De 6282 is de laatste dit jaar. Dit laat toe om de revisie van de zes TVM-machines te versnellen.
De 5501 kwam begin maart aan in de werkplaats, gevolgd door de 5514 op 8 juni. Op dezelfde dag kwam de 5509 naar Schaarbeek.

Verschillende lezers hebben ons gevraagd welke werkzaamheden er worden uitgevoerd tijdens een revisie en wat het verschil is tussen een RI en een GR. We profiteren van de gelegenheid om de verschillende stappen in de revisie van de reeksen 62 en 55 te beschrijven zoals ze worden uitgevoerd in de Centrale Werkplaats Salzinnes.

De locomotief wordt in hall 08 volledig gedemonteerd. Enkel het chassis, de zijwanden, de bekabeling van de hoog- en de laagspanning en de pneumatische leidingen blijven over. Bij locomotieven die een GR ondergaan wordt de bekabeling eveneens vervangen.

Alle gedemonteerde onderdelen worden in aparte afdelingen gereviseerd, een aantal stukken gaan zelfs naar privébedrijven. De kast en het chassis worden grondig gereinigd en de verroeste delen worden weggesneden. Overbodige onderdelen zoals de stoomverwarming, oude koplichten enz. worden definitief verwijderd.
De dieselmotor type 567 van GM gaat naar hall 06 voor een revisie. De pakkingen, zuigers, schraapveren en drijfaslagers worden vervangen door nieuwe exemplaren en de krukas wordt geherprofileerd. Na de revisie zal de motor een GM 645 C geworden zijn, met meer vermogen en goed voor 1.200.000 km!

De hoofdgenerator (type D22 van ACEC-EMD) en de vier tractiemotoren type DN44 gaan naar hall 20 waar ze worden gedemonteerd, gereinigd en herwikkeld. De isolatie wordt gecontroleerd en de borstels en rollagers worden vervangen.

FOTO 128-27 →
De draaistellen ondergaan een volledige revisie in hall 07.
Pierre HERBIET, 30 maart 2015.



FOTO 128-25 ↑ ***De dieselmotoren worden gereviseerd in de hall 06. Links zien we een motor met 12 cilinders in V-opstelling van een 62; rechts een motor met 16 cilinders van een 55. Op de voorgrond twee paletten met nieuwe cilinderbussen.*** *Pierre HERBIET, 30 maart 2015.*

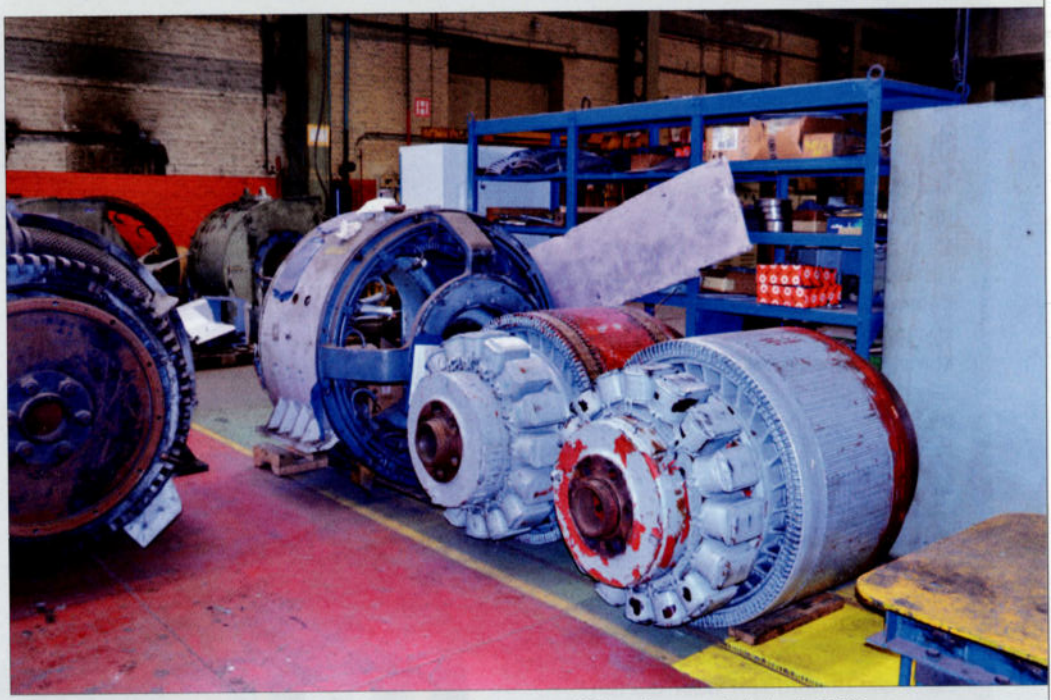


FOTO 128-26 ↑ ***De generatoren en hun inductoren tijdens hun revisie in hall 20.***
Pierre HERBIET, 30 maart 2015.



De twee draaistellen gaan naar hall 07 waar de kogelgewrichten en de rubberen stootkussens worden vervangen. De wielen ondergaan een ultrasoontest. Indien nodig worden ook de wielen en de rollagers vervangen, net zoals het vet in de aspotten.

Het volledige remsysteem (cilinders, verdelers, remkranen, compressor type Gardner) gaat voor revisie naar de CW Mechelen.

De kast en het chassis krijgen een volledige revisie waarbij de verroeste delen worden hersteld. Hierbij wordt een beschermlaag uit polyester aangebracht, die ook het uiterlijk van de kast ten goede komt. Ondertussen worden het dak en de zes deuren elders onder handen genomen.

Voor een GR worden bovendien de brandstoftanks en de koelwatertank gereinigd.

Naargelang de afzonderlijke onderdelen terugkomen van hun revisie of reparatie - of naargelang de aankomst van nieuwe stukken - worden alle componenten opnieuw gemonteerd. Indien nodig wordt hierbij de rolbrug van 110 t gebruikt.

De installatie van de airconditioning en van de nieuwe generator voor het opladen van de batterijen gebeurt op hetzelfde moment, samen met de nodige bekabelingswerken.

Eens alle onderdelen weer werden gemonteerd (lampen, buffers, batterijkasten, stoelen,...) wordt het dak weer op de locomotief geplaatst en wordt ze weer op haar draaistellen gezet. Daarna wordt de machine overgeplaatst naar een andere hal voor de definitieve afstellingen.

Wanneer er een plaats vrijkomt in de schilderswerkplaats, die steeds overbezet is door het vele werk, krijgt de kast van de locomotief een nieuwe verflaag. Het aanbrengen van de nieuwe livrei met haar ver-



FOTO 128-28 ↑ ***De kasten van de 6229 (links) en 6249 (rechts) tijdens het aanbrengen van de beschermlaag (polyester) in hall 08.*** *Pierre HERBIET, 30 maart 2015.*



FOTO 128-29 ↑ ***De 5501 tijdens het aanbrengen van de beschermlaag. Dit gebeurt 's nachts om de hinder te beperken.*** *Pierre HERBIET, 30 maart 2015.*



FOTO 128-30 →
De 6236 wordt door de 7404 naar de schilderswerkplaats geduwd.
Pierre HERBIET, 30 maart 2015.

schillende tinten (blauw, geel, zwart en wit), de afwerking en het aanbrengen van de verschillende opschriften vraagt de nodige tijd.

Vervolgens gaat de locomotief naar de proefbank om alle mogelijke en denkbare testen te ondergaan. Hierbij kunnen eventuele problemen en fabricagefouten tijdig opgespoord worden.

Wanneer een machine de proefbank verlaat, zullen er door alle diensten samen in totaal ongeveer 4.000 werkuren aan de locomotief besteed zijn.

Voordat ze aan de klant wordt afgeleverd, voert de locomotief nog een testrit op lijn uit, meestal naar Beauraing.

Na de revisie kan een 62, met nieuwe wielen, weer 12 tot 15 jaar mee.

Met een stuurpost aan beide kanten worden de 62'en van Infrabel zeer gewaardeerd, vergeleken met de locomotieven van de reeks 77. Vooral bij de inzet voor werktreinen (hun belangrijkste inzetgebied) bieden ze meer veiligheid. Er zijn nauwelijks "dode hoeken" vergeleken met de 77 waarop de zichtbaarheid minimaal is, wat al een aantal ongelukken heeft veroorzaakt.

De revisie en de aanschaf van nieuwe onderdelen voor de 40 locomotieven betekenen een investering van ongeveer 16.000.000 euro. Hetzelfde bedrag werd voorzien voor de werkuren.

Een ambitieus project voorziet, nog voor het einde van dit jaar, een revisie (GR) van de andere drie 55 TVM.



FOTO 128-31 ↑ ***De revisie van de 5509 is bijna voltooid op 30 maart 2015.*** *Pierre HERBIET.*



FOTO 128-32 ↑ ***De 6217 en 6254 op de proefbank waar de locomotieven volledig worden getest alvorens ze worden afgeleverd.*** *Pierre HERBIET, 11 maart 2015.*



FOTO 128-33 →
Op 27 mei 2015 wacht de 5509 op haar vertrek uit de Centrale Werkplaats Salzinnes om een testrit uit te voeren naar Beauraing. Rechts rangeert de 6255 een ballasttrein.
Armand BEERLANDT.

Motorstellen - Motorwagens

Reeks 441 tot 490 (AM 96)

● Met het in dienst stellen van de nieuwe dubbeldeksmotorstellen van de SNCF in de regio Lille tijdens het laatste trimester van 2014, ontdekte men een probleem met belangrijke spanningsschommelingen op de sectie-uiteinden van de lijn Lille - Froyennes die gevoed worden met 25 kV. Dit fenomeen zorgt voor zeer korte, maar hoge piekspanningen (tot 70 kV gedurende enkele milliseconden), maar die, als ze herhaaldelijk voorkomen, belangrijke beschadigingen kunnen veroorzaken aan het materieel. In december 2014 traden ernstige fouten op in het tractiecircuit van drie motorstellen van het type AM 96 (nrs. 441 t/m 490) tussen Blandain en Froyennes. De treinen Namur - Lille werden beperkt tot Tournai en vervangen door een bus tussen Tournai en Blandain. De SNCF organiseerde enkele heen- en terug-ritten, hetzij met dieseltractie, hetzij met de "Bibi" B 82500. Dit materieel rijdt ofwel op diesel ofwel elektrisch (1,5 kV= en 25 kV 50 Hz)en is de "Bi-versie" van de AGC van Bombardier. De NMBS had de reizigers kunnen helpen door het inzetten van motorwagens...

Begin mei kon men weer elektrisch gaan rijden op deze lijn, dankzij de aanpassingen aan twee motorstellen AM 96 die uitgerust zijn met een detectiesysteem en een beperkingsweerstand die het materieel moet beschermen tegen elektrische overspanningen.
Er zijn al enkele maanden gesprekken gaande tussen de verantwoordelijken van het Franse en het Belgische net. Hoewel de 25 kV geleverd wordt door de SNCF vanuit Lille, meent de directie van SNCF-Réseau dat de oplossing moet komen van de Belgische kant (Infrabel), omdat de problemen zich voordoen op Belgische grondgebied. Van haar kant vindt Infrabel dat zij niet verantwoordelijk is voor de kwalitiet van de spanning, geleverd door de SNCF. Gezien de onwil om snel een oplossing te vinden voor dit probleem, heeft de NMBS vrijwillig geïnvesteerd in de aanpassingen van haar materieel om zo de diensten tussen Tournai en Lille te kunnen hervatten. Het slachtoffer (NMBS) moet zich op haar kosten aanpassen aan een situatie waarvan zij zeker niet de oorzaak is!

Sinds 26 mei rijden er weer treinen tussen Tournai en Lille volgens de normale dienstregeling. Nochtans moet men in het station van Tournai overstappen om verder te reizen naar Lille (IC-19 Namur - Lille).
Motorstel 450 is het derde gewijzigde stel. Het werd uitgerust met speciale receptoren en registratietoestellen om metingen uit te voeren op het Franse net. Tijdens de week van 15 tot 20 juni 2015 werd het ter beschikking gesteld van de SNCF die er een reeks testen mee deed op "le réseau Nord" om de problemen vast te stellen in verband met de hoogspanning.
Vooraleer naar Frankrijk te worden gezonden, heeft de 450 een testparcours afgelegd op de Athus-Meuselijn om het fenomeen van de piekspanningen op een 25 kV-lijn van Infrabel na te gaan en de meettoestellen te testen. De doorrit van een motorstel van dit type is zeer uitzonderlijk op de Athus-Meuselijn.



FOTO 128-34 ***Op 8 juni 2015 heeft de 450 een testrit uitgevoerd tussen Ronet en Virton. Bedoeling was het fenomeen van piekspanningen op een 25kV-lijn van Infrabel na te gaan en haar meetinstrumenten te testen. Het motorstel overschrijdt hier de Maas en komt aan in de stopplaats van Anseremme.*** *Alain DEFECHEREUX.*

FOTO 128-35 ***Op 11 juni 2015 worden de motorstellen 690, 691, 694, 702 en 777 overgebracht van Oostende naar Athus. Doorrit te Marloie, gesleept door de 7748.*** *Pierre HERBIET.*



Reeks 601 t/m 782

● De NMBS heeft niet minder dan 90 gemoderniseerde tweeledige motorstellen verkocht aan het sloopbedrijf ECORE te Aubange. Een deel van de stellen is nog in dienst en zal tijdens het tweede semester van dit jaar buiten dienst gesteld worden.

Een nieuw lot van een tiental motorstellen werd in park gezet tijdens de maand juni, terwijl de 690, 691, 694, 702 en 777 van Oostende naar Athus werden overgebracht, in afwachting van hun laatste reis naar ECORE te Aubange.

Reeks 41

● Na het ongeval te Erquelinnes op 8 april 2005, werd de 4109 gedurende acht jaar bewaard in de werkplaats van Charleroi-Sud (zie *OP DE BAAN 67* blz. 45). Het werd vervolgens op 10 februari 2013 overgebracht naar de Centrale Werkplaats Salzinnes voor herstel en revisie. Dit was mogelijk dankzij de onderdelen van de 4117 (geschrapt na een ongeval te Mol op 12 maart 2002) en van de 4131 (zie hieronder).
De 4109 kon niet volledig samengesteld worden want het AB-rijtuig van de 3 motorwagens was beschadigd. De revisie van de 4109 werd beëindigd op 4 juni, waarna het een testrit aflegde tussen Ronet en Châtelet en terug, vergezeld van de 4106 om problemen te vermijden.

● De 4133 bevond zich sinds februari 2014 in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Hij werd gebruikt als prototype voor GR aan de reeks 41.
De 4101 kwam te Salzinnes aan op 1 april 2015 voor een Grote Revisie.

Afbraak van de 4131

De 4131 werd uiteindelijk gesloopt op 6 mei 2015. Deze motorwagen werd het slachtoffer van een ongeval op 19 mei 2007 in het station van Geel, als IRe 3210 Antwerpen-Centraal - Neerpelt / Hasselt.
In afwachting van een eventuele herstelling, werd hij in park geplaatst op 14 december 2008. Hij werd dus na 8 jaar geschrapt.
De 4131 werd in dienst genomen op 23 mei 2001 in de stelplaats van Hasselt. Op 3 augustus van datzelfde jaar muteerde hij naar Stockem. Op 1 september 2003 keerde hij terug naar Hasselt.



→ De ravage was enorm, zoals we kunnen vaststellen op bijgaande foto van 4 juni 2007.
Pierre HERBIET.

FOTO 128-36 ***Op 19 november 2002 zien we de 4131 als trein L 6082 Libramont - Dinant. Aankomst op tegenspoor te Gedinne.***
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ *De 4109 rijdt op 4 juni 2015 door het station van Jemeppe-sur-Sambre tijdens de testrit tussen Ronet en Châtelet, na zijn herstelling en revisie. De motorwagen wordt vergezeld door de 4106 als eventueel hulpelement.*
Luc NINANE.



→ *Het aantal Desiro-motorstellen werd op 9 maart 2015 verhoogd met de levering van de 08209 en de 08210 en op 20 maart 2015 met de 08594 en de 08595.*
De 08210, de laatste van de enkelspannige Desiro's, komt op 13 april 2015 aan te Sint-Katelijne-Waver, als L 1784 Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid.
Lucien CLAEYS.



← *Dit triest schouwspel biedt de NMBS aan de Nederlandse reizigers in het station van Roosendaal, eindstation voor de vierledige motorstellen reeks 800 met de L-treinen uit Puurs.*
We zien de 819, vol met tags (zoals praktisch alle andere), en bovendien met deuren buiten dienst ...
Rob de JAGER.



