

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 129 - OKTOBER 2015 - € 9,00

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Het woord van de voorzitter

Het heeft ons werkelijk plezier gedaan dat jullie massaal zijn opgekomen voor ons (ondertussen) traditioneel stoomfestival van 15 en 16 augustus. Ondanks de grillen van de weergoden en de talloze nieuwe voorschriften voor de uitbating, was de balans positief en we kregen zelfs felicitaties van de controlerende overheid! Langs deze weg wens ik ook iedereen te danken die van dichtbij of van veraf hun steentje hebben bijgedragen tot het welslagen van deze zware dagen!

Wij zullen jullie zeker op de hoogte houden van de werken op lijn 162 en de gevolgen ervan voor "Le Chemin de Fer du Bocq". Eén ervan is zeker: CFB zal worden afgesneden van het net. De nieuwe wetgeving voor het rijden met historisch materiaal op het net wordt uiteraard op de voet gevolgd. De toekomst zal ons nog tal van verrassingen bezorgen.

Aarzel niet onze lijn te bezoeken bij het begin van de herfst, wanneer de natuur zich tooit in alle mogelijke tinten bruin en rood. Wij rijden nog tot en met 8 november.

Veel leesgenot en vriendelijke groeten, de voorzitter.



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

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien GRESIER



Éditions PPT

N I E U W

zie midden- katern



Zoekertjes

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

GEZOCHT: Oude en hedendaagse films (digitaal, VHS, Super 8) van lijn 126 (Statte - Marchin - Ciney).

Contact: Ph. Sterck +32 (0) 47 935.0.428 of philippe.sterck@arcelormittal.com

TE KOOP: oud baanwachtershuis gelegen aan de lijn van "Rail-Rebecq-Rognon" (RRR), adres chemin du Blocu te 1430 REBECQ. Het huis heeft 3 kamers, 2 badkamers, 1 bureel, 2 garages en aanhorigheden; 25 are. EPC-attest wordt opgesteld. Prijs: 350.000 euro.

Info: DEBEKKER Danielle, chemin du Blocu 59, 1430 REBECQ.

☎: +32 (0)67 63 72 13.

GEZOCHT: foto's en documenten van de locomotievenstelplaatsen Renory en Fragnée (Liège). Micha Gilbert, rue de la Résidence 9/21 - 4031 Angleur. ☎: +32 (0)4 365 37 36.

GEZOCHT: EN LIGNES hors série n°2 "Les 1600 CFL". Claude VANDECASTEELE, Schietschijfstraat 5/B 211, 1210 Brussel.

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 4 oktober 2015 van 9 tot 13 uur zijn 69ste internationale beurs voor miniatuurtreinen in de zaal St. Raphaël te Aywaille.

Inlichtingen en reservaties:

☎+32 (0) 471 40 45 50 van maandag t/m vrijdag tussen 18.30 en 21.00 uur.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP
TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Geoffrey BARAS, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Lucien CLAES, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Bart DE WOLF, Andy ENGELEN, Stephan GELAUDE, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOET, Michel HANSENS, David HAYDOCK, Geert MAES, Daniël MOENS, Manfred HIRTZ, Hans JOOSEN, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Geert MAES, Denis MOINIL (NMBS), de NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIÉRART, Marie-Françoise PLISSART (NMBS), Marc RIGUELLE, Guy SMETZ, Armand SCHMIT, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Nico VAN DE BUERIE, Johan VAN DER EYCKEN, Eddy VERVOORT, 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: philippousman@yahoo.fr

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

FOTO 129-01 De P8 verlaat Bauche, richting Purnode en Spontin. Het is meer dan 50 jaar geleden dat in Bauche nog een stoomtrein voorbij kwam. TSP.

OP DE BAAN 129 - OKTOBER 2015

inhoud



6

Het stoomspektakel van 15 en 16 augustus



28

Opening van Train World



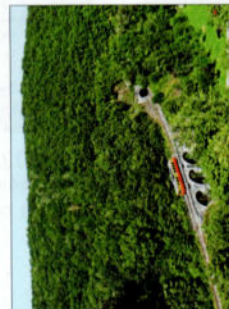
44

Metalen rijtuigen van de Nord-Belge (3)



58

Dit is Belgisch, 25 kV-locomotieven voor India



2 Voorwoord

4 NewsTSP

4 Materieel en transfers

6 Het groot stoomspektakel

8 Belgische actualiteit

8 Locomotieven - Statistieken

12 Motorstellen - Motorwagens

14 Rijtuigen

16 Schrappingen

18 Varia

20 Privéoperatoren

23 Toerisme

24 Buitenlandse actualiteit

24 Luxemburg

25 Duitsland - Frankrijk

26 Nederland - Hongarije

27 Frankrijk

28 Opening van Train World

44 Metalen rijtuigen met draaistellen van de N-B

57 Gisteren - Vandaag

58 Dit is Belgisch

62 De wereld rond

64 Trampagina

66 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 129-02

Wij schreven het al meermaals dat "Le Chemin de Fer du Bocq" de mooiste lijn is van het net. Deze foto werd gemaakt vanop een zeer moeilijk bereikbare plaats.