FOTO 128-37 ***Op 15 juni werd het motorstel 824 overgebracht vanuit Ronet naar de CW Mechelen voor een grote revisie en totale vernieuwing. Enkele dagen later werd het verstuurd naar de CW Gentbrugge voor de revisie van de rijtuigkasten. Nu was er geen speciale koppeling nodig, vermits het stel met de beide stuurposten in het midden aan elkaar werd gekoppeld (Henricot-koppelingen in het midden). De twee tussenrijtuigen zijn voorzien van de klassieke schroefkoppeling. Doortocht te Hombeek (lijn 53, tussen Mechelen en Dendermonde), gesleept door de 7757.*** *Roel DESAEGER.*

Rijtuigen

Drie I6-rijtuigen geschrapt

Drie I6-rijtuigen werden geschrapt door P.V. 15-003 van 6 mei 2015:
- I6 B nr. 12.604;
- I6 B nr. 12.652;
- I6 Bc nr. 14.607 (ligrijtuig).

Een nieuwe look voor de 17.903

Het Bistro-Barrijtuig (nr. 17.903) kreeg een nieuwe livrei met publiciteit "*Travel at 90 BPM to all summer festivals*)" voor de grote zomerfestivals die dit jaar in België worden georganiseerd. Het wordt ingezet in enkele speciale treinen die worden ingelegd naar deze festivals.

I11 in de "Vauban" en "Iris".

Tijdens de maand mei werd een I11-rijtuig eerste klasse toegevoegd aan de EC 90/91 "Vauban" en 96/97 "Iris".



FOTO 128-38 ***Het rijtuig 17.903 in zijn nieuwe publicitaire schildering. Vorst-Rijtuigen, 18 juni 2015.*** *Wim DE RIDDER.*

FOTO 128-39 ***Een I11 A-rijtuig opgenomen in de EC 97 "Iris" Brussel-Zuid - Basel. Deze overschrijdt op 7 juni de Moezel te Thionville. De EC wordt gesleept door de 26161 van de SNCF. Te Luxembourg werden, als versterking, twee Zwitserse rijtuigen toegevoegd.*** *Simon DE RIDDER.*



230

Levering NMBS: 21-05-1963

Nummering: 228.230: 21-05-1963 ⇨ 230: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	21-05-1963
⇨ Oostende:	22-05-1968	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	10-06-1982	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	31-06-1984	⇨ Haine-St-P:	30-09-1991
⇨ St-Ghislain:	01-06-1992	⇨ Merelbeke:	02-06-1996
⇨ St-Ghislain:	24-05-1998	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S:	08-01-2001	⇨ Oostende:	03-07-2006

Uit exploitatie: 21-10-2013

FOTO 128-40 ***Ath, 25-04-1991.*** *J-L VANDERHAEGEN.*



232

Levering NMBS: 13-06-1963

Nummering: 228.232: 13-06-1963 ⇨ 232: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	13-06-1963
⇨ Oostende:	26-05-1968	⇨ Stockem:	01-06-1974
⇨ Ronet:	13-10-1977	⇨ Kinkempois:	10-01-1983
⇨ Hasselt:	03-06-1984	⇨ Schaarbeek:	01-06-1986
⇨ Hasselt:	31-05-1988	⇨ Schaarbeek:	26-09-1988
⇨ Hasselt:	25-05-1990	⇨ Haine-St-P:	30-09-1991
⇨ St-Ghislain:	01-06-1992	⇨ Merelbeke:	01-06-1996
⇨ St-Ghislain:	24-05-1998	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S:	08-01-2001	⇨ Oostende:	11-12-2005

Uit exploitatie: 21-10-2013

FOTO 128-41 ***Halle, 07-09-1981.*** *J-L VANDERHAEGEN.*



247

Levering NMBS: 20-08-1963

Nummering: 228.247: 20-08-1963 ⇨ 247: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Schaarbeek:	20-08-1963
⇨ Ronet:	01-01-1968	⇨ Oostende:	26-05-1968
⇨ Stockem:	27-09-1970	⇨ Kinkempois:	03-06-1984
⇨ Schaarbeek:	01-06-1986	⇨ Kortrijk:	01-06-1987
⇨ St-Ghislain:	27-05-1995	⇨ Schaarbeek:	28-05-2000
⇨ Charleroi-S:	08-01-2001	⇨ Stockem:	10-12-2006
⇨ Kinkempois:	03-02-2013		

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 128-42 ***Floreffe, 14-04-2007.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*



253

Levering NMBS: 08-07-1965

Nummering: 228.253: 08-07-1965 ⇨ 253: 01-01-1971

Stelplaatsen:

		⇨ Ronet:	08-07-1965
⇨ Oostende:	01-06-1968	⇨ Stockem:	27-09-1970
⇨ Kinkempois:	17-03-1980	⇨ Kortrijk:	01-06-1986
⇨ St-Ghislain:	28-08-1995	⇨ Kinkempois:	21-12-1998
⇨ St-Ghislain:	30-05-1999	⇨ Charleroi-S:	28-05-2000
⇨ Kinkempois:	10-12-2006		

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 128-43 ***Holleken, 22-10-1981.*** *J-L VANDERHAEGEN.*



259

Levering NMBS: 24-09-1963

Nummering:
228.259: 24-09-1963
259: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇨ Oostende: 01-06-1968
⇨ Kinkempois: 17-03-1980
⇨ St-Ghislain: 28-08-1995
⇨ St-Ghislain: 30-05-1999
⇨ Kinkempois: 10-12-2006
⇨ Ronet: 24-09-1963
⇨ Stockem: 27-09-1970
⇨ Kortrijk: 01-06-1986
⇨ Kinkempois: 21-12-1998
⇨ Charleroi-S: 28-05-2000

Uit exploitatie: 30-09-2013



FOTO 128-44 ***Villers-la-Ville, 16-04-09.*** *Serge MARTIN*

599

Levering NMBS: 12-01-1971

Nummering:
855: 12-01-1971
599: 14-01-1981
(op papier: 07-10-1980)

Stelplaatsen:
⇨ Schaarbeek: 12-01-1971
⇨ Charleroi-Sud: 15-06-2003
⇨ Kinkempois: 10-12-2006

Uit exploitatie: 31-12-2013



FOTO 128-45 ***Brussel-Zuid, 26-06-92.*** *Yves STEENEBRUGGEN.*

2347

Levering NMBS: 01-08-1956

Nummering:
123.047: 01-08-1956
2347: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇨ Stockem: 30-09-1956
⇨ Ronet: 01-01-1974
⇨ Ronet: 01-06-1984
⇨ Antw. Noord: 28-01-2001
⇨ Brussel-Zuid: 01-08-1956
⇨ Brussel-Zuid: 31-05-1964
⇨ Stockem: 01-10-1981
⇨ Merelbeke: 01-02-1994

Schildering: blauw: 02-07-1992 (zij was de laatste groene 23)

Uit exploitatie: 25-03-2010



FOTO 128-46 ***Schaarbeek, 02-06-92.*** *Philippe DIEU.*

2377

Levering NMBS: 30-03-1957

Nummering:
123.077: 30-03-1957
2377: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇨ Stockem: 17-01-1958
⇨ Kinkempois: 03-06-1984
⇨ Oostende: 03-03-1994
⇨ Brussel-Zuid: 30-03-1957
⇨ Brussel-Zuid: 19-02-1960
⇨ Ronet: 25-05-1990
⇨ Antw.-Noord: 07-01-2002

Schildering: geel: 06-04-1979 - blauw: 03-03-1994

Uit exploitatie: 15-12-2011



FOTO 128-47XX ***Brussel-Noord.*** *Julien CASIER.*

NMBS-Logistics lanceert nieuwe Xpress-verbindingen



NMBS-Logistics bouwt langzaam maar zeker zijn eigen Europese netwerk met snelle transporten voor het gespreid verkeer uit, dit onder de naam *Green Xpress Network*. De maatschappij omzeilt hiermee COBRA, een samenwerkingsverband tussen NMBS-Logistics en DB Schenker op de as Antwerpen - Köln. De klanten kunnen nu een beroep doen op rechtstreekse en snelle treinen die volgens een vaste dienstregeling rijden. Ze kunnen bovendien de exacte positie van hun wagens in real-time opvolgen.

Na het opstarten van de *Swiss Xpress* op 15 maart 2015 (zie *OP DE BAAN 127*, blz. 21), creëerde NMBS-Logistics vijf nieuwe verbindingen: *Austria Xpress, Slovakia Xpress, Xpedys Köln Shuttle, Xpedys Rotterdam Shuttle* en de *Le Havre Xpress.*

Austria Xpress

De nieuwe verbinding naar Oostenrijk, de *Austria Xpress*, werd gelanceerd op 27 april 2015 en heeft Wien als bestemming. De trein rijdt twee keer per week: op woensdag en zaterdag wordt zowel in Antwerpen als in Wien vertrokken. Tussen Antwerpen en Passau (het laatste Duitse station voor Oostenrijk) wordt de trein door een lo- comotief van de reeks 28 gesleept. Het is voor het eerst dat een Belgische locomotief zo ver door Duitsland rijdt. Het is op dit moment het langste traject dat een Belgische machine in het buitenland aflegt. In Passau wordt de trein overgenomen door een machine van de Oostenrijkse maatschappij LTE. De rittijd van Antwerpen naar Wien bedraagt 30 uur. Onderweg worden in Köln wagens bijgevoegd of afgekoppeld. Merk op dat de trein via Nederland rijdt (langs Roosendaal en Venlo). Dit is een gevolg van het tussen NMBS-Logistics en DB Schenker afgesloten contract dat bepaalt dat - wanneer in open access wordt gereden - elke bewerking in Aachen West verboden is. Indien via Montzen wordt gereden, zou de locomotief in Aachen West van front moeten veranderen, en ook dit valt onder het verbod...

Slovakia Xpress

De *Slovakia Xpress* rijdt sinds 27 april 2015. Deze verbinding wordt in feite gekoppeld aan de *Austria Xpress* bij zijn aankomst in Wien. De wagens met bestemming Slowakije vervolgen hun weg via Bratislava, dit in samenwerking met ZSSK Cargo (goederenafdeling van de Slowaakse spoorwegen). De rittijd bedraagt 32 uur.

Xpedys Köln Shuttle

Sinds 23 maart 2015 rijdt de *Xpedys Köln Shuttle* vijf keer per week tussen Antwerpen en Köln. Om dezelfde reden als de *Austria Xpress* rijdt deze trein via Montzen en Neuss om een frontwissel te Aachten West te vermijden.

Xpedys Rotterdam Shuttle

De *Xpedys Rotterdam Shuttle* reed voor het eerst op 13 april 2015. Hij rijdt vijf keer per week tussen Antwerpen en Rotterdam, met aansluitingen naar Frankrijk, Spanje, Oostenrijk, Hongarije, Zwitserland en Zweden.
De Nederlandse maatschappij LOCON staat in voor de lokale bedieningen in Rotterdam.

Le Havre Xpress

Deze laatste verbinding werd gelanceerd op 13 april 2015. De trein rijdt vier keer per week tussen Antwerpen en Le Havre. Deze dienst wordt in samenwerking met OSR France uitgevoerd.

Sinds 27 april 2015 worden de treinen op de nieuwe verbinding* Austria Xpress *naar Wien tussen Antwerpen en Passau (Oostenrijkse grens) gesleept door een locomotief van de reeks 28. Het gaat om het langste traject dat momenteel door een locomotief van NMBS-Logistics wordt uitgevoerd. Op 28 mei 2015 sleept de 2827 trein 42506 Passau Hbf - Antwerpen-Noord langs de Main in de omgeving van Himmelstadt, tussen Würzburg en Gemünden (zie ook p. 9). *Steffen OTT.*





FOTO 128-48 ***Op 22 mei 2015 organiseerde Railpromo een reis voor een Nederlandse vereniging tussen Hengelo en Antwerpen, met terugrit op 24 mei. De rijtuigenstam werd geleverd door de NMBS en bestond uit vijf I10-rijtuigen met ertussen het Resto-rijtuig 16.007 en het bar-discorijtuig 17.903. Het geheel werd gesleept door de 2862. Hierboven de doorrit te Zegge, tussen Roosendaal en Breda, bij de terugrit van Antwerpen-Centraal naar Deventer op 24 mei.*** *Michel de ESCH.*

Railpromo is een Nederlands bedrijf dat speciale treinen - al dan niet met historisch materieel - inlegt voor diverse gelegenheden doorheen gans Europa. Zo heeft Railpromo al gebruik gemaakt van panoramische rijtuigen en van de beroemde Rheingold. Vanaf de komende winter zal Railpromo een skitrein inleggen vanuit Roosendaal naar Oostenrijk. Deze trein zal rijden van 18 december 2015 t/m 13 maart 2016, met op vrijdagavond vertrek vanuit Nederland (Roosendaal vertrek 19.43), en de zaterdagavond vertrek vanuit Oostenrijk (Bischofshofen 19.53, Landeck 21.00). Aankomst zondagmorgen te Roosendaal om 09.27. In Nederland zal hij de stations van Rotterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch en Venlo aandoen. In Oostenrijk wordt de dienst opgesplitst in twee routes die de stations van Kufstein, Wörgl, Jenbach, Innsbruck, Ötztal, Imst-Pitztal, Landeck, Westerdorf, Kirchberg, Kitzbühel, St-Johann-in-Tirol, Fieberbrunn, Saalfelden, Zell-am-See, Schwarzach-Sankt Veit, Sankt Johann-in-Pongau en Bischofshofen zullen bedienen.

FOTO 128-49 ***Doorrit van de trein te 's-Hertogenbosch, tijdens de terugrit naar Hengelo op 24 mei 2015.*** *Pierre HERBIET.*



Komt Arriva naar België?

In maart 2015 heeft Abellio, een filiaal van de NS, de concessie bekomen om gedurende 15 jaar openbare reizigersdiensten uit te baten per trein en per bus in Nederlands Limburg. Ten gevolge van ernstige onregelmatigheden werd Abellio uitgesloten en werd de concessie toegekend aan Arriva, filiaal van de DBAG. Arriva zal dus vanaf december 2016 tot december 2031 de diensten uitbaten op de lijnen Maastricht Randwijck - Kerkrade Centrum, Roermond - Venlo - Nijmegen (niet-geëlektrificeerd), Maastricht Randwijck - Roermond, Heerlen - Roermond en Heerlen - Aachen Hbf. De eerste twee verbindingen zijn sedert december 2006 in handen van Veolia, terwijl de drie andere nog steeds deel uitmaken van het basisnet van de NS.

In haar transportplan voorziet Arriva een nieuwe verbinding Aachen - Maastricht - Liège-Palais, genaamd "Limax".

Voor haar verbindingen onder draad zal Arriva over 36 motorstellen type Flirt 3, gebouwd door Stadler, beschikken, waarvan er acht uitgerust zullen worden om te rijden onder 1,5 en 3 kV gelijkstroom en 15 kV voor de Limax-diensten en 8 motorstellen type GTW, eveneens van Stadler, die zullen overgenomen worden van Veolia.

Arriva heeft nog niet meegedeeld welk type materieel gebruikt zal worden op de Maaslijn (Roermond - Venlo - Nijmegen), die pas in 2020 geëlektrificeerd zal worden.



Virtuële voorstelling van de toekomstige Flirt-motorstellen, besteld door Arriva. In de volgende jaren zullen zij naar Liège komen. *Stadler.*

Doorrit van de Eurostar 4003/4004 te Haren-Zuid op lijn 36N op 23 mei 2015, richting Leuven.
Lucien CLAEYS.



Een Mauzin-rijtuig te Erquelinnes

Op 9 juni 2015 heeft een meettrein van de SNCF een korte uitstap gemaakt naar Erquelinnes op het Belgische net, vanwaar hij weer vertrok naar Maubeuge en Aulnoye. Deze trein was samengesteld uit het Mauzin-meetrijtuig, ingesloten tussen de 69489 en de 69450. Daar de locomotieven van dit type niet toegelaten zijn in België, werd de trein gesleept door de 67494.

Het is niet de eerste keer dat dit rijtuig naar België komt. In het verleden kwam het meerdere keren per jaar naar Brussel, ingesloten in de express uit Paris.
Dit rijtuig maakt deel uit van een reeks van vijf rijtuigen, genummerd 211, 212, 213, 215 en 216, waarvan het eerste in 1937, dus reeds meer dan 75 jaar geleden, in dienst werd gesteld! Zij moeten geometrische onregelmatigheden vaststellen in de sporen. Zij rijden regelmatig, een of twee keer per jaar, in de lente en de herfst, over alle lijnen van het Franse net, volgens hun belangrijkheid.

Rijtuig 214 dat naar Erquelinnes kwam, onderscheidt zich van de andere door de aanwezigheid van een panoramisch salon op één van de uiteinden.



FOTO 128-50 ***Zicht op het Mauzin-rijtuig 224 (EVN: 63 87 99 78 214-6 F - SNCF). We zien het panoramisch salon, rechts op de foto.***
Dominique ALLARD.

FOTO 128-51 ***De meettrein bij zijn aankomst te Erquelinnes. Op de achtergrond zien we motorstel Desiro 08207 die trein L4781 met bestemming Charleroi-Sud heeft.***
Dominique ALLARD.