De 4602 verlaat op 2 augustus de tunnel van Purnode en rijdt over de Bocq.

TSP.



Materieel

Niet minder dan drie voertuigen verlieten in het begin van de maand augustus de werkplaats te Schaarbeek na de nodige vernieuwingswerken:

- het M1-rijtuig 42.097 onderging een volledige revisie en vernieuwing;
- rangeerlocc 7341 werd herschilderd;
- diesellocc 5205, onderging een volledige vernieuwing zowel buiten- als binnenkant (zie ook ODB 124 blz. 4 tot 9).

Deze drie voertuigen zijn alle drie bestemd voor "Le Chemin de Fer du Bocq". Het M1-rijtuig 42.097 werd op 12 juli overgebracht samen met de P8 en de 7341. De 5205 volgde eind augustus. De 7341 komt als versterking; de 5205 vervangt de 5215.

Het vrijwilligersteam in Schaarbeek kan nu de werkzaamheden voortzetten aan de twee Brossel-motorwagens: de 553.29 en de 551.26.

Aan de 8051 wordt verder gewerkt. De originele dieselmotor werd vervangen door een reserve-exemplaar. Deze werd geplaatst op 6 augustus met de hulp van een kraan. Ter herinnering: de 8051 zal de 26.102 gaan gezelschap houden te Oostmalle voor de firma Frans Bevers (zie ODB 118 pagina 5).

Bovendien heeft een van onze medewerkers de 802 CFL aangekocht. Zij werd naar Spontin overgebracht op 13 augustus en krijgt later onderdak te Schaarbeek. Meer hierover in ons volgend nummer.



FOTO 129-03 Plaatsing van de dieselmotor in de 8051. Schaarbeek, 6 augustus 2015. TSP.



FOTO 129-03 De kast van de 5205 is herschilderd. De draaistellen, de bufferbalken en het dak worden weldra onder handen genomen. Schaarbeek, 6 augustus 2015. TSP.



FOTO 129-04 De 7341 na haar herschildering. Zij ondersteunt de 7305 op "Le Chemin de Fer du Bocq". Schaarbeek, 11 juli 2015. TSP



FOTO 129-05 Het M1-rijtuig 42.097. Het houdt het M1-rijtuig 43.045 gezelschap op "Le Chemin de Fer du Bocq". Deze twee rijtuigen werden er ingezet voor de stoomtreinen op de zondagen in juli en augustus. Schaarbeek, 11 juli 2015. TSP.



← **FOTO 129-06** Sinds 13 juni 2015 mag TSP (en ook andere toeristische verenigingen) niet meer zelfstandig op het Infrabel-net rijden. Voor de overbrenging van materieel wendde TSP zich tot DB Schenker Nederland, aangezien de NMBS-Logistics teveel problemen stelde, simpel gezegd omdat hun prijs veel hoger lag. Op 13 juli voerde de gehuurde 77006 van ECR een eerste overbrenging uit tussen Schaarbeek en Ciney. De trein bestond uit - in volgorde - de P8, het M1-rijtuig 43.045, de 7341, het M1-rijtuig 42.097 en de 6077. We zien de trein te Ciney. *Tim HAESEVOETS*



FOTO 129-07 →

De rit vanuit Schaarbeek naar Ciney verliep via lijn 28 (westelijk ringspoor) naar Brussel-Zuid en dan door de Noord-Zuidverbinding om de P8 te keren. We zien hier de overbrengings-trein op spoor 4 in Brussel-Zuid om 03.12.

Philippe GOUSSET / TSP.



FOTO 129-08 ↓

Er waren nog andere overbrengingsritten. Op 12 augustus werden de vier K1-rijtuigen van TSP, de vier L-rijtuigen van het Historisch Patrimonium van de NMBS-Groep en onze 202.020 overgebracht vanuit Schaarbeek naar Ciney. Deze rijtuigen werden ingezet tijdens het stoomfestival op 15 en 16 augustus. Doorrit te Lonzée.

Terrence LABAR / TSP.



Het groot stoomtreinenfestival van 15 en 16 augustus



Zoals gebruikelijk aan het einde van een weekend vol festiviteiten werden voor de laatste trein naar Ciney alle stoomlocomotieven ingezet: vooraan de Energie en de P8, achteraan de Bison. Doorrit te Gemenne op het hoogste punt van de CFB, 16 augustus 2015. Manfred HIRTZ.

Het is een traditie geworden: *Le Chemin de Fer du Bocq* organiseerde voor de vijfde keer een groot stoomfestival tijdens het weekend van 15 augustus. Het was ook de laatste keer. De komende drie of vier jaar wordt lijn 128 tussen Ciney en Braibant onderbroken, omdat Infrabel verder werkt aan de modernisering van de Luxemburglijn. Het was ook een serieuze uitdaging te meer omdat de buitensporige en beperkende maatregelen - opgelegd door de nieuwe wet betreffende de werking van de toeristische lijnen - moesten worden toegepast.

Dit jaar werden vijf stoomlocomotieven bijeengebracht: onze "P8", "Energie 507" van de Thiel-Boon-collectie, de "5387 TKH", de kleine "Yvonne" van "StoomCentrum Maldegem" en "Ct Bison" gebouwd door La Meuse en bewaard door onze Nederlandse vrienden van "Stoomtrein Goes - Borsele".

FOTO 129-09 *Op zaterdagochtend vertrekt uit Bauche, het nieuwe eindpunt van de lijn, een trein getrokken door de Bison en de P8.*
Gwenaël PIERART / TSP.



Vroeg in de namiddag van 15 augustus gingen de hemelsluizen open en werd de Bocq-vallei geteisterd door hevige neerslag tot valavond... Het grootste leed was voor het personeel, zoals blijkt uit deze opname in een doorweekt station te Dorinne...





FOTO 129-10 De eerste trein naar Ciney op 15 augustus werd gesleept door de Energy 507 en geduwd door TKH 5387. Tijdens deze rit liep de TKH aanzienlijke schade op aan haar ketel (perforatie van een vlampijp), het vuur moest gedoofd worden met als gevolg dat de locomotief voor de rest van het weekend niet meer kon worden ingezet. Gwenaël PIERART / TSP.

FOTO 129-11 De Bison in volle inspanning tussen Purnode en Dorinne, geholpen aan staart door de Energy 507. De Bison werd gebouwd door La Meuse in 1928 (nummer 3292) voor de steenkoolmijn van Oranje-Nassau te Heerlen, waar ze reed als nr. 16. Ze is al in detail beschreven in ODB 110 pagina 64. Gwenaël PIERART / TSP, 15 augustus 2015.





← **FOTO 129-12**

In de vroege ochtend van 16 augustus 2015 worden de laatste zeven 20'ers nabij Libramont gesleept door de 7791 en de 7755. De 2014, 2025, 2018, 2023, 2022, 2019 en 2013 werden overgebracht van Antwerpen-Noord naar Athus. Daniël MOENS.

↓ **FOTO 129-13**

Wegens plaatsgebrek werden de 9115 en de 9130 ondergebracht in de verste uithoek van de werkplaats Charleroi-Sud. Deze machines zullen spoedig worden gesloopt. Pierre HERBIET, 18 juni 2015.

↓ **FOTO 129-14**

Gedurende meerdere weken vanaf einde juni tot begin augustus werden belangrijke spoorwegwerken uitgevoerd tussen Aachen en Düren, waarbij het verkeer werd stilgelegd. Tijdens de duur van de werken werden goederentreinen, maar ook ICE-treinen en de Thalys Brussel - Köln omgeleid via Mönchengladbach. Op 29 juli 2015 wordt trein 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord gesleept door de 2811. Hij beklimt de helling van Kohlscheid en rijdt vervolgens voorbij het station. Michel DE ESCH.





FOTO 129-15 De werkplaats te Roosendaal wordt nu gebruikt door het bedrijf "Spoorijzer" dat is gespecialiseerd in het onderhoud van goederenwagens. Op 29 juni 2015 brengt de 7868 twee gereviseerde ketelwagens terug naar Antwerpen-Noord. In principe is de inzet van één enkele locomotief van de reeks 77 verboden op het Nederlandse net. Michel DE ESCH.

FOTO 129-16 Trein 41590 Falcorana - Genk, gereden in open access, wordt gesleept door de 2810. Krefeld, 29 juni 2015. Jean-Yves LAMBIET.