Nieuw in TRAIN WORLD: de 1503 en 211.006

Op 9 mei 2015 werden de 1503 en de 211.006, gerestaureerd in de wagenwerkplaats Monceau, toegevoegd aan de verzameling van "Train World" te Schaarbeek. Het TEE-rijtuig 135 (UIC 61 88 18 89 995-6), eveneens gerestaureerd, vervolledigde het geheel.

De 1503 kreeg haar originele blauwe kleur terug. Helaas behield zij haar "plastieken" koplampen, waar zij op het einde van haar loopbaan mee werd uitgerust, en die dus helemaal niet passen bij de rest van de schildering.

De 211.006 (6406) werd op haar beurt herschilderd in de originele versie. De enige bedenking is de nogal fantasierijke keuze van de cijfers om haar nummer aan te brengen. Men kan zich ook afvragen welk voordeel het publiek erbij heeft dat er een prototype wordt getoond. Was het niet beter geweest om hier een lijndiesel uit een reguliere reeks te plaatsen, zoals bijvoorbeeld een 51 of een 60?



FOTO 128-52 ***De 211.006 wordt op haar nieuwe verblijfplaats geduwd. Men moest eerst het postrijtuig 70302 verwijderen, alvorens men de dieselloc op haar plaats kon duwen.*** *Gwenaël PIERART.*

FOTO 128-53 ***Het konvooi, gereed voor vertrek naar Train World in Schaarbeek. In volgorde: de 1503, het TEE-rijtuig, de 211.006, het ligrijtuig type I5 14.530 en het Resto-rijtuig 16.006. Dit laatste werd overgebracht naar Monceau om er een speciale schildering op aan te brengen voor Train World. Monceau, 9 mei 2015.*** *Pierre HERBIET.*





FOTO 128-54 ↑ ***Op 15 mei 2015 rijdt de trein voorbij Hennuyères, gesleept door de 6041. Het ligrijtuig 14.530 bevindt zich achteraan de trein om als extra remgewicht te dienen.***
Gwenaël PIERART.

→ ***Op 12 juni, de dag voordat de wetgeving over de inzet van historisch matrieel inging, liet het Historisch Patrimonium van de NMBS nog een belangrijke overbrenging uitvoeren tussen de werkplaatsen Haine-Saint-Pierre en Brugge. De trein werd gesleept door de 6041 en bestond uit, in volgorde: I2 B-rijtuigen nrs. 12.106 en 12.164, het I5 Bc-ligrijtuig nr. 14.530, drie wagens type Tbikks, Fcs en Ucs, gevolgd door de 2001, het M1 BD-rijtuig 49.035, het K1 A-rijtuig nr. 21.043, de koninklijke pakwagen nr. 9 en het koninklijk K1 A-rijtuig nr. 23.001. Te Dendermonde werden de twee I2-rijtuigen, bestomd voor SDP, achtergelaten.***
Doortocht te Opwijk.
Lucien CLAEYS.



SCM verkoopt twee rijtuigen

→ ***SCM verkocht twee rijtuigen aan de gemeente Raeren: het K3-rijtuig 22.483 en het M1-rijtuig 42.005 . De 6041 bracht deze over van Maldegem naar Raeren. Eppegem, 28 mei 2015.***
Roel DESAEGER.



NEWS privéoperatoren

→ *Van maandag tot vrijdag sleept DB Schenker een trein met chemische producten tussen Kijfhoek en de aansluiting van Bayer in de Antwerpse haven. Op 4 mei 2015 werd de trein 44609 Kijfhoek 12.03 - Bayer 15.52, wegens werken aan de Lillobrug, omgeleid via de Noordlandbrug, de bruggen van de Zandvliet- en de Berendrechtsluis en het Kanaaldok.* Lucien CLAES.



↓ *Maandag en vrijdag, verzorgt DB Schenker de overbrenging van een kolentrein (60902) tussen Gent-Rodenhuize (04.47) en Gent-Zeehaven (05.00) voor rekening van NMBS-Logistics. Deze trein met bestemming Garching in Duitsland, is samengesteld uit oude tweeassige wagens van het type Fc. Hij rijdt enkel op vrijdag, onder het nummer 48577, tussen Gent-Zeehaven (13.11) en Garching (aankomst 's anderendaags om 10.20). Het lege stel verlaat Garching op dinsdag om 14.50 en komt 's anderendaags aan in Gent-Zeehaven om 11.27. DB Schenker vervoert de trein in twee delen, op maandag en vrijdag (trein 60901 Gent-Zeehaven 03.40 - Gent-Rodenhuize 05.00).*
Op vrijdag 10 april sleept de 6515, met meerdere uren vertraging, de beladen trein 60902 tussen Gent-Rodenhuize en Gent-Zeehaven. Deze trein rijdt op enkele tientallen meters voorbij de drukkerij van uw geliefde tijdschrift!
Wim WINDEY.





FOTO 128-55 ***Voor spoorwerken van de firma Swietelsky op de Heuvellandlijn tussen Heerlen en Valkenburg, werden Belgische DAXI zelflossers van het type Faccpps ingezet voor het vervoer van ballast. Op 4 mei 2015 sleept de 6511 de beladen trein 59639 tussen Maarssen en Valkenburg. Doorrit te Bunde.*** *Michel DE ESCH.*

FOTO 128-56 ***Sinds de maand mei legt Railtraxx twee keer per week een nieuwe trein in tussen Linz Voest-Alpine in Oostenrijk en Antwerpen-Waaslandhaven, waar hij wordt gesplitst voor verschillende klanten. In Antwerpen zijn dat Rhenus, Van Moer en Adpo; in Kortrijk de aansluiting te Heule en verder zijn er wagens voor verschillende bedrijven in Zeebrugge, Gent en Genk. Op 9 mei 2015 passeert de grijze 66012 van Railtraxx te Boirs op de lijn 24 tussen Tongeren en Visé met een trein naar Oostenrijk.*** *Dennis VANSUMMEREN.*



FOTO 128-57 ***Op 11 mei 2015 sleept de 186.150 van Crossrail de trein Gallarate - Zeebrugge die op dat moment enkele uren vertraging had. Doorrit te Schulen, op de lijn 35 tussen Hasselt en Aarschot.*** *Johny BRAUNS.*

FOTO 128-58 ***Het vervoer van steenkool dat door TX Logistik werd uitgevoerd tussen Amsterdam en Werdohl Elverlingsen (D) werd stopgezet. Dit betekent dat de inzet van de 73'ers van Rail Feeding om deze treinen te rangeren, overbodig werd. Op 31 maart 2015 sleept de RF 102 (ex NMBS 7394) voor het laatst een lege trein naar de Afrikahaven in Amsterdam om er beladen te worden.*** *Michel DE ESCH.*



RETROTRAIN

Zaterdag 12 september 2015

Grote ruilbeurs

RETROTRAIN, ons museum te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op 12 september aanstaande van 9 tot 16 uur.
Inkom: 2 euro, gratis onder de 14 jaar.
Het programma:

- **grote ruilbeurs - de grootste van het land - talrijke handelaars, verkoop van miniatuurtreinen, boeken, foto's;**
- **opening van de TSP-Boetiek: verkoop van de LOCO-kalender 2016 met 12 grote foto's en nieuwigheden;**
- **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.**

Zondag 13 september 2015

GESLOTEN

Nieuw!



BESCHIKBAAR VANAF JULI 2015

DE BROSSEL-MOTORWAGENS deel 1:

de types 551 - 552 - 553

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

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Spontin - Ciney - Bauche

15 & 16 augustus 2015

Stoomtreinenfestival

Op de meest spectaculaire spoorlijn van België






P.F.T. · T.S.P

www.cfbocq.be

SNCB

Stoomtreinenfestival Spontin - Ciney - Bauche

Programma

·Intensieve dienstregeling met stoomtreinen op Le Chemin de Fer du Bocq tussen Spontin, Ciney en Bauche

*Aanwezigheid van stoomlocomotieven 64.169 (TSP), TKH5387 (SCM) en 507 (JMT).

*Aanwezigheid van de locomotief St. Leonard uit 1893 (SDP), de oudste Belgische loc in rijvaardige toestand!

*Specialegenodigde: locomotief van Belgische makelij (La Meuse) de 1928, eigendom van S.G.B. (Stoomtrein Goes-Borsele, NL).

*Rangeringen en omwisselingen van locomotieven in de stations van Spontin en Dorinne-Durnal

*Miniatuurspoorbaan (ALAF) in het station van Dorinne-Durnal

*Baan met miniatuurstoomtreinen onder stoom te Spontin

*Onthaal, animatie voor kinderen, shop, drankgelegenheid, snacks in het station van Spontin.

*Drankgelegenheid en snacks in het station van Dorinne-Durnal.

*Station te Spontin geopend van 9u30 tot 18u30.

www.cfbocq

Dienstregeling

*Non-stop ritten tussen Spontin - Ciney - Bauche van 9u30 tot 18h30.

*Volledige dienstregelingen beschikbaar op www.cfbocq.be vanaf 30 juli 2015.

Tarienven

*Volwassene, heen en terug: € 15 (dagkaart: € 20).

*Kinderen van 4 tot 12 jaar, heen en terug: € 7,5 (dagkaart: € 10).

*Kinderen jonger dan 4 jaar: gratis.

*Tickets te koop in de stations van Spontin en Ciney en op de treinen.

*Geen reservaties, de plaatsen op de treinen zijn vrij te kiezen

Toegang

*Station Spontin: Autosnelweg E411, afrit 19, gratis parking vlakbij het station van Spontin

*Station Ciney: Autosnelweg E411, afrit 20bis, gratis parking. Met de gewone treinen van de lijn 162 (Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg).



CFB

Een initiatief van de VZW
Toerisme en Spoorpatrimonium
www.pfttsp.be

P.F.T. · T.S.P

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*:

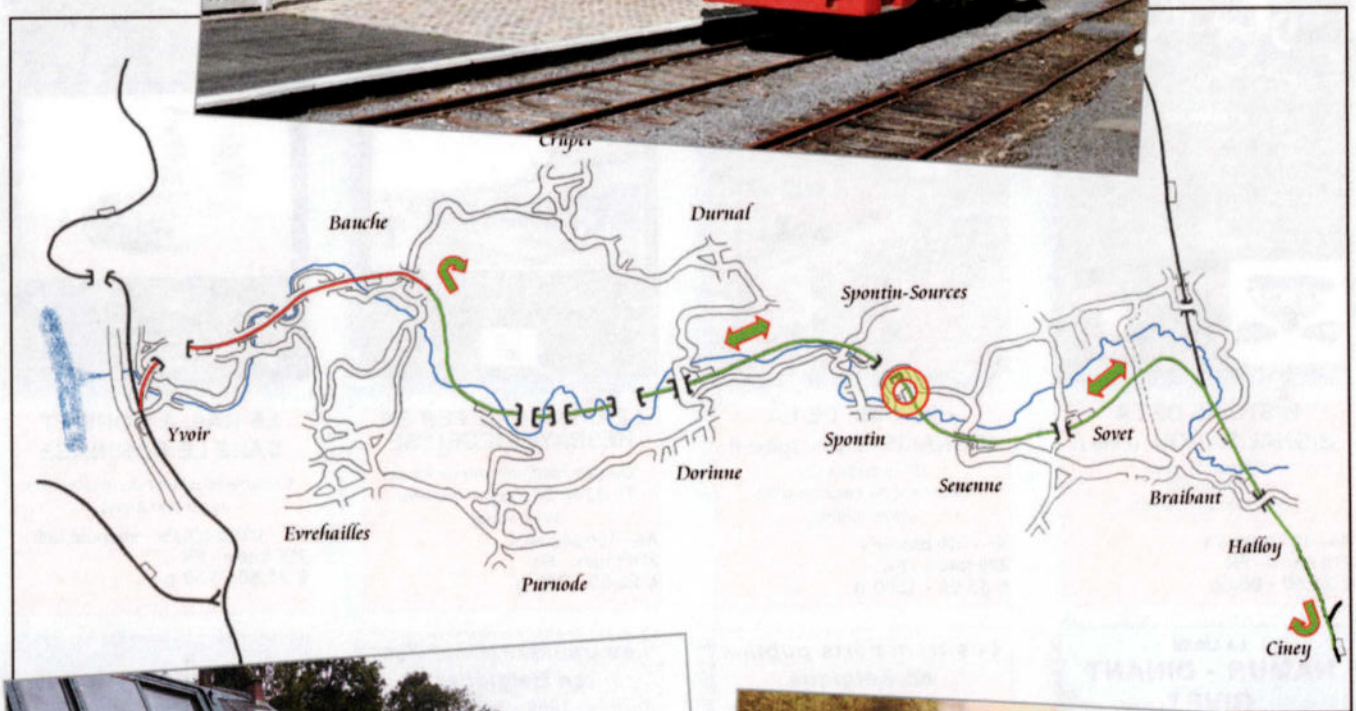
Prix / *Prijzen* 2015	Aller-retour/ *Heen-Terug*		Aller simple/ *Enkele rit*		Forfait 1 jour/ *Dagpas*	
	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*	Autorail	Autorail + Vapeur/*Stoom*
Adultes / *Volwassenen*	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / *Kinderen* (-12a./j.)	6 €	7,50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





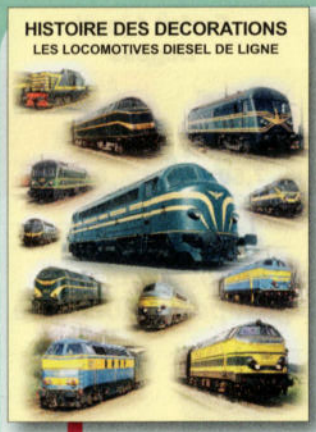




© Le Chemin de fer du Bocq 12/2014 – Sous réserve de modifications – *Wijzigingen voorbehouden.*

TSP-Boetiek

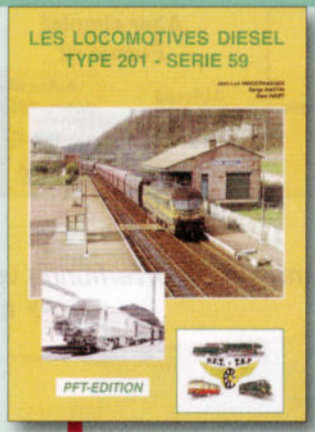
Boeken - TSP-edities



LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.

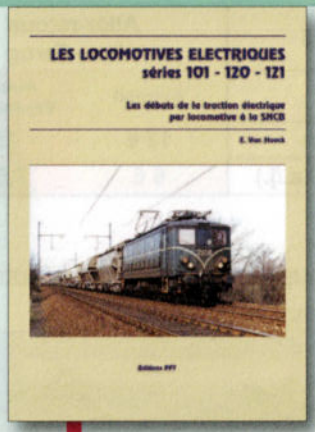
A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR. Gekartonneerde kaft-
€ 59,00 - 1600 g



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

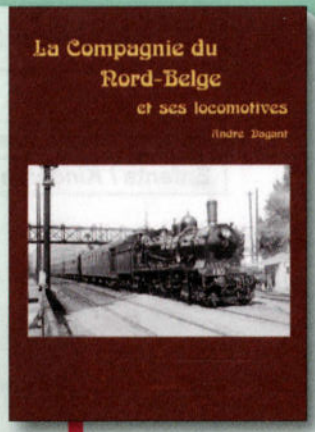


LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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

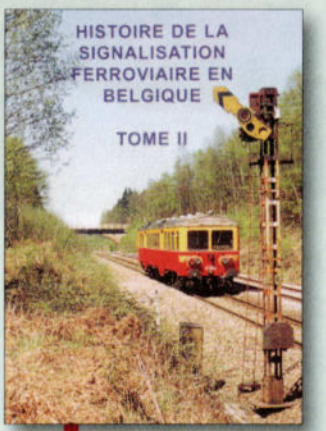
€ 59 - 1800 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

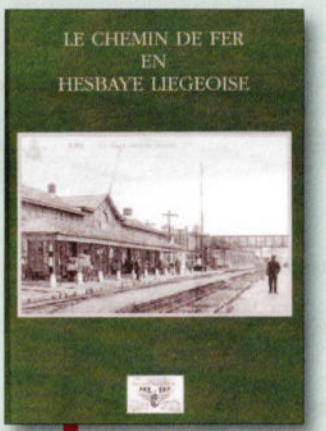
A4 - 191 pagina's
278 foto's - FR
€ 24,50 - 950 g



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 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

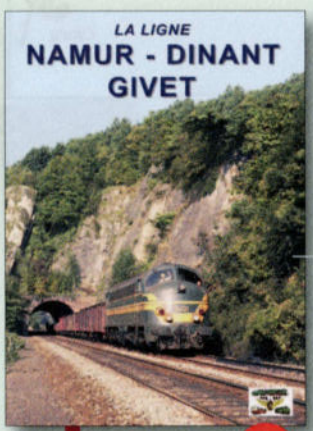
A4 - 168 pagina's
276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