FOTO 129-17 ↑ - **FOTO 129-18** ↓ De E 186 017 van de NS heeft ETCS-testen uitgevoerd op 19 augustus 2015 tussen Schaarbeek en Florenville. Boven zien we haar te Houyet, onderaan te Namur. NS heeft een tweede reeks TRAXX'en besteld, het aantal komt dan op 36 eenheden. Guy SMETZ - Terrence LABAR.



Motorwagens - Motorstellen

reeks 601 t/m 782

- De verdwijning van de klassieke dubbele motorstellen gaat verder. Opnieuw werden 20 stellen in park geplaatst in de loop van de maand juni.

Sinds de wijziging van de dienstregeling van 14 juni 2015 worden in de werkplaats Oostende geen dubbele motorstellen meer onderhouden. De stellen van Oostende werden ofwel in park gezet ofwel gemuteerd naar andere werkplaatsen. De resterende 75 stellen die nu nog in dienst zijn, zijn verdeeld over Kinkempois (45), Kortrijk (28) en Charleroi (2).

reeks 301 t/m 440

- Sedert de wijziging van de dienstregeling (14 juni), heeft de werkplaats Oostende 15 Break's in beheer. Zij muteerden van Kinkempois (362 t/m 366) en Hasselt (367 t/m 376).



FOTO 129-19 ↑ - **FOTO 129-20** → *Deze beelden gelijken erg op deze die in vorige nummers zijn gepubliceerd. Nu zijn de eerste motorstellen van de reeks 601 t/m 782 aan de beurt om een eenmalig bezoek te brengen aan het schrootbedrijf ECORE te Aubange. Boven de 688, rechter pagina de 615. Aubange, 5 augustus 2015. Pierre HERBIET.*

reeks 41

- Een aanvulling voor het artikel betreffende de schrapping van de 4131. Enkel het ABx-rijtuig (41311) werd geschrapt. Het Bx-rijtuig (41312) is gebruikt voor de wederopbouw van de 4137 waarvan het Bx-rijtuig (41372) eveneens

het slachtoffer werd van een brand op 18 mei 2007 in Antwerpen-Berchem. De 4137 reed op dat moment als IR 3231 Hasselt - Antwerpen-Centraal. Het Bx-rijtuig (41372) van de 4137 werd in park geplaatst te Salzannes vanaf 14 december 2008.

Vertrek van het Benelux-motorstel naar Nederland.

Sinds 29 september 1957, toen de lijn Antwerpen - Roosendaal onder spanning kwam, werden de 12 dubbele "Benelux"-motorstellen in dienst gesteld tussen Brussel en Amsterdam. Vier werden gefinancierd door de NMBS (220.901 t/m 220.904, later 901 t/m 904) en acht door de NS (1201 t/m 1208) (zie historisch overzicht in ODB 81 blz 14 tot en met 27).

Deze "Hondekop"-motorstellen gingen uit dienst met de komst van de nieuwe trek/duwstammen samengesteld uit ICR-rijtuigen van de NS en van de locomotieven van de reeks 11 van de NMBS. De laatste internationale rit vond plaats op 30 mei 1987, met de IC 190 Brussel-Zuid - Amsterdam CS en uitgevoerd door de stellen 902 en 1208.

De Benelux-motorstellen reden dan nog enkel in de binnenlandse dienst tussen Amsterdam CS en Vlissingen als gevolg van het laatijdig afleveren van nieuw materieel. Op 15 januari 1988 vond ook daar de laatste rit plaats.



FOTO 129-21 *Benelux-motorstel 902 van de NMBS te Leuven op 5 januari 1989. Op dat ogenblik was het stel nog in vrij goede staat. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Van de 12 stellen, bewaarde de NMBS de 902: de overige werden afgebroken. Gedurende meer dan tien jaar bleef de 902 spijtig genoeg buiten staan in Leuven, met nadelige gevolgen voor de toestand van het stel. Het stel belandde nadien in de loods, begin jaren 2000, doch het onheil was reeds gebeurd...! Het is bijzonder jammer want het stel was toen nog rijvaardig!

De NMBS schonk dit motorstel aan de Nederlandse Stichting Hondekop. Het aanschaffen gebeurde met toezicht van de QRail onderneming uit Praag. Het stel wordt terug in rijvaardige toestand hersteld, ook om terug in België te kunnen/mogen rijden (doch dat laatste zal vrijwel onmogelijk zijn, gezien de huidige reglementeringen op ons net).

Voor het afsluiten van dit nummer vernamen wij dat het motorstel wordt klaargemaakt voor overbrenging naar Nederland.