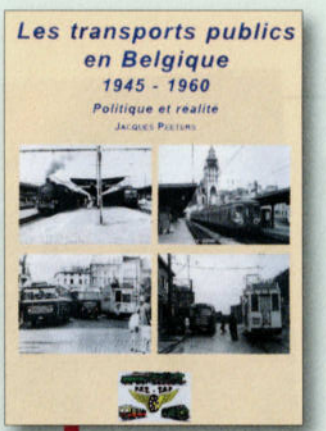
A4 - 160 pagina's - soepele kaft
258 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



LIJN 154

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

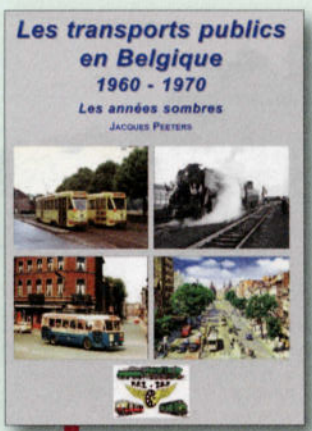
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
€ 39,00 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

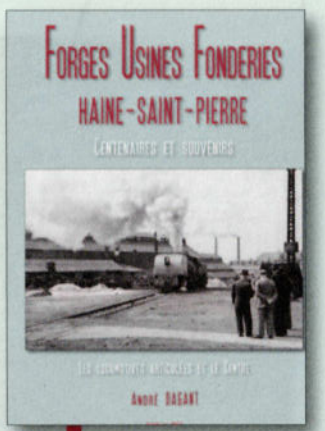
A4 - 287 pagina's - gekartonneerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig **€ 45 - 1500 g**



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



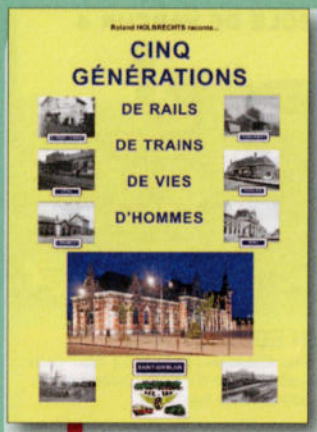
ONZE SPOORWEGEN 7
De reeks 22

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

Boeken TSP-edities

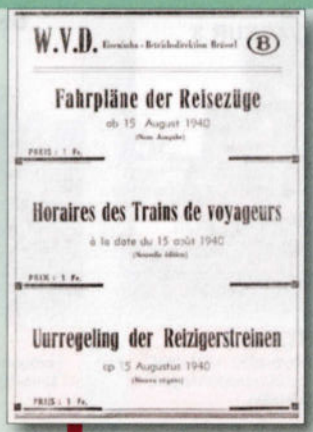


CINQ GENERATIONS

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

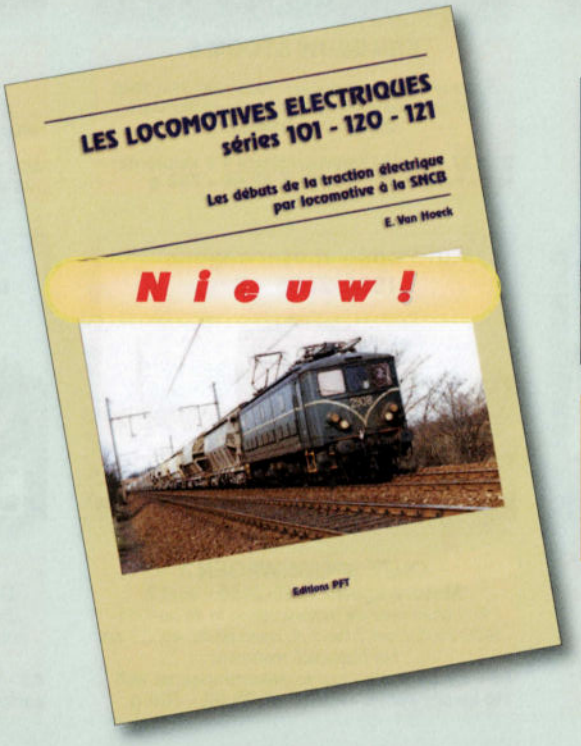
€ 35,00 - 1500 g



RAILEXPO 2010

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

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

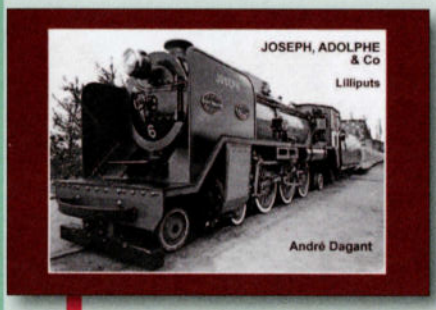




TRAMS IN BEELD 1

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 128-24) 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 128-29 ZW): dit zijn zwart-witfoto's.

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

Uiterste besteldatum: 30-09-2015

Leveringsdatum: ± 25-10-2015

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

Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32(0)65/51.07.76
- Fax : +32(0)65/66.45.41
- 💻 martinserge59@skynet.be (gebruik enkel dit e-mailadres bij bestelling via internet).

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





Fotothema's

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

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

Fotothema's (vervolg)

❑ Nr. 71 :	De 2302 (*OP DE BAAN 72*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 73 :	De 5117/ 5001 (zie *OP DE BAAN 74*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (*OP DE BAAN 77*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 77 :	Homologatieritten (*OP DE BAAN 77*)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 78 :	De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 82 :	Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 86 :	Reeks 22 in groene livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 90 :	De groene motorstellen reeks 700	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 92 :	De "Bolle Neuzen"-parade op L 128	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 93 :	De laatste 73'ers van B-Cargo	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 94 :	De 5167 en 5174 onderweg naar Italië	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 97 :	Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-le-Comte	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 98 :	De "Class 66" (PB01, 02 en 03)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 99 :	Locomotieven van de reeks 57(G2000)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 100 :	Locomotieven van de reeks 23	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 101 :	Locomotieven van de reeks 800 CFL	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 102 :	Postmotorstellen ex-type 1935	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 103 :	De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 104 :	De reeks 20 in groene livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 105 :	Het historisch motorstel 1935	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 107 :	NMBS-rijtuigen anno 2012	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 109 :	De reeks 26 in groene livrei	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 110 :	De reeks 26 drie verschillende schilderingen	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 111 :	Stoomspektakel op "le Chemlin de fer du Bocq"	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 112 :	De Benelux gesleept door de TRAXX'en reeks 28	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 114:	Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 115:	Lijn 122 tussen Melle en Zottegem	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 116:	In de Gentse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 117:	In de Antwerpse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 118:	Diesellocomotief 211.006 (6406)	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 119:	De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charlertoi	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 120:	Omgeving Geraardsbergen en 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
❑ Nr. 126:	Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€ 10,00	75 g
❑ Nr. 127:	Motorstellen 800 in oranje/grijze livrei	€ 10,00	75 g



FOTOTHEMA 128

10 foto's van de diesellocomotieven reeks 1800 van de CFL in actie in België.

Mededeling: Fotothema 128.

Bestellen - Verzendkosten

HOE BESTELLEN?

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

- Betalen met VISA of EUROCARD is eveneens mogelijk: vermeld uw volledig adres, uw volledig kaartnummer (16 cijfers), 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

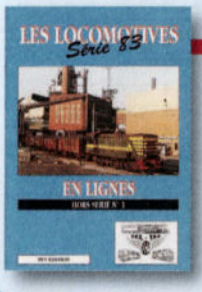
❑ **abonnement 2015**
(met ingang op 01-01-2015)

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



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

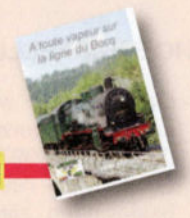
❑ Beschikbare jaren: 2005, 2011, 2013, 2014
per kalender: € 5,00 kp2

❑ LOCO 2015 € 11,00 kp2



DVD

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



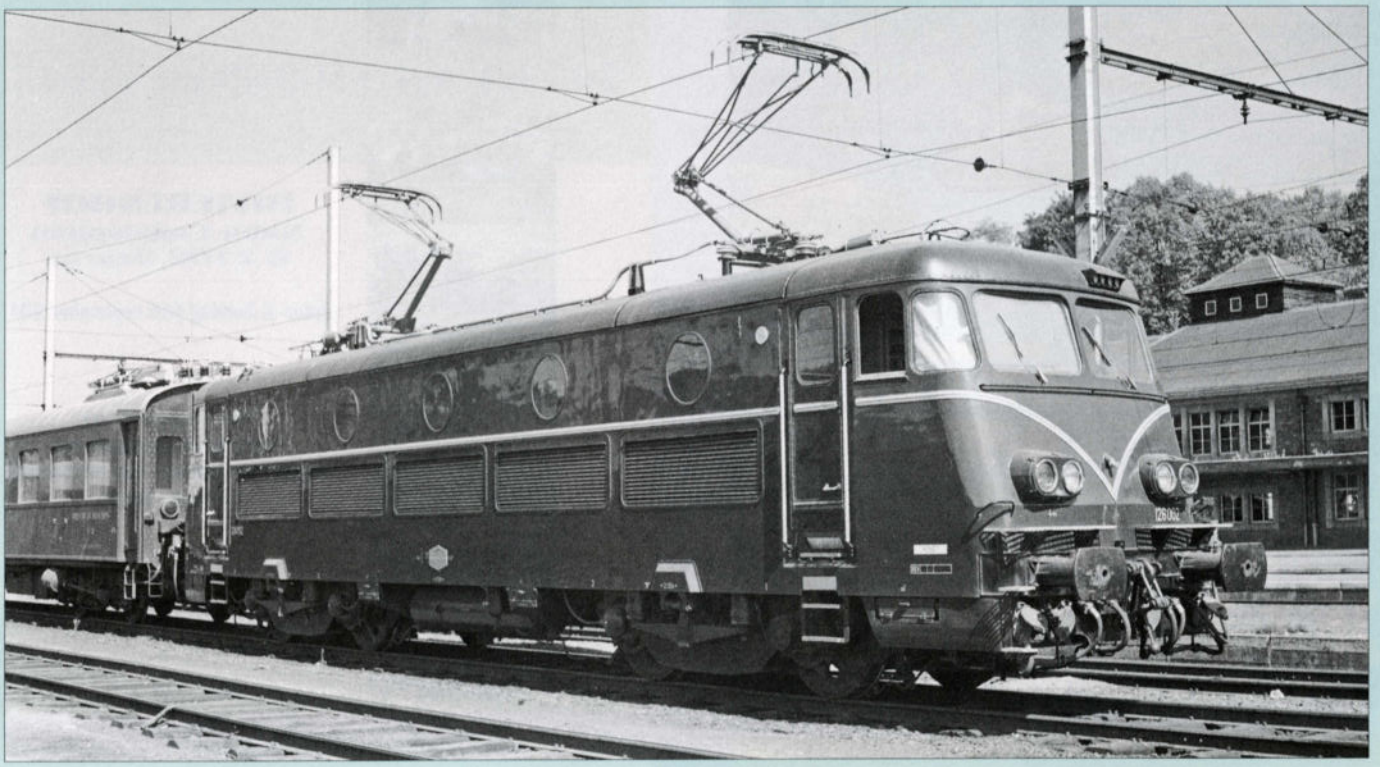
A toute vapeur sur le Bocq

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

Voor speurneuzen

Wij kregen alweer talrijke goede antwoorden betreffende de wedstrijd van april.
Het correcte antwoord is: ***de pantografen werden van plaats verwisseld.***
De winnares is: Anne DE NIES uit Sint-Joris-Weert.



Raadsel

De 554.02, in 1971 vernummerd naar 4602, verliet de Ragheno-fabriek in juli 1952. Tijdens een proefrit werd deze motorwagen gefotografeerd te... alvorens hij werd toegewezen aan de stelplaats Brugge. Wie geeft ons het juiste station waar deze foto werd gemaakt, samen met het aantal juiste antwoorden dat wij zullen ontvangen. De 4602 rijdt nu voor TSP op "Le Chemin de Fer du Bocq". De winnaar krijgt deze foto op formaat 13 x 19 cm.
Antwoorden per mail naar: pfttsp@gmail.com of per brief. Veel geluk!







EXPO TRAINS & MODÉLISME

25e édition / 25ste editie

Expo Trains & Modélisme

Au/In Centre culturel de Ciney Salle "CECOCO",

Rue Notre Dame d'Hal, 1 – 5590 Ciney Belgique/ België

Les/op 03 et/en 04
OCTOBRE / OCTOBER 2014
9 :00 – 18 :30

Contact : Martine OGER - Fays,2 – 5590 Ciney (Achêne)
Portable : 0032 (0) 479 90 50 69

E-mail : info@expo-tm.be
Site internet / Website: www.expo-tm.be

WANZE

05 et 06 septembre 2015

30 rue des Tombes
4520 ANTHEIT – WANZE

de 10H00 à 18H00

EXPO TRAINS MINIATURES

Venez visiter un réseau de plus de 100 mètres de voies

Entrée 2 €	http://www.amaf.be
BAR et Petite RESTAURATION	Email : type1@skynet.be
	Tel : 085/713343 - 085/232111

Organisation : A.M.A.F.

Association Mosane d'Amateurs Ferroviaires

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.*

Stadler

Nieuwe bestellingen

Stadler breidt voortdurend zijn gamma uit en het orderboek wordt steeds dikker. Twee recente bestellingen vallen bijzonder in het oog.

Op 9 juni ondertekenden Stadler en de maatschappij "*Fort Worth Transportation Authority*" een contract met een waarde van 100 miljoen dollar voor de levering van acht Flirt3 dieselstellen. Ze zullen ingezet worden op de lijn naar de luchthaven van Dallas / Fort Worth in Texas en in september 2018 in dienst worden genomen. Het is voor het eerst dat het Flirt-concept aan de andere kant van de oceaan wordt verkocht.
In de Italiaanse Aostavallei wordt een nieuw type trein geïntroduceerd: de Flirt bi-mode (3 kV gelijkspanning en diesel). Het contract, met een waarde van 43 miljoen euro, werd ondertekend op 12 mei 2015 en omvat vijf stellen die elk bestaan uit drie rijtuigen en een "power pack" (een gemotoriseerd deel zonder reizigerscompartiment). Er is een optie voor vijf bijkomende stellen. In 2018 zullen ze worden geleverd voor de lijn Torino - Aosta. Ze kunnen rijden aan 160 km/h in elektrische tractie (2.600 kW) en aan 140 km/h in dieseltractie (700 kW geleverd door twee motoren met 8 cilinders). Met deze stellen kan weer een directe dienst tussen Torino en Aosta aangeboden worden. Op dit moment moet overgestapt worden omdat het baanvak Ivrea - Aosta niet geëlektrificeerd is en dieseltractie in de nieuwe tunnel onder Torino (geopend in december 2012) verboden is.
Stadler volgt dus het voorbeeld van Bombardier dat in Frankrijk al met succes bimode motorstellen op de markt bracht (de AGC van de SNCF reeksen B81500 en B82500), en Alstom (de Regiolis, SNCF reeksen B83500, B84500 en B84900). Bi-mode-stellen (elektrisch en diesel) hebben het voordeel dat ze doorgaande diensten kunnen aanbieden over niet-geëlektrificeerde zijlijnen en zonder het gebruik van dieseltractie op geëlektrificeerde lijnen.
Deze bestellingen brengen het aantal verkochte stellen type Flirt op 1094 sinds de introductie van het model in 2004.



Virtuele voorstelling van de Flirt3 diesel van Stadler voor TexRail die ingezet zal worden naar de luchthaven van Dallas / Fort Worth in Texas. *Stadler.*



Een virtuele voorstelling van de Flirt bimode voor Val d'Aosta van Stadler voor de lijn Torino - Aosta. *Stadler.*

Oostenrijk: *indienststelling van de Desiro's*

FOTO 128-59 ***De nieuwe Desiro-motorstellen van de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) worden in dienst gesteld (zie* OP DE BAAN 125, blz. *41). Op 22 april 2015 voerde een motorstel een testrit uit op de Tauernspoorlijn, hier gefotografeerd nabij Angertal.*** *Michel HANSSENS.*



Verenigd Koninkrijk

CALEDONIAN SLEEPER

Sinds 1 april 2015 worden de nachttreinen vanuit London Euston naar Schotland (Fort William, Aberdeen en Inverness) niet meer uitgebaat door Scotrail, maar door Serco. Deze maatschappij kreeg van de Schotse regering een concessie voor 15 jaar en de treinen zullen rijden onder de al bestaande merknaam 'Caledonian Sleeper'. Serco investeert 160 miljoen pond in een vloot van 75 nieuwe rijtuigen die vanaf 2018 de huidige rijtuigen type Mk3 (ex-British Rail) moeten vervangen. Deze rijtuigen worden gebouwd door CAF in Spanje en zullen verschillende comfortklassen aanbieden, gaande van verstelbare slaapstoelen tot complete slaapcompartimenten met een eigen badkamer.
Serco heeft geen eigen locomotieven, de treinen worden gesleept door machines die bij GB Railfreight worden gehuurd. Op het geëlektrificeerde traject tussen London en Glasgow / Edinburgh worden locomotieven van de reeks 92 ingezet. Deze machines werden oorspronkelijk gebouwd voor het goederenverkeer door de Kanaaltunnel maar het tegenvallende vervoer zorgde ervoor dat een groot deel van de reeks niet of nauwelijks werd gebruikt. Vier locomotieven werden door Wabtec gerenoveerd voor deze nieuwe dienst. De legendarische onbetrouwbaarheid van de reeks 92 speelt GB Railfreight echter nog steeds parten. De maatschappij was uiteindelijk gedwongen om drie historische elektrische locomotieven te huren bij de museumvereniging "AC Locomotive Group": de 86101, 86401 en 87002. In principe worden ze gebruikt voor het overbrengen van de lege rijtuigen van en naar London Euston, maar als gevolg van de talrijke problemen met de reeks 92 worden ze regelmatig ingezet naar Edinburgh of Glasgow. Ook deze historische locomotieven kregen de nieuwe livrei.



FOTO 128-60 ***Serco huurt vier locomotieven Class 92 om de nachttreinen te slepen tussen London Euston en Glasgow / Edinburgh. Ze zijn echter weinig geliefd wegens de talrijke technische problemen met deze reeks. Op 8 mei 2015 staat de 92018 (in de nieuwe livrei) afgesteld in het station van Carlisle nadat ze er op 5 mei tijdens een opleidingsrit defect raakte.*** *Wim DE RIDDER.*



FOTO 128-61 ***Locomotief 87002 werd op 6 mei 2015 gefotografeerd in het station Edinburgh Waverley. Deze machine maakte deel uit van een reeks van 36 en ze werd in juni 1973 in dienst gesteld door British Rail. Na haar buitendienststelling in 2008 werd ze bewaard door de "AC Locomotive Group". Sinds 1 april 2015 wordt ze gebruikt door GB Railfreight voor het slepen van de Caledonian Sleeper, waarbij deze machine ook de nieuwe livrei kreeg. Hoewel de locomotief in principe enkel in London wordt ingezet voor het overbrengen van de lege rijtuigen, bewijst haar aanwezigheid in Edinburgh dat ze regelmatig moet inspringen voor een defecte 92.*** *Wim DE RIDDER.*



NEDERLAND

FOTO 128-62 ***Zoals vermeld in ons vorig nummer, heeft EETC (European Express Train Charter) zijn activiteiten stopgezet. Op 28 april 2015 verlieten de zeven Slowaakse, door EETC gehuurde Bcmh-rijtuigen van Wagon Service, Nederland met bestemming Slowakije. Tussen Kijfhoek en Venlo werden zij gesleept door de 9902 (ex-NS 1834) van LOCON. De 9905 (ex-NS 1836) van LOCON, vergezelde als voertuig het konvooi. Doorrit te Dordrecht Zuid.*** *Michel DE ESCH.*

FRANKRIJK: de eerste speciale trein van Simil500

Simil500 (*Sauvegarde Intégrale de Machines de Ligne de type CC 6500)* is een vereniging, opgericht in december 2004. In juli 2009 ging de vereniging samen met de ALSMF (*Association Lyonnaise de Sauvegarde de Matériel Ferroviaire*), die de CC 6559 van de schroothoop gered had. De doelstellingen van de SIMiL500 zijn het bewaren, het behoud in toonbare en rijvaardige staat van de CC 6534 *(1)* en de CC 6559 evenals het Corailrijtuig dat werd toevertrouwd aan de vereniging door de SNCF en het laten rijden van het materieel.

(1) Ter info, de CC 6534 wordt momenteel hersteld. Zij beëindigde haar commerciële loopbaan bij de TER van de regio Rhône-Alpes op 1 juni 2006 na een brand die een deel van de centrale besturingsapparatuur vernielde tijdens een rit naar Modane.



Op 26 april 2015 organiseerde de vereniging Simil500 haar eerste speciale trein tussen Lyon Perrache en Chambéry, gesleept door de 6559. Doorrit over de Rhône te Lyon St-Clair. *Thierry COCHIN.*

Duitsland

De motorwagens reeks 620

Sinds de overname van de firma Linke-Hofman-Busch (LHB) in Duitsland, commercialiseert Alstom motorwagens van het type LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen, vernieuwende lichte motorwagen voor lokale dienst), ontworpen door LHB onder de naam Alstom Coradia. Er bestaan meerdere modellen, genoemd naar hun lengte: LINT27 (enkele kast, DB reeks 640), LINT41 (tweeledige motorwagen, DB reeks 648), LINT54 (tweeledig, DB reeks 622) en LINT81 (drieledig, DB reeks 620). Zij kunnen rijden aan 120 km/h (LINT27 en 41) of 140 km/h (LINT54 en 81). Zij zijn in productie vanaf 1999 en sindsdien werden er al 770 motorwagens verkocht aan Duitsland (DB Regio, en talrijke privé-operatoren), Nederland (Syntus), Denemarken (Arriva, Lokalbanen (LB) en Vestsjællands Lokalbaner) en Canada (O-Train in Ottawa).

De LINT54 en LINT81, voorgesteld in 2011, onderscheiden zich van de LINT41 door het gebruik van klassieke draaistellen onder de kasten i.p.v. draaistellen type Jakobs, geplaatst tussen de twee rijtuigen zoals bij de LINT41.
Sinds mei 2014 worden door DB Regio 18 LINT54 (180 zitplaatsen) en 38 LINT81 (300 zitplaatsen) in concessie gegeven aan en ingezet op het *"Kölner Dieselnetz"* dat vanaf december 2013 opereerde onder het label "Vareo" op de lijnen:
- RE 12 Köln - Euskirchen - Gerolstein - Trier;
- RE 22 Köln - Euskirchen - Gerolstein;
- RB 24 Köln - Euskirchen - Kall / Gerolstein;
- RB 83 Jünkerath - Gerolstein - Trier;
- RB 23 Bonn - Euskirchen - Bad Münstereifel;
- RB 25 Köln - Gummersbach - Marienheide - Meinerzhagen;
- RB 30 Bonn - Ahrbrück.



Aankomst te Köln Süd van een trein, bestaande uit twee drieledige motorwagens van het type LINT 81 reeks 620 van de DB. *Stefan DENAYRE, 10 april 2015.*

Tsjechië: Vectrons voor Regiojet

FOTO 128-63 ***Sinds december 2014 heeft privéoperator Regiojet, die al vrij spel had op het Tsjechische net (tussen Praha en Havírov), zijn werkterrein uitgebreid met de verbinding Bratislava - Kosice in Slowakije. Het park van vijf locomotieven reeks 162 van Regiojet (ex-Ferrovie Nord Milano, zie*** **ODB 106,** ***blz. 38) werd aangevuld door het in leasing nemen voor vijf jaar van 3 Vectron-locomotieven van Siemens (193.205, 206 en 214) bij European Locomotive Leasing (ELL). Aanvankelijk overwoog Regiojet de aankoop van de locomotieven reeks 12 van de NMBS om deze diensten te rijden, maar omwille van onophoudelijke juridische problemen aangaande de aanwezigheid van asbest, koos men voor deze andere oplossing.***
Op 18 mei 2015 sleept de 193.206 de IC 404 Kosice - Bratislava, hier bij doorrit te Tahanovce (nabij Kosice). *William BOECKX.*



GENT CBM



De "Compagnie Belge de Manutention" (CBM), vandaag nog steeds actief onder de naam Sea-Invest-CBM, legt zich toe op logistiek en transport in de haven van Gent. Voor het uitvoeren van de rangeringen beschikte CBM vroeger over meerdere Cockerill-locomotieven met verticale ketel. Op de foto hierboven, die dateert uit 1966, zien we drie machines, de nrs. 1, 2 en 3, gestationeerd voor de kleine werkplaats die zich tussen het Noorddok en Middendok bevindt. *Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.*

FOTO 128-64 ***Deze kleine werkplaats bestaat nog steeds. De stoomlocomotieven zijn al lange tijd vervangen door zes Renault-locotractoren die tussen 1971 en 1973 tweedehands werden aangekocht bij "Houillères du Bassin du Nord Pas-de-Calais" (HBNPC nrs. 51 t/m 55 en 62). Op deze foto, genomen op 12 maart 2015, bevinden de nrs. 1 t/m 3 zich voor de werkplaats.*** *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



NORD-BELGE
Metalen sneltreinrijtuigen met draaistellen

Vervolg van OP DE BAAN 127

Overname door de NMBS

Op 10 mei 1940 nam de NMBS de lijnen op Belgisch grondgebied van de Nord-Belge over. Het rollend materieel van de Nord-Belge werd geïntegreerd in het park van de NMBS. De metalen rijtuigen met draaistellen werden toegewezen aan het type Z, later type N *(1)* en ontvingen de volgende nummers:

- AB 1 t/m 4: a3b4 1001 t/m 1004
- B 9 t/m 11: b9 1201 t/m 1203
- C 15 t/m 20: c11 1301 t/m 1306
- CD 27 t/m 31: c7p 1701 t/m 1705

Aanvankelijk bleven zij actief in het internationaal verkeer. Later werden ze voornamelijk ingezet in de directe treinen op de Waalse As.

Op 1 november 1944 waren er nog twee rijtuigen in goede staat, tien rijtuigen moesten worden hersteld en zes rijtuigen bevonden zich niet meer op het Belgisch grondgebied. Op 31 december 1944 was men er in geslaagd om twee rijtuigen te recupereren uit het door de geallieerden gecontroleerd gebied (vermoedelijk uit Frankrijk). Op 15 november 1945 kon een derde rijtuig opnieuw in het park van de NMBS opgenomen worden.

Drie rijtuigen bleven onvindbaar (nr. 1001, nr. 1201 en nr. 1304), zoals blijkt uit de materieellijsten uit de periode tussen 1 januari 1948 en 15 juli 1949, niettegenstaande de inspanningen van de internationale commissie "CIRI" (Commission Internationale de Recensement et d'Indification du matériel ferroviaire).
Vanaf 1 maart 1950 werd begonnen met de uitwisseling van materieel tussen de NMBS en de nieuwe Deutsche Bundesbahn. De drie rijtuigen konden gelokaliseerd worden in West-Duitsland:

- nr. 1001 bevond zich te Köln en was beschadigd;
- nr. 1201 bevond zich te Hannover en was zwaar beschadigd;
- nr. 1304 bevond zich te Essen en was zeer zwaar beschadigd.

De drie rijtuigen werden naar België overgebracht:

- nr. 1001 werd door de DB aan de NMBS teruggegeven volgens het PV nr. 21001 van 15 mei 1950;
- nr. 1201 werd teruggegeven volgens het PV nr. 21003 van 7 juni 1950;
- nr. 1304 keerde terug naar België volgens het PV nr. 21008 van 4 juli 1950.

Na hun terugkeer werden de rijtuigen naar de Centrale Werkplaats Mechelen overgebracht, niet om ze te herstellen, maar wel om ze te "reconstrueren".

- Nr. 1001 werd opnieuw in dienst gesteld op 12 februari 1952. De heropbouw van het rijtuig kostte 760.000 Belgische frank.
- Nr. 1201 kwam terug in dienst op 14 maart 1952. De kostprijs voor de heropbouw bedroeg 880.000 Belgische frank.
- Nr. 1304 verliet de C.W. op 21 januari 1952. De heropbouw kostte 1.040.000 Belgische frank.

Tijdens de wederopbouw werd in de drie rijtuigen een verlichting met TL-lampen geplaatst.

(1) Vanaf 1951 gebruikte de NMBS de aanduiding "type N" voor deze rijtuigen.

Het Z-rijtuig c7p nr. 1702 (ex-Nord-Belge CD 28) in het station Charleroi-Sud. De NMBS heeft geleidelijk de vensters in de kopwanden van de rijtuigen dichtgemaakt. *Foto Georges DESBARAX, verzameling TSP.*





Z-rijtuig type a3b4 1004 (ex-Nord-Belge AB 4) gefotografeerd te Brussel-Zuid in augustus 1951.
Foto G. DESBARAX, verzameling TSP.

Rijtuig c7p nr. 1701 (ex-Nord-Belge CD 27). Datum en plaats onbekend. *Foto NMBS.*





Een trein met bestemming Liège-Guillemins, gesleept door een diesellocomotief type 201 (later reeks 59), staat klaar om te vertrekken in het station Namur. Achter de locomotief ziet men een pakwagen van 14 m, een c7p van de reeks 1700, een c11 van de reeks 1300 en een K1-rijtuig. *Foto Georges DESBARAX, verzameling TSP.*

Rijtuig c7p 1702 (ex-Nord-Belge CD 28) in het station van Charleroi-Sud. *Foto J. QUANJER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.*





Op 10 september 1949 verlaat de directe trein 2552 het station Brussel-Zuid met bestemming Charleroi-Sud. De trein wordt gesleept door een van de zware locomotieven type 48, de 48.035 van het depot Montignies. Het lange treinstel is samengesteld uit L-rijtuigen behalve het eerste rijtuig, een c7p van de reeks 1701 t/m 1705. Blijkbaar is het erg koud voor de tijd van het jaar, getuige de rijp op het dak van het Z-rijtuig. Het station van Brussel-Zuid werd toen grondig verbouwd en opgehoogd, in verband met de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Het linker gedeelte van het station is al opgehoogd, terwijl het rechterdeel van het oude station nog in dienst is. Rechts ziet men de enorme betonnen fundamenten voor draagpalen van de bovenleiding.
Foto J. QUANJER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Foto 128-65 ZW ***Op 7 mei 1955 rijdt de semi-directe trein 1494 Charleroi-Sud - Liège-Guillemins langsheen de rotsen van Marche-les-Dames, gesleept door de 64.088 van stelplaats Kinkempois. Het treinstel bestaat uit 7 rijtuigen, waarvan 4 ex-Nord-Belge die zich achter de locomotief bevinden (twee c7p en vermoedelijk twee c11).*** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*



Vernummering van 1957

De afschaffing van de 1ste klasse in het binnenlands verkeer in 1952 heeft blijkbaar geen invloed gehad op het materieel type N. De rijtuigen a3b4 nr. 1001 t/m 1004 werden inderdaad gebruikt voor het internationaal verkeer. Ze behielden hun identificatie tot de definitieve opheffing van het systeem van de drie klassen door toepassing van het Bericht 22C/9F van 3 juni 1956. De oude 3de klasse werd de nieuwe 2de klasse en de oude 2de klasse werd de nieuwe 1ste klasse.

Deze herschikking van de rijtuigklassen leidde tot een algemene vernummering van het materieel op 10 juli 1957.
De N-rijtuigen type a3b4 en b9 werden echter gedeclasseerd; voortaan werden ze beschouwd als rijtuigen 2de klasse en werden niet meer ingezet in het internationaal verkeer.