↓ Zoals we al vermeldden staat de CW Gentbrugge in voor de revisie van de rijtuigkasten van bepaalde motorstellen reeks 800. Hier wordt de rijtuigkast 8013 van AM 801 overgebracht vanuit de CW Gentbrugge naar de CW Mechelen. Oudegem (lijn 53 tussen Schellebelle en Dendermonde), 5 juni 2015. Wim WINDEY.



Rijtuigen

I6-Rijtuigen

Niet minder dan negen I6-rijtuigen werden geschrapt met het P.V. 15-004 van 14 juli 2015:

- I6 A nr. 11.607;
- I6 A nr. 11.612;
- I6 A nr. 11.615;
- I6 A nr. 11.616;
- I6 A nr. 11.620;
- I6 B nr. 12.618;
- I6 B nr. 12.629;
- I6 B nr. 12.643;
- I6 B nr. 12.658.

Deze voertuigen staan al enkele maanden afgesteld in Antwerpen-Noord.

Het aantal I6'en vermindert hierdoor van 65 naar 56 exemplaren terwijl het totale aantal rijtuigen daalt van 1519 naar 1510.

→ FOTO 129-23

Op 13 augustus werd het Bar-Bistro-rijtuig 17.903 ingezet tussen Brussel en Antwerpen voor een persconferentie naar aanleiding van "Laundry Day Antwerpen", een belangrijk muziekfestival dat doorging op 5 september. Het werd ingesloten door de 2105 en de 2158. Voor de festivalgangers werden nachttreinen ingelegd naar Genk, Turnhout, Brussel, Roeselare en Oostende. Dit rijtuig werd gedurende enkele dagen opgenomen in de P-treinen 7305 en 8305 Tongeren ↔ Brussel-Zuid om het in perfecte rijvaardige staat te houden. Hiernaast: de trein vlak voor het vertrek in Antwerpen-Centraal. *Thierry HEYLEN.*

Onderaan de doorrit te Weerde tijdens de terugrit naar Brussel. *Lucien CLAES.*



FOTO 129-22 Het Bar-Bistorijtuig 17.903 "new look" werd deze zomer regelmatig ingezet. Op 15 juli bevond het zich in een speciale trein van Liège-Guillemins naar Saint-Ghislain ter gelegenheid van het Rockfestival van Dour, hier gefotografeerd te Morlanwelz. De trein bestond uit acht M4-rijtuigen en de SR3, ingesloten door de 1844 en de 1802. *Geoffrey BARAS.*



"Tweakers Express"

Op 9 augustus organiseerde Rail-promo (zie OP DE BAAN 128 blz. 27) een speciale trein met de naam "Tweakers Express". Deze reed van Rotterdam naar Köln Deutz via Amsterdam, Utrecht en Arnhem ter gelegenheid van "Gamescom", een grote beurs van computer-games.

De trein werd samengesteld te Vorst-Rijtuigen en bestond uit 13 rijtuigen, waarvan er 11 van de NMBS waren. In volgorde: drie I10 B, een voormalig Grill-Express-rijtuig, het Bar-Restorijtuig 16.008, twee I10 B, een I6 B, een tweede voormalig Grill-Express-rijtuig, het Bar-Restorijtuig 16.007 en drie I10 B. De twee Grill Express-rijtuigen en de twee Bar-Restorijtuigen kregen een speciale bestickering die in de werkplaats Vorst werd aangebracht. De rijtuigen werden op 8 augustus door de 2733 overgebracht naar Roosendaal. Op de foto's zien we de aangebrachte stickers op deze voertuigen.

Sint-Mariaburg (lijn 12 Antwerpen - Essen), 8 augustus 2015.

Luk GIBENS.

↓ FOTO 129-24

Op 7 augustus werden zeven I6-rijtuigen verhuurd aan een Duitse maatschappij voor een speciale trein van Münster naar Budapest ter gelegenheid van het Sziget-festival. De lege trein werd gefotografeerd nabij Herrath, aan de lijn Mönchengladbach - Köln. Hij werd gesleept door de 185.529, een TRAXX die geleased wordt door de MSM Gruppe. Naast de I6-rijtuigen bestond de trein nog uit negen rijtuigen van de maatschappij Euro Express. Michel HANSSENS.