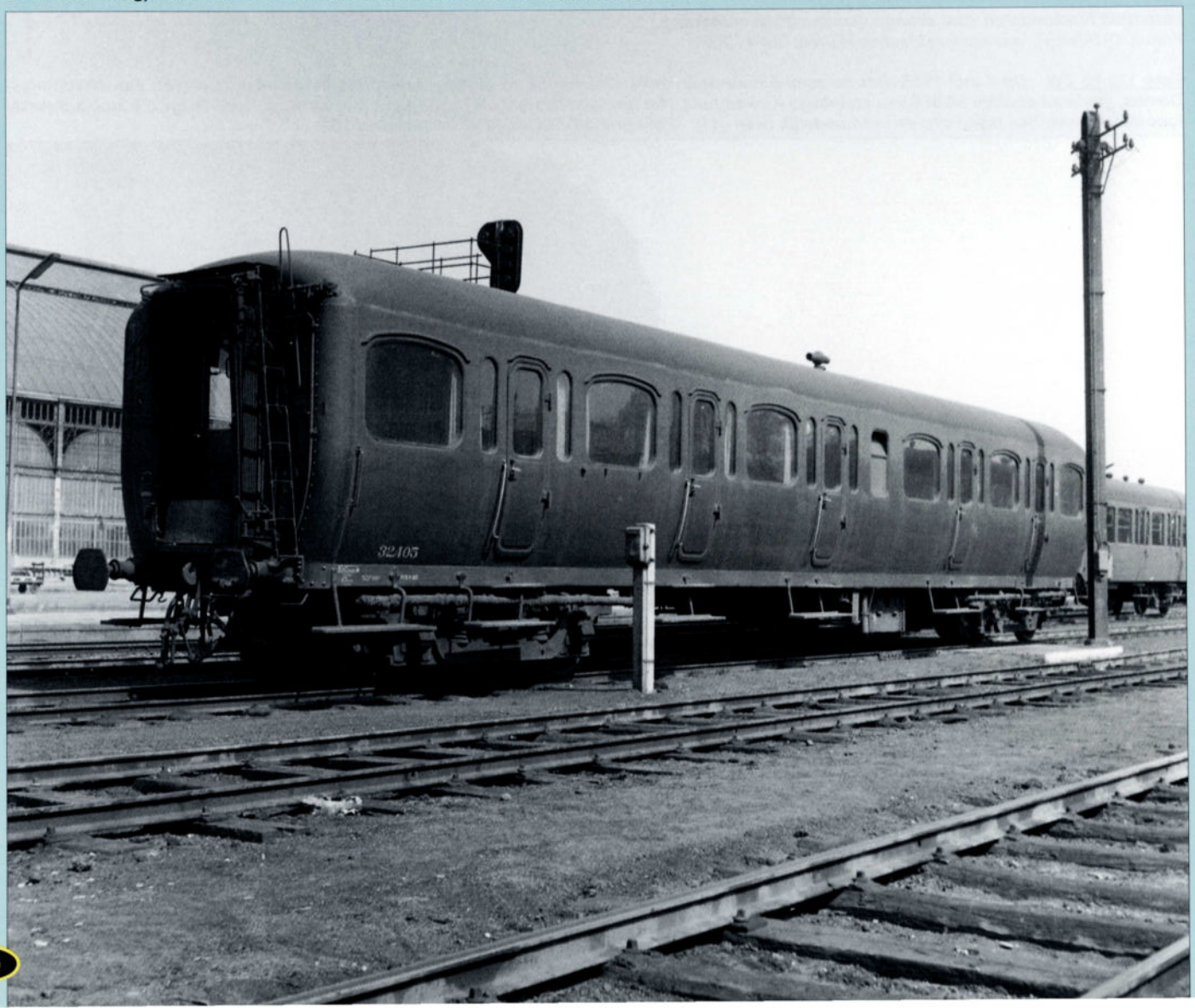
Nevenstaande tabel geeft een overzicht van de in 1957 ingevoerde indeling en vernummering van de metalen rijtuigen van de Nord-Belge.



Rijtuig type N B11 32.402 in de rijtuigenwerkplaats Schaarbeek. Het rijtuig is uitgerust met twee sluitlichten. Deze werden op alle rijtuigen aangebracht tijdens de periode van einde 1959 tot begin 1960. *Foto Albert DEBIEVRE, verzameling TSP.*

- a3b4	1001-1004	wordt	B7	32.201-32.204
- b9	1201-1203	wordt	B9	32.301-32.303
- c11	1301-1306	wordt	B11	32.401-32.406
- c7p	1701-1705	wordt	B7D	39.101-39.105

Rijtuig B11 nr. 32.405 (ex-C11 nr. 1305, ex-Nord-Belge C 15), gefotografeerd te Charleroi-Sud. Het rijtuig is nog altijd (maar niet meer voor lang) voorzien van een ladder waarmee men het dak kon bereiken. *Foto NMBS.*





Het rijtuig B7 nr. 32.202 (ex-a3b4 nr. 1001, ex-Nord-Belge AB 4) te Schaarbeek (groep G). Het compartiment 1ste klasse is gedeclasseerd naar 2de klasse. *Foto G. DESBARAX, verzameling TSP.*

N-rijtuig BD 39.101 (ex-c7p 1701, ex-Nord-Belge CD 27) gefotografeerd voor de enorme koleninstallatie van het depot Schaarbeek. *Foto NMBS.*



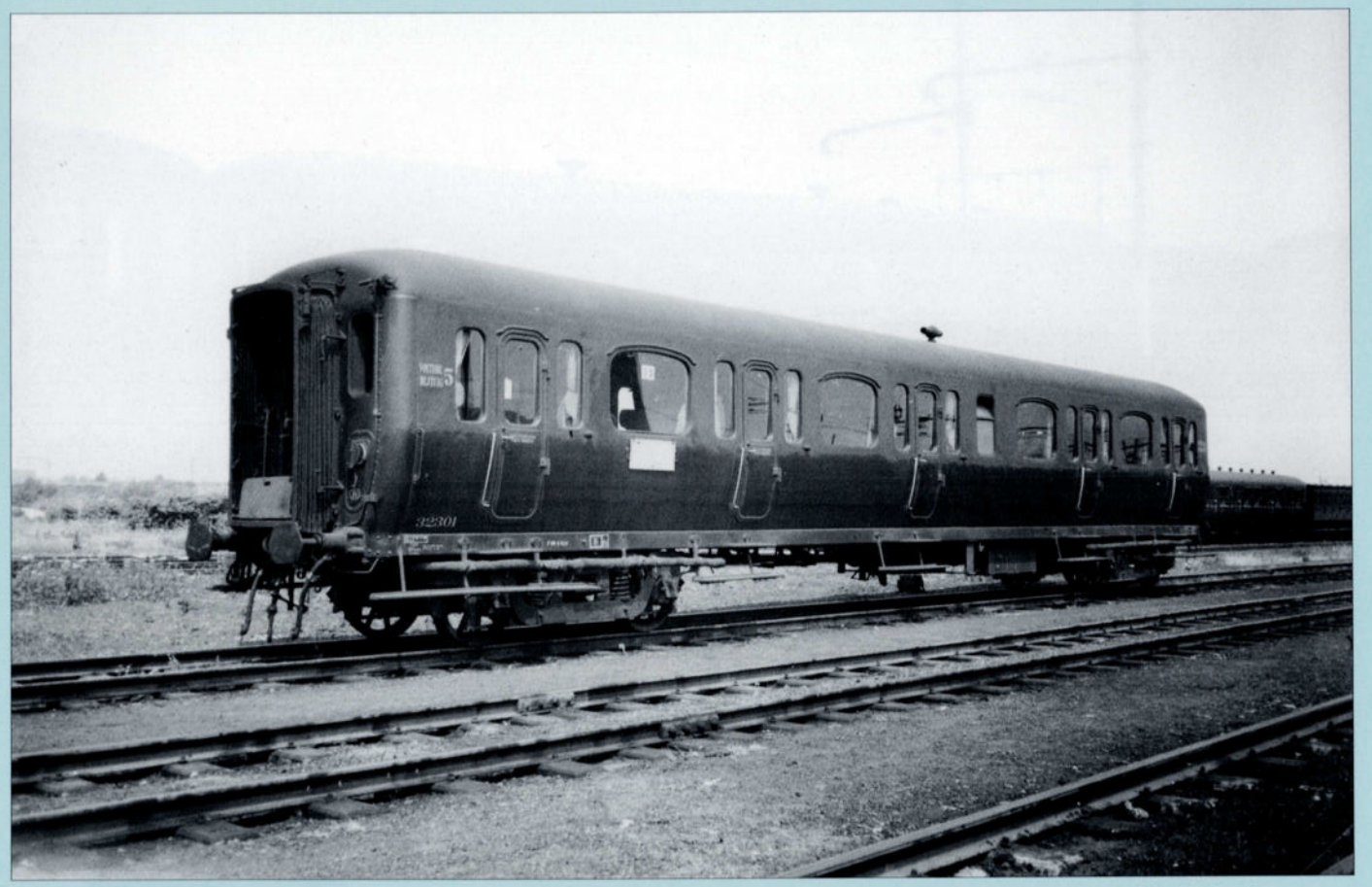


FOTO 128-66 ZW ***Rijtuig B9 nr. 32.301 (ex-b9 1201, ex-Nord-Belge B nr. 9), te Vorst-Rijtuigen op 26 juli 1959. Dit rijtuig droeg geen klasse-aanduiding en werd ingezet in de "radiotreinen".*** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*

Rijtuig B7D 39.102 (ex-c7p 1702, ex-Nord-Belge CD 28), gedeclasseerd naar 2de klasse. *Foto NMBS.*





Op 8 december 1965 wordt de omnibus 5268 Statte - Liège-Vivegnis gesleept door een locomotief type 205 (later reeks 55), langsheen de Maas in de omgeving van Haute-Flône. Het treinstel bestaat uit acht N-rijtuigen en drie L-rijtuigen (twee vooraan en een achteraan).
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Op 14 juni 1959 komt de directe trein 1074 Tournai - Liège-Guillemins, gesleept door een locomotief type 201 (later reeks 59) van stelplaats Haine-Saint-Pierre, aan in het station Mons. Het treinstel is samengesteld uit een pakwagen, gevolgd door een K1-rijtuig vier N-rijtuigen.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





Deze foto werd gemaakt op 6 april 1964 tijdens het spitsuur in de late namiddag, nabij de uitrit van het station Mechelen op lijn 53 in de richting Gent. Omnibus 9765 Mechelen - Sint-Niklaas bestaat uit N-rijtuigen. Achter de 64.028 bevinden zich de drie rijtuigen B9 (32.301 t/m 32.303). *Foto Daniel THIELEMANS.*

Op 8 oktober 1958 staat een trein, samengesteld uit een N-rijtuig (ex-Nord-Belge) en L-rijtuigen, stil op spoor 3 van het station Charleroi-Sud. Aan de kop bevindt zich een type 64 waarvan het nummer niet kan geïdentificeerd worden. De afbraak van de grote stationskoepel is in volle gang. De N-rijtuigen werden dikwijls beschouwd als L-rijtuigen, wat verklaart waarom in deze trein met L-rijtuigen ook N-rijtuigen voorkomen. *Foto H.G. HESSELINK, verzameling TSP.*





Op 28 augustus 1955 gaat de 201.025 van stelplaats Haine-Saint-Pierre weldra Tournai verlaten met de semi-direct 1074 naar Liège-Guillemins. De trein heeft een bijzonder interessante samenstelling: een pakwagen, gevolgd door een c7p ex-Nord-Belge, twee c11 ex-Nord-Belge, een K1-rijtuig en een L-rijtuig. *Foto J. QUANJER, verzameling NMBS.*

Deze foto hebben wij vroeger al eens gepubliceerd in OP DE BAAN. Men ziet de 123.075 die (vermoedelijk) een radiotrein sleept die is samengesteld uit 7 N-rijtuigen en achteraan een K-rijtuig. De trein is zopas het station Watermaal voorbijgereden in de richting Namur. Datum onbekend. *Foto NMBS.*





FOTO 128-67 ZW ***Op 18 juni 1965 verlaat de semi-direct 9571 Antwerpen-Linkeroever - Lokeren het station Sint-Niklaas en rijdt voorbij de overweg aan de Hofstraat. Hij wordt gesleept door de 64.013 van stelplaats Merelbeke.***
Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 128-68 ***Een N-rijtuig B7 nr. 32.202 in het station Namur (ex-a3b4 nr. 1002, ex-Nord-Belge AB 2).***
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.





FOTO 128-69 ZW ***Op 16 maart 1967 komt een reizigerstrein aan te Antwerpen-Linkeroever. Het treinstel is samengesteld met drie L-rijtuigen en één N-rijtuig. De werken voor de bouw van de autosnelweg Antwerpen - Gent en de ring van Antwerpen zijn in volle gang.*** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*

In het binnenlands verkeer werden de N-rijtuigen eerst gebruikt op de Waalse As, zowel voor directe- als omnibustreinen. Ze werden ook ingezet in toeristische radiotreinen.

Vanaf het begin van de jaren 1960 doken ze ook op in Vlaanderen, in de streek tussen Gent, Dendermonde, Mechelen en Antwerpen (-Zuid en Linkeroever).

Vanaf het begin van de jaren '70 tot in 1976 werden de rijtuigen nr. 32.401 en nr. 32.402 gebruikt voor het vervoer van NMBS-personeel tussen het station en de Centrale Werkplaats van Luttre. Ze werden buiten dienst gesteld op 16 december 1976 en vervangen door het L-rijtuig nr. 32.124.

Tijdens de jaren '70 was het rijtuig BD 39.102 toegewezen aan Haine-Saint-Pierre en maakte het deel uit van een treinstel dat ingezet werd voor omnibustreinen naar Edingen.

N-rijtuigen werden eveneens gebruikt om treinen samen te stellen voor testritten van nieuw tractiematerieel, zoals bv. de elektrische locomotieven van de reeksen 18 en 20.

De buitendienststelling van de N-rijtuigen ving aan in 1972 en duurde tot in 1978. Op 1 januari 1976 werden er nog steeds acht rijtuigen ingezet in de commerciële dienst.

Het laatste rijtuig werd uit de dienst genomen door het PV van 22 september 1978. Het ging om rijtuig nr. 39.102, dat werd weggezet in de werkplaats voor rijtuigen te Mons. Het werd verder niet meer gebruikt en was er nog aanwezig in 1984. Na hun buitendienststelling werden negen rijtuigen omgevormd tot dienstrijtuigen, zeven werden bewaard en toegevoegd aan het historisch patrimonium van de NMBS en één rijtuig, nr. 39.105, werd verschroot.

De zeven bewaarde rijtuigen werden opgeknapt en herschilderd in de werkplaats voor rijtuigen te Mons in 1977 en 1978. Vervolgens werden ze afgesteld te Leuven; spijtig genoeg werden ze daarna in de loop van de tijd zwaar aangetast door roest.

Het BD-rijtuig 32.103 werd buiten dienst gesteld op 16 december 1976. Enkele maanden voordien, maakte het nog deel uit van een treinstel met L-rijtuigen, gefotografeerd in het station Gent-Sint-Pieters op 6 mei 1976. Na de buitendienststelling werd het bewaard als historisch rijtuig. *Foto Thierri HEYLEN.*



De metalen rijtuigen van de Franse Nord

Tussen 1925 en 1939 stelde de Franse Nord in totaal 642 metalen rijtuigen in dienst, inclusief 32 pakwagens (die niet opgenomen zijn in onderstaande lijsten). Deze rijtuigen kunnen ingedeeld worden in drie grote "families":

Prototyperijtuigen

De eerste "familie" werd in dienst gesteld in 1924 en 1925 en telde slechts 12 prototyperijtuigen, de zogenoemde "Art déco-rijtuigen". Ze vielen op door de vele zijdeuren (evenveel zijdeuren als compartimenten) en waren als volgt onderverdeeld:

- 1 A8;
- 2 A2B4;
- 1 B9;
- 2 B4C6;
- 4 C11;
- 1 B4D
- 1 C5D.

Ze werden tot in 1955 gebruikt voor de sneltreindienst op de lijn Paris - Calais en vervolgens ingezet in de omnibusdienst. De laatste exemplaren gingen buiten dienst in 1968.

Rijtuigen van de hoofdreeks

De tweede "familie" vormde de grootste reeks, met in totaal 560 rijtuigen, verdeeld in drie subreeksen:

- 276 "Express"-rijtuigen met centrale gang en één zijdeur per twee compartimenten. Ze werden geleverd tussen 1928 en 1936 en waren als volgt onderverdeeld:
  - 245 C11;
  - 10 B9;
  - 13 C5D;
  - 8 B4D.

- 14 rijtuigen met zijgang en drie toegangsbalkons (twee aan de uiteinden en een in het midden) ; ze werden in dienst gesteld in 1929 en waren als volgt onderverdeeld:
  - 10 A7;
  - 4 A3B4;

- 270 "Rapides"-rijtuigen voor sneltreinen, met zijgang en toegangsbalkons aan de uiteinden. De zijwanden van de rijtuigkasten waren minder sterk gebogen dan bij de andere rijtuigreeksen. Ze werden geleverd tussen 1928 en 1936 en waren als volgt onderverdeeld:
  - 44 A8;
  - 45 A4B4;
  - 4 A3B5;
  - 130 B9;
  - 29 A3B3D;
  - 9 A5D;
  - 5 B6D
  - 4 B5D.

Lichte rijtuigen

De derde "familie" telde 40 rijtuigen, die rechtstreeks geleverd werden aan de SNCF in 1938 en 1939 (de SNCF werd opgericht in 1938). Ze waren veel lichter gebouwd en comfortabeler dan de rijtuigen van de andere reeksen; voor de binneninrichting werd veel aluminium gebruikt. Ze waren voorzien van toegangsbalkons aan de uiteinden.
Ze waren als volgt onderverdeeld:

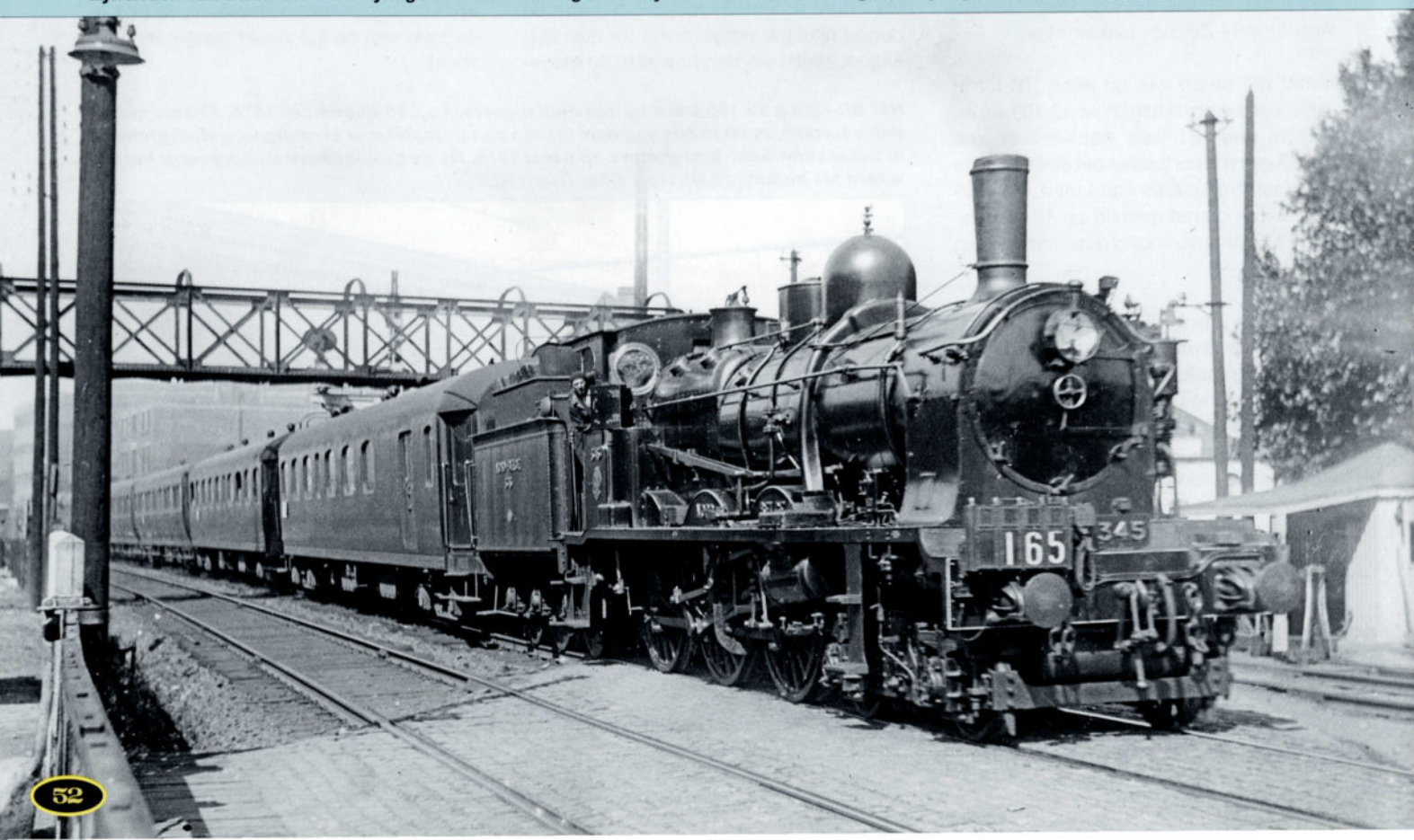
- 10 A3B5;
- 5 A2B4D;
- 20 C10;
- 5 C7D.

Op 1 januari 1981 waren nog 211 rijtuigen van de vroegere Nord in dienst. De laatste exemplaren werden buiten dienst gesteld rond 1987.

De rijtuigen van de Franse Nord reden ook in België. Ze werden ingezet in de internationale treinen van Paris naar Brussel, Liège en Köln en van Lille naar Brussel en Schaarbeek.

Afkortingen:
A = 1ste klasse
B = 2de klasse
C = 3de klasse
D = pakwagen
De cijfers duiden het aantal compartimenten aan per klasse.

Jaren dertig. De sneltrein 165 Paris Nord - Liège verlaat Charleroi-Sud en rijdt over de overweg van de rue Cambier Dupret. De trein is samengesteld uit rijtuigen van de Franse Nord: een gemengd "Rapides"-rijtuig A3B3D, een "Rapides"-rijtuig B9 en enkele "Express"-rijtuigen C11 met zijdeuren. De trein wordt gesleept door locomotief 345 van de Nord-Belge (de latere NMBS 2245 / 22.022). Merk op dat de zijwanden van de eerste twee rijtuigen veel minder afgerond zijn van deze van de volgende rijtuigen. *Verzameling Paul PASTIELS.*





De internationale trein D150 Köln - Paris Nord verlaat het station van Aachen Hbf, gesleept door locomotief type 8 bis nr. 4658 (de latere type 7 nr. 758 / 7.058) van de stelplaats Herbesthal. Achter de locomotief zien we een pakwagen van de Franse Nord, gevolgd door twee "Express"-rijtuigen C11 met zijdeuren. Foto genomen tussen 1928 en oktober 1931.
Foto Carl BELLINGRODT, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

In het begin van de jaren '50 nadert een directe trein uit Lille het station Vorst-Zuid. De trein wordt gesleept door locomotief 64.156 van stelplaats Ath en bestaat uit vier SNCF-rijtuigen van de vroegere Nord, met vooraan een "Rapides"-rijtuig C5D.
Foto Jacques RENAUD, verzameling TSP.

Op 28 augustus 1955 verlaat de 12.003 het station Lille met de directe trein 2735 (1730 op het Belgische net). De trein bestaat uit vier rijtuigen van de vroegere Nord: een "Rapides" A3B3D, twee "Express" C11 en een "Rapides" A4B4.
Foto J. QUANJER, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

FOTO 128-70 ZW ***Op 15 juni 1954 komt de direct 1730 Lille - Schaarbeek aan te Brussel-Zuid, gesleept door de 12.003. Het treinstel is uitsluitend samengesteld uit SNCF-rijtuigen, waarvan een pakwagen met 2 assen en vier rijtuigen van de vroegere Nord.*** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*



Op 9 juli 1955 rijdt de sneltrein nr. 124 Brussel-Zuid - Paris-Nord door het station Vorst-Zuid. Achter de 1.020 ziet men een "Rapides"-rijtuig A3B4 van de SNCF, ex-Nord, gebouwd in 1929. Het rijtuig beschikt over een derde toegangsbalkon in het midden. *Foto Jacques RENAUD, verzameling TSP.*

FOTO 128-71 ZW ***Op 30 juni 1957 rijdt de sneltrein nr. 305 Paris - Tourcoing voorbij de vertakking Lion d'Or te Lille. De trein bestaat uit een pakwagen (waarschijnlijk van Duitse oorsprong), vijf "Rapides" -rijtuigen met kopbalkons en lichtjes afgeronde zijwanden, zes "Express"-rijtuigen met zijdeuren, en een pakwagen met twee assen. Na de aankomst te Lille heeft een locomotief 040 D van de reeks 1 - 212 van de SNCF (ex-Nord reeks 4.351 - 4.562, ex-Pruisische G8.1) de trein overgenomen om deze naar zijn eindstation te brengen.*** *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*



Op 30 augustus 1955 verlaat de sneltrein 181 Paris Nord - Liège-Guillemins het station Namur, gesleept door de 201.046. Het treinstel bestaat uit verschillende "Express"- en "Rapides"-rijtuigen van de SNCF. *Foto J. QUANJER, verzameling Phil DAMBLY / TSP.*

In het midden van de jaren '50 wacht de 201.030 met trein 178 "Paris Scandinavia Express" København - Paris Nord op het vertreksein in het station Namur. Vooraan in de trein bevinden zich vier "Rapides"-rijtuigen van de vroegere Nord. *Foto J. QUANJER, verz. NMBS.*





FOTO 128-72 ZW ***Op 4 maart 1955 verlaat de sneltrein 126 Amsterdam CS - Paris Nord het station Mons, gesleept door de 1.005. Achter de locomotief bevinden zich twee "Rapides"-rijtuigen type A8 en type A4B4 van de SNCF.***
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

In het midden van de jaren '50 verlaat de 12.003 het station Lille met de directe trein 2735 / 1730 naar Schaarbeek. De trein is samengesteld uit vier rijtuigen van de vroegere Nord, waarvan drie "Express" B9 + C11 + C11 en een "Rapides" B6D.
Foto Jacques RENAUD, verzameling TSP.





Op 13 juli 1963 beklimt de sneltrein 124 Brussel-Zuid - Paris Nord de steile helling tussen Cuesmes en Quévy, nabij Frameries. Het treinstel is samengesteld uit drie "Rapides"-rijtuigen A8 van de vroegere Nord, vijf "Express"-rijtuigen B11 (ex-Nord C11), een ongeïdentificeerd rijtuig, drie "Express"-rijtuigen C11 (ex-Nord B11) en een pakwagen met twee assen. De trein wordt gesleept door twee locomotieven type 204, met vooraan de 204.006. 's Anderendaags zal het baanvak Mons - Quévy onder spanning gezet worden.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 128-73 ZW ***Een express, bestaande uit (in volgorde) twee rijtuigen "Express" B11 (ex-Nord C11), een "Rapide" A8 (ex-Nord B8), drie "Express" B11 (ex-Nord C11) en een pakwagen wordt gesleept door BB16020. Zij kwam in dienst op 31 december 1958 te La Chapelle en werd geschrapt op 24 september 2010 te Achères. Bergues (op de lijn Hazebrouck - Dunkerque), 8 april 1977.***
Eric VAN HOECK.



FOTO 128-74 ↑ ***In september 1978 rangeert de C 61013 van de SNCF in het station Lille met een treinstel dat samengesteld is uit rijtuigen van de vroegere Nord, meer bepaald een B7D, vijf B11 en een ongeïdentificeerd rijtuig.***
Pierre HERBIET.

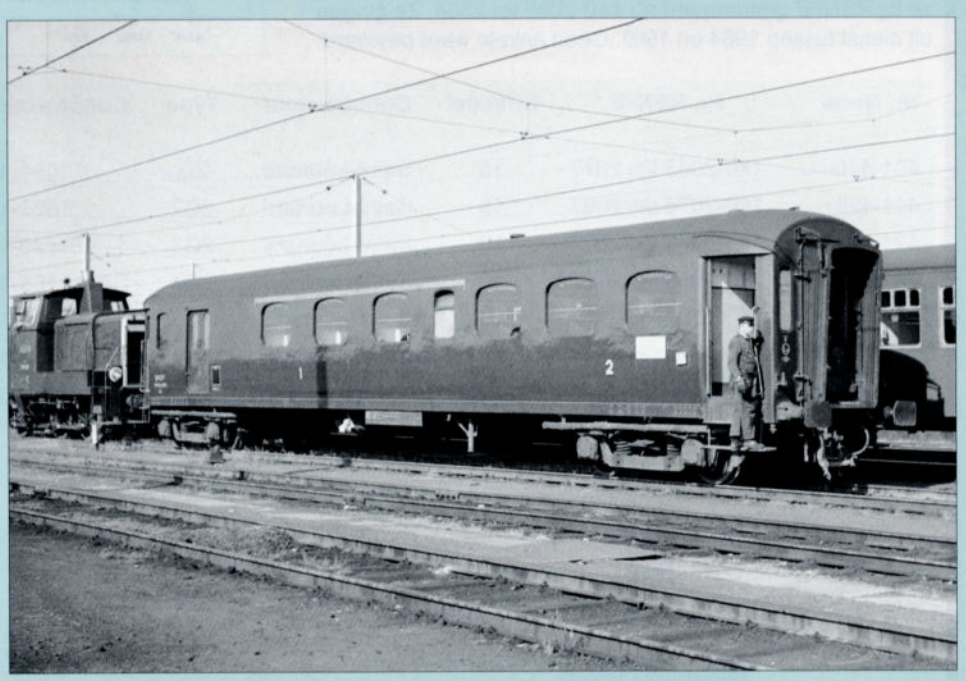


FOTO 128-75 →
Aan het begin van de jaren '80 waren nog meer dan 200 metalen rijtuigen van de vroegere Nord in dienst. De laatste exemplaren zullen maar eerst omstreeks 1987 buiten dienst gesteld worden. Een regionale trein staat klaar om te vertrekken uit Lille, gesleept door de BB 66409. Vooraan bevindt zich een "Express"-rijtuig B4D.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.



FOTO 128-76 →
Te Lille zien we een "Express"-rijtuig 2de klasse met bagageafdeling B5D en 40 zitplaatsen. Het rijtuig is een van de 13 exemplaren C5Dyi van de vroegere Nord, gebouwd tussen 1929 en 1936.
Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

Met de medewerking van Michel THIRY.

Vervolg in ons volgend nummer.

Spanje: 1D Saint-Léonard en Cockerill

Norte-net

In 1908 kreeg Saint-Léonard een belangrijke bestelling van Consolidation-locomotieven voor het Spaanse Norte-net *(Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España)*. Tussen 1908 en 1920 leverde Saint-Léonard 70 locomotieven en twee vervangingsstoomketels. Na de Eerste Wereldoorlog werd daarenboven de bouw van 10 locs aan Cockerill toevertrouwd.

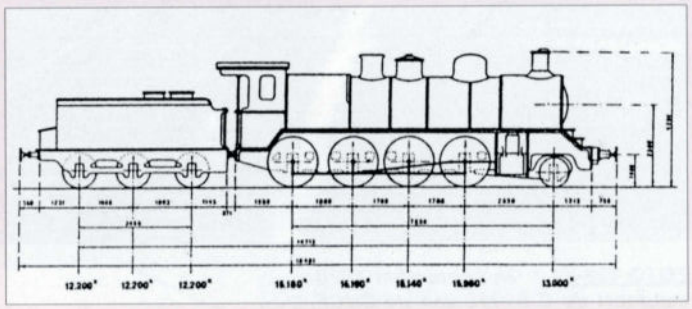
Met de jaren wijzigden de noden van de spoorweg grondig en de volgende schijven van deze locomotieven werden gedurende enkele jaren aan een Duitse firma toevertrouwd om vervolgens in eigen land te blijven bij een Spaanse bouwer. Deze reeks werd gebouwd van 1909 tot 1928 en telde 436 locs (404 voor het Norte-net, 28 voor het Oeste-net, 1 voor de lijn Alcaniz - Puebla de Hijar en 3 voor de lijn Murcia - Caravaca) en ze was daarmee één van de grootste reeksen in Spanje. De locs waren ontworpen voor de goederendienst al kwamen ze af en toe ook eens in de reizigersdienst tot inzet.

De locs van de Norte droegen de nummers 401 tot 497 en 4401 tot 4499, 4701 tot 4735, 4737, 4739, 4741, 4743 tot 4746, 4749 tot 4757, 4759 t/m 4916.

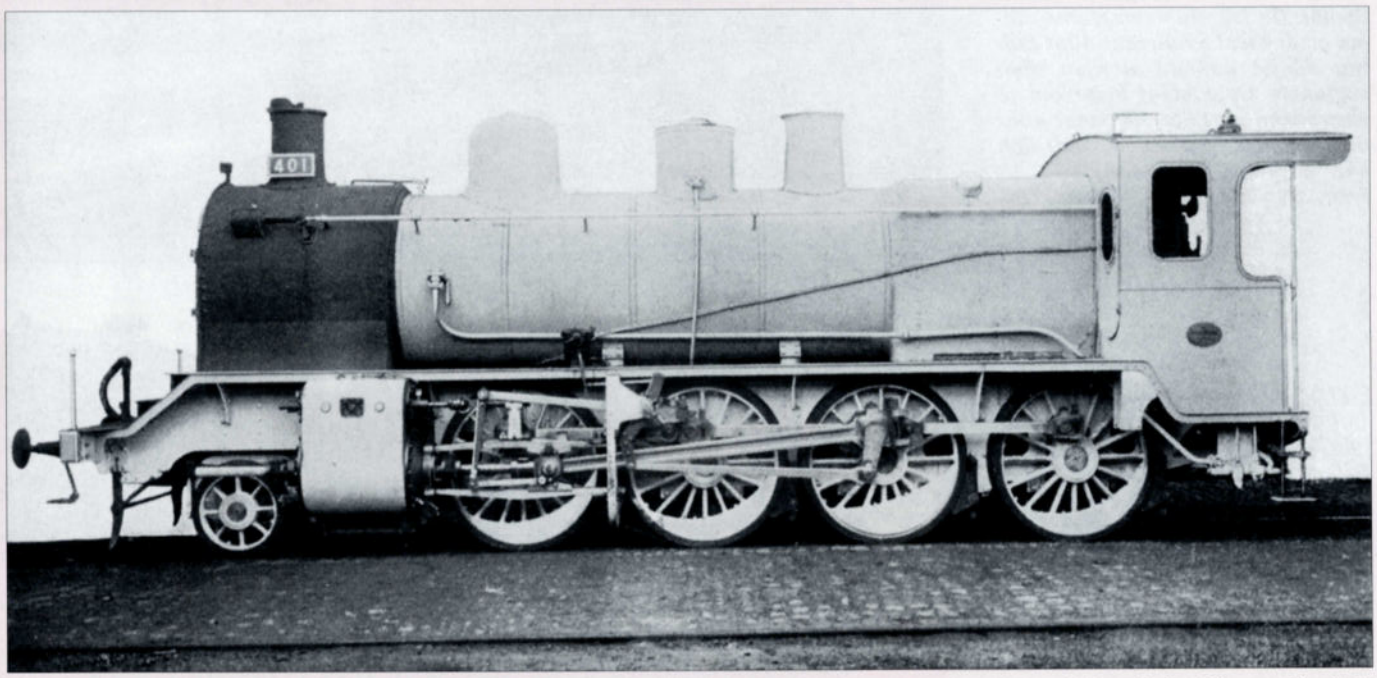
Na de nationalisering van de Spaanse spoorwegen werden ze bij RENFE genummerd als 140-2068 tot 2504. Ze gingen uit dienst tussen 1964 en 1969. Geen enkele werd bewaard.