160

Levering NMBS:		24-08-1962
Nummering:	228.160:	24-08-1962
	160:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	24-08-1962
⇒ Oostende:	29-09-1963 ⇒ Schaarbeek:	01-06-1968
⇒ Oostende:	09-07-1976 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	01-06-1984 ⇒ Ronet:	28-05-1990
⇒ Stockem:	23-05-1993 ⇒ Kinkempois:	12-12-2006
Uit exploitatie:		04-10-2013

FOTO 129-25

Braibant, 25 april 1991.
Yves STEENEBRUGGEN



180

Levering NMBS:		14-09-1962
Nummering:	228.180:	14-09-1962
	180:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	14-09-1962
⇒ Oostende:	29-09-1963 ⇒ Schaarbeek:	01-02-1964
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒ Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-06-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	03-06-1984 ⇒ Kortrijk:	25-05-1990
⇒ Merelbeke:	01-02-1996 ⇒ Oostende:	07-02-2002
Uit exploitatie:		13-08-2013

FOTO 129-26

Halle, 12 mei 1980.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



183

Levering NMBS:		02-11-1962
Nummering:	228.183:	02-11-1962
	183:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	02-11-1962
⇒ Oostende:	29-09-1963 ⇒ Schaarbeek:	01-02-1964
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒ Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-06-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Merelbeke:	03-06-1984 ⇒ Kortrijk:	25-05-1990
⇒ Merelbeke:	01-02-1996 ⇒ Oostende:	07-02-2002
Uit exploitatie:		10-09-2013

FOTO 129-27

Anderlecht, 17 maart 2002. J-L VDH.



185

Levering NMBS:		06-12-1962
Nummering:	228.185:	06-12-1962
	185:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	06-12-1962
⇒ Oostende:	31-05-1964 ⇒ Schaarbeek:	01-01-1968
⇒ Oostende:	01-06-1974 ⇒ Kinkempois:	17-03-1980
⇒ Hasselt:	24-05-1982 ⇒ Merelbeke:	03-06-1984
⇒ Kortrijk:	25-05-1990 ⇒ Merelbeke:	01-02-1996
⇒ Charleroi-Sud:	14-12-2003 ⇒ Oostende:	11-12-2005
Uit exploitatie:		08-08-2013

FOTO 129-28

Mévergnies-Attre, 15 april 2010. Pierre HERBIET.



186

Levering NMBS: 13-07-1962

Nummering: 228.186: 13-07-1962
186: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇒ Schaarbeek: 13-07-1962
⇒ Oostende: 31-05-1964 ⇒ Schaarbeek: 06-10-1967
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 14-03-1980
⇒ Hasselt: 24-05-1982 ⇒ Merelbeke: 03-06-1984
⇒ Kortrijk: 25-05-1990 ⇒ Merelbeke: 01-02-1996
⇒ Charleroi-Sud: 12-12-2003 ⇒ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 01-08-2013

FOTO 129-29 Hansbeke 22 oktober 2007.
Yves STEENEBRUGGEN.



189

Levering NMBS: 14-09-1962

Nummering: 228.189: 14-09-1962
189: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇒ Schaarbeek: 14-09-1962
⇒ Oostende: 31-05-1964 ⇒ Schaarbeek: 06-10-1967
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 14-03-1980
⇒ Hasselt: 24-05-1982 ⇒ Merelbeke: 03-06-1984
⇒ Kortrijk: 25-05-1990 ⇒ Merelbeke: 01-02-1996
⇒ Charleroi-Sud: 12-12-2003 ⇒ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 129-30 Lot, 14 april 1980. J-L VANDERHAEGEN.



191

Levering NMBS: 06-10-1962

Nummering: 228.191: 06-10-1962
191: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇒ Schaarbeek: 06-10-1962
⇒ Oostende: 31-05-1964 ⇒ Schaarbeek: 06-10-1967
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 14-03-1980
⇒ Hasselt: 24-05-1982 ⇒ Merelbeke: 03-06-1984
⇒ Kortrijk: 25-05-1990 ⇒ Merelbeke: 01-02-1996
⇒ Charleroi-Sud: 12-12-2003 ⇒ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 17-09-2013

FOTO 129-31 Holleken, 24 februari 1981. J-L VANDERHAEGEN.



195

Levering NMBS: 18-01-1963

Nummering: 228.195: 18-01-1963
195: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇒ Schaarbeek: 18-01-1963
⇒ Oostende: 31-05-1964 ⇒ Schaarbeek: 06-10-1967
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 14-03-1980
⇒ Hasselt: 24-05-1982 ⇒ Merelbeke: 03-06-1984
⇒ Kortrijk: 25-05-1990 ⇒ Merelbeke: 01-02-1996
⇒ Charleroi-Sud: 12-12-2003 ⇒ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 30-09-2013

FOTO 129-32 Wetteren, 22 mei 1980. J-L VANDERHAEGEN.