Karakteristieken

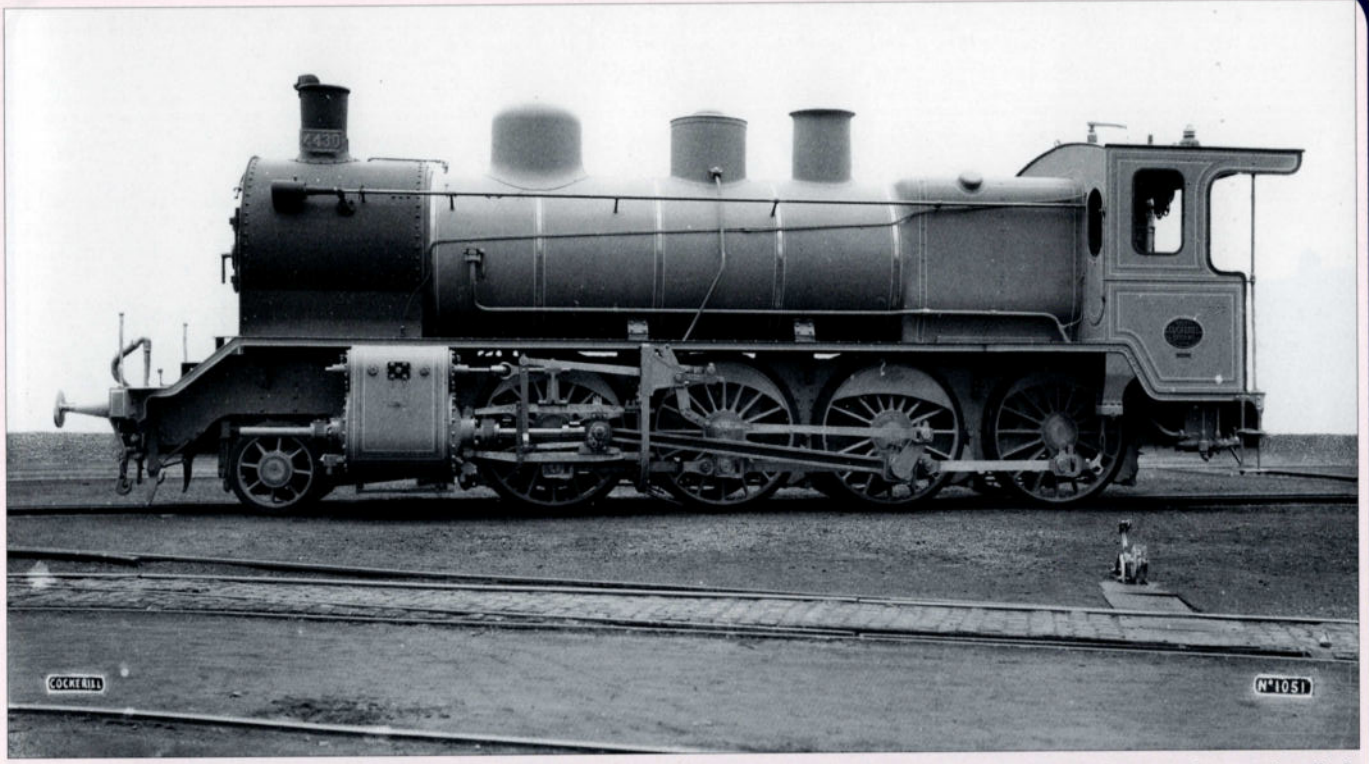
Totaal verwarmingsoppervlak:	184,5 m²
Oppervlakte van het rooster:	3,05 m²
Keteldruk:	13 kg/cm²
Aantal cilinders:	2
Diameter van de cilinders:	610 mm
Zuigerslag:	650 mm
Leeggewicht:	70,50 t
Adhesiegewicht:	64,49 t
Totaalgewicht:	77,49 t
Wieldiameter:	1,560 m
Vermogen:	1373 pk



Nr. Norte	Nr. RENFE	Effectief	Constructeur	Type	Constructienummer	Bouwjaar
401-410	140-2068 t/m 2077	10	Saint-Léonard	2G	1554-1563	1909
411-420	140-2078 t/m 2087	10	Saint-Léonard	2G2	1667-1676	1911
421-430	140-2088 t/m 2097	10	Saint-Léonard	2G3	1720-1729	1911
431-440	140-2098 t/m 2107	10	Saint-Léonard	2G4	1785-1794	1914
441-450	140-2108 t/m 2117	10	Saint-Léonard	2G5	1818-1827	1914
4411-4420	140-2175 t/m 2184	10	Saint-Léonard	2G7	1939-1948	1921-1922
4421-4430	140-2185 t/m 2194	10	Cockerill	-	3001-3010	1923



Officiële foto van de eerste locomotief, de 401 van Norte (toekomstige RENFE 140-2068), gebouwd door Saint-Léonard in 1909 (nr. 1554). *Foto SAINT-LEONARD, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP*



Officiële foto van de 4430 gebouwd door Cockerill in 1923 (constructienummer 3010). Zij was de laatste loc van deze reeks die in België gebouwd is. Na de nationalisering van de Spaanse spoorwegen werd zij de RENFE 140-2194.
Foto COCKERILL, verzameling André DAGANT / TSP.



Plaatsing van de stoomketel op het onderstel van de 4421 van de Norte bij Cockerill in 1923 (Cockerill nr. 3001). Deze loc wordt de 140-2185 bij de RENFE. *Foto COCKERILL, verzameling André DAGANT / TSP.*



De 140-2098 van de RENFE (St-Léonard 1875 / 1911, ex-Norte 412), rangeert te Madrid-Delicias in 1963.
Foto DAHL, verzameling Jean-Pierre TEUGELS.

De 140-2192 van de RENFE (Cockerill 3008 / 1923, ex-Norte 4428), gefotografeerd in de stelplaats Delicias te Madrid op 2 mei 1963.
Foto: E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP

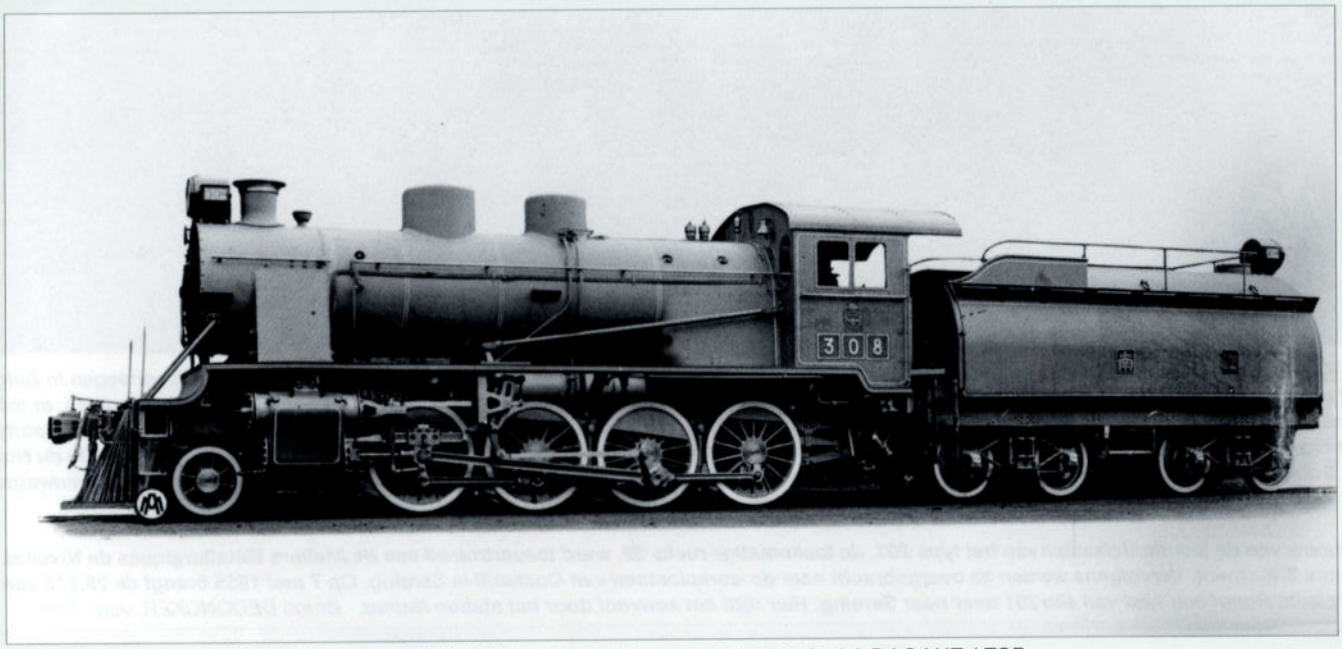


China: *1D Tubize en FUF*

Chemin de fer de Lung-Tsing-U-Hai

Tussen 1923 en 1930 heeft de *Compagnie Générale de Chemin de Fer et de Tramways* (opgericht te Brussel op 26 maart 1900) bij de *Ateliers Métallurgiques de Tubize* 22 Consolidation-locomotieven (1D) besteld. Ze waren bestemd voor de *"Chemin de fer de Lung Hai"* (zie OP DE BAAN *107* pagina's 58 t/m 63).
Deze locs van Tubize waren van het type 146 volgens de type-aanduiding van de bouwer.
De eerste vier locomotieven werden op 28 september 1923 besteld (order nr. 6530). Ze zijn geleverd in 1924 en droegen de constructienummers 1965 tot 1968. Bij de Lung Hai-spoorweg droegen ze de nummers 301 t/m 304.
Op 29 december 1923 wordt een tweede lot van vier locomotieven besteld, binnen hetzelfde order nr. 6530. Deze locs werden geleverd in 1924 en droegen de constructienummers Tubize 1979 t/m1982, bij de Lung Hai-spoorweg 308 t/m 311.
Vijf jaar later werd op 28 februari 1928 met het order nr. 8450 een reeks van tien locomotieven besteld. Zij zijn geleverd in 1929 en droegen de constructienummers Tubize 2086 t/m 2095, bij de Lung Hai-spoorweg 317 t/m 326.

De laatste vier locs werden besteld op 26 mei 1930 (order nr. 9150). De bouw van de laatste twee locs werd echter toegekend aan FUF te Haine-Saint-Pierre. De 327 en 328 werden in 1930 geleverd door Tubize (nr. 2129 en 2130) terwijl de 329 en 330 in 1931 werden geleverd door FUF (nr. 1689 en 1690).



Officiële foto van de 308 (Tubize nr. 1979 / 1924). *Foto Tubize, verzameling André DAGANT / TSP.*



De eerste vier locomotieven (301 t/m 304, Tubize nr. 1965 t/m 1968 / 1924) staan gereed voor overbrenging naar de haven van Antwerpen waar ze op een schip met bestemming China zullen gezet worden. *Foto TUBIZE, verz. André DAGANT / TSP.*

80 jaar geleden...



FOTO 128-77 ZW *Op de grote Wereldtentoonstelling van 1935 in Brussel vierde men de honderdste verjaardag van de spoorwegen in België. Het grote paleis werd volledig gewijd aan de spoorwegen en speciaal ingericht om de omstandigheden in een station na te bootsen. In totaal werden er 13 sporen aangelegd, waarop materieel werd tentoongesteld. Het betrof 5 stoomlocomotieven (een type 1 van de NMBS, het prototype van Franco-Crosti, de 241.101 van de ETAT (Franse staatsspoorwegen), de 151 A 1 van het PLM-net en de 4-1251 van de "Compagnie du Nord" (F), 5 elektrische locomotieven, 12 motorstellen en motorwagens, 10 hoofdlijnrijtuigen, 3 rijtuigen voor voorstadsverkeer en 7 goederenwagens. Op deze foto kunnen we de 151 A 1 van de PLM zien (links) en de 241.101 van de ETAT (rechts).* Foto Bruno DEDONCKER, verz. TSP.

De bouw van de locomotiefkasten van het type 201, de toekomstige reeks 59, werd toevertrouwd aan de Ateliers Métallurgiques de Nivelles *en* Baume & Marpent. *Vervolgens werden ze overgebracht naar de werkplaatsen van Cockerill in Seraing. Op 7 mei 1955 brengt de 29.216 van de stelplaats Ronet een kast van een 201 over naar Seraing. Hier rijdt het konvooi door het station Namur.* Bruno DEDONCKER, verz. TSP

60 jaar geleden...



60 jaar geleden ...



Op 16 augustus 1955 komt de express 128 Amsterdam CS - Paris Nord aan in Brussel-Zuid, gereden door een TAR-dieseltreinstel (Trains Automoteurs Rapides) van de SNCF. Van deze drieledige motorwagens werden er tien exemplaren (alsook drie reserve-motorrijtuigen) gebouwd voor de Compagnie du Nord: twee in 1934 en acht in 1936. Zij waren samengesteld uit twee motorrijtuigen (Nord nr. Z 101 t/m 104 en 105 t/m 123, later SNCF ZZF 1101 t/m 1104 en 1101 t/m 1119) die een rijtuig omsloten (Nord nr. RZ 301 t/m 302 en 303 t/m 310, later SNCF XR 3001 t/m 3002 en 3003 t/m 3018). De TAR-treinstellen reden op het Belgische net vanaf 22 mei 1937, als exprestreinen 194/134 Paris ⇔ Liège (later verlengd tot in Maastricht) tot bij het uitbreken van de oorlog en als exprestreinen 123/112 Paris - Brussel tot op 14 mei 1938. In 1945 verschenen zij voor enkele maanden opnieuw in België en vanaf 17 oktober 1954 tot 1 juni 1957 reden zij de exprestreinen 125/128 Paris ⇔ Amsterdam. *Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.*

In 1991 bestelden de Marokkaanse spoorwegen een tweede reeks van zes Break-motorstellen, op enkele details na identiek aan de eerste 10 motorstellen die geleverd werden in 1983. Hun levering vond plaats vanaf eind december 1994 tot april 1999. De twee laatste stellen, de ZMC 15 en 16, werden op 28 april 1995 door de 8470 van het vormingsstation Antwerpen-Noord naar dok 242 (Stocatra) gesleept, met het oog op hun inscheping op een schip met bestemming Marokko. *Daniel MOENS.*

20 jaar geleden...



Op 16 juni 1962 wacht motorwagen 62 van de STIAL (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise) ex-TULE (Tramways Unifiés de Liège et Extensions) aan de Place Saint-Lambert in Liège voor een rit naar Herstal.
Foto: M. STEINKAMP, verzameling TSP.

FOTO 128-78 *In 1909 en in 1911 leverde Franco-Belge een reeks van 7 motorpakwagens aan de NMVB. Deze kregen de nummers 9950 t/m 9954, 9965 en 9966. Ze waren bestemd voor de kustlijn en het net van Brussel. Gelijkaardige motorwagens kwamen in dienst in 1923: de 9956 t/m 9964 gebouwd door Godarville en de 9955 door la Métallurgique. Op dit document zien we de 9953 met een werktram op de kustlijn in mei 1965.* *Foto André WITMEUR, verzameling TSP.*



Op 20 augustus 1946 komt dieseltram AR.11 van de NMVB aan in het station Quévy op de lijn Mons - Givry. Deze kruist de mazouttram AR.166, langs de N6 Mons - Maubeuge. Gebouwd door Franco-Belge was de AR.11 uitgerust met een Büssing-benzinemotor van 85 pk (vervangen door een Brossel-motor in 1938). Hij bood plaats aan 33 zittende en 17 staande reizigers. Het nettogewicht bedroeg 10,74 t. Na de eerste proefritten op 28 april 1932 tussen Mons en Bray, kwam deze in de reizigersdienst op 6 juni 1932 op de lijn Mons - Quévy - Eugies. Aan het eindpunt diende de dieseltram te worden gekeerd door gebruik te maken van een kruk onder het chassis. Na de oorlog reed de tram gedurende enkele maanden in Namur, maar keerde terug naar Mons in 1946. De buitendienststelling van de dieseltram gebeurde in december 1949. *Foto MEULEMAN, verzameling M. STEINKAMP / TSP.*

Op 7 juli 1962 wacht motorwagen 59 van de Tramways de Verviers in de rue Gérard Champs te Verviers voor een volgend vertrek naar Ensival en Pepinster op lijn 1. *Verzameling M. STEINKAMP / TSP.*




6513


163 048-2