Op 29 juli 2015 werd een half Eurostar-stel overgebracht van de werkplaats Hellemmes (nabij Lille) naar een sloper te Valenciennes. De trein, gesleept door de 72074, rijdt hier in de omgeving van Douai. Het betrof de NMNS 3102. Het stond sinds 2003 afgesteld tengevolge van een ontsporing en het werd nooit hersteld, alhoewel het slechts tien jaar oud was. In 2008 werd deze zaak opgeblazen tot een politieke kwestie, waarna de NMBS besloot het stel te verbergen in London St. Pancras, waar het vanuit Brussel-Zuid naartoe werd gebracht. Het verliet België op 30 juli 2008 (zie ODB 87 p. 23). Dit halve stel diende voor de renovatie van Eurostar-stellen. De andere helft (3101) bevond zich te Thouars, bij een maatschappij die betrokken was bij de modernisering van Eurostar-stellen. Beide motorwagens staan nog steeds in Engeland, in de Londonse stelplaats van Temple Mills. Er zou sprake van zijn van om één van deze motorwagens over te brengen naar België voor verdere bewaring. David HAYDOCK.

Op 23 juli 2015 staat de TGV "Iris 320" in Brussel-Zuid. Ter herinnering: dit stel heeft het nummer 4530 (motoreenheden 380.059 en 060) om meetritten (spoor, bovenleiding, seininrichting, telecommunicatie) uit te voeren op de hogesnelheidslijnen in Frankrijk en op de Belgische lijn 1 tot Brussel-Zuid. Johan VAN DER EYCKEN.





↑ Het restauratierijtuig van de maatschappij Bahn Touristik-Express GmbH in Blankenberge op 31 juli 2015. Stephan GELAUDE.

FOTO 129-33 Dit jaar bestond de "Luxembourg-Blankenberge Express", die elke zondag tussen 19 juli en 30 augustus rijdt, voor het eerst uit rijtuigen van twee Duitse maatschappijen: Euro-Express Sonderzüge en Bahn TouristikExpress GmbH (BTE). De rijtuigen van BTE komen uit Oost-Duitsland (Halberstadt UIC Z); die van Euro-Express waren vroeger eigendom van het Amerikaanse en Franse leger. Op 26 juli 2015 passeert de trein Braibant op weg naar Blankenberge. De lijn 128 (Le Chemin de Fer du Bocq) is rechts van de 3019 te zien. Gwenaël PIERART.

FOTO 129-34 Twee Velaro-stellen van de DB (de 705 en de 714) rijden op 23 juli 2015 door het station van Ath tijdens een overbrenging van Paris Est naar de werkplaats Vorst. Philippe GOUSSET.



NEWS

privéoperatoren



De kopertrein voor Olen

Tweemaal per week rijdt er een koper-trein tussen Pirdop in Bulgarije en de fabriek Aurubis in Olen. Tussen Aachen West en Olen, neemt Trainsport de trein over, meestal met een G2000 en soms ook met een Class 66. Op het Duitse en Oostenrijkse gedeelte neemt de Oostenrijkse operator LTE Logistik- und Transport-GmbH de trein over.

Het geladen stel, afkomstig uit Bulgarije, kan niet worden gefotografeerd in België. De trein rijdt op maandag en donderdag (aankomst in Olen om 01.59 of 02.22).

De terugrit van de lege trein kan wel goed gefotografeerd worden. Deze rijdt op maandag en donderdag:

46679

Olen:	15.24
Herentals:	15.33/16.03
	(frontwisseling)
Leopoldsburg:	16.34/16.44
Aachen West:	18.47.

↗ **Op 25 mei staat de lege trein, gesleept door de V204, op het punt de Aurubis fabriek in Olen te verlaten.**

Eddy VERVOORT.

→ **FOTO 129-35** *Op 21 juni 2015, passeert de geladen trein Gambach (lijn Gmünden - Frankfurt), gesleept door de Vectron 193 207 van LTE, gehuurd bij ELL (European Locomotive Leasing).*

Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **FOTO 129-36** *Op 20 april doorkruist de lege trein Beringen, gesleept door de V204.* Andy ENGELEN.



← **FOTO 129-37**

Op 4 augustus wordt de diesellocomotief 82 van de DUFERCO-NMLK fabriek (ex-Usines Gustave Boël) te La Louvière, vervoerd naar de tractiewerkplaats Schaarbeek voor een schouwing. De Boël-fabrieken beschikten aanvankelijk over vijf locomotieven van dit type, gebouwd door Baume & Merpent en genummerd van 80 tot en met 84. Pierre HERBIET.



→ Op 8 augustus 2015 is een slijptrein van Speno per vrachtwagen aangekomen te Raeren. Er werden testen uitgevoerd en opleidingsritten voor het begeleidend personeel.

Op 15 augustus vertrok deze slijptrein naar de Brusselse metro. Manfred HIRTZ.

↓ **FOTO 129-38**

Eens te meer heeft DB Schenker een trein overgenomen van NMBS-Logistics. Het gaat om een trein met coils tussen Bremen Stahlwerk en Renory. Deze trein rijdt nu langs Venlo - Sittard en Visé.

Op 9 augustus 2015 passeert de trein 41582 te Cheratte, gesleept door de locomotieven 6506 en 6513. Michel DE ESCH.





FOTO 129-39 Sinds de maand juli worden locomotieven, gehuurd door RAILTRAXX, gesierd met het logo van de maatschappij. Op 16 juli 2015 rijdt de 266 118 (ex-nummer 653-08) door Schulen met een trein vanuit Antwerpen-Waaslandhaven naar de fabriek Voestalpine te Linz (Oostenrijk). Johny BRAUNS.



FOTO 129-40 Op 23 juli wordt dezelfde trein gesleept door de grijze Class 66 nr. 266 035 (ex-nummer 513-8), eveneens gefotografeerd te Schulen. Johny BRAUNS.





← In ons vorige nummer meldden wij op pagina 31 de verkoop van het K3-rijtuig 22.483 en het M1-rijtuig 42.005 aan de gemeente Raeren.

We zien ze hier in het station van Raeren op 16 juli 2015.

Het M1-rijtuig 42.005 werd in december 1936 geleverd door "les Ateliers Métallurgiques de Nivelles".

Het ging buiten dienst door het P.V. nr. 1 van 5 april 1982 en werd in 1983 aangekocht door MSTB (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) te Vilvoorde waar het werd ingericht als barrijtuig. Het werd later ingezet bij SCM.

Het K3-rijtuig 22.483 werd gebouwd door de CW Mechelen en kwam op 21 januari 1958 in dienst met nummer 23.447. Dit rijtuig ging buiten dienst door P.V. nr. 4 van 9 november 1998.

Geert MAES.

Een tweede stoomlocomotief voor Pairi Daiza

Pairi Daiza te Cambron-Casteau (zie ODB 127, p. 25 t/m 31) heeft een tweede stoomlocomotief in dienst genomen. Het is een "Brigadelok" gebouwd door Henschel in 1917 (constructie nummer 14968) voor het Duitse leger. Zij werd ingezet aan het front in Frankrijk en door de Britse troepen in beslag genomen. Na de oorlog verhuisde zij naar Mozambique waar ze werd ingezet in een suikerfabriek. Ze keerde terug naar Groot Brittannië in 1998 door tussenkomst van een verzamelaar. Zij werd in 2014 door Pairi Daiza aangekocht.

FOTO 129-41 Op 10 augustus staat de Brigadelok (Dt) met drie rijtuigen in het station van Pairi Daiza. Pierre HERBIET.



Luxemburg

De CFL 628'en bij de NEG

Als gevolg van de reorganisatie van het reizigersverkeer tussen Luxemburg, Trier en Koblenz, werden de twee motorwagens van de reeks 628.4 (628 505 en 506) van de CFL overbodig. Ze werden in 1994 gekocht van de DB om een evenwichtiger verdeling in de materieelinzet te verkrijgen. Ze werden afgestaan aan de NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH), een filiaal van de CFL dat in het noorden van Duitsland actief is en onder meer de lijn Niebüll - Dagebüll Mole uitbaat. De twee motorwagens, elk bestaande uit een aangedreven rijtuig reeks 628.4 en een stuurrijtuig reeks 928.4, werden door de NEG uit elkaar gehaald om één nieuwe motorwagen te vormen. Deze bestaat nu uit de twee aangedreven rijtuigen; de twee stuurrijtuigen werden afgesteld. De NEG heeft krachtige motorwagens nodig aangezien er meermaals per dag doorgaande IC-rijtuigen van de DB worden gesleept, komende uit Köln, Dresden, Berlin, Frankfurt of Karlsruhe. De NEG beschikte met de VT 71 al over een motorwagen van dit type.

FOTO 129-42 → Op 2 december 2002 staat de 628 506 in het station van Luxemburg om als RE 5211 naar Trier te vertrekken.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ Motorwagen 628 505/506 sleept twee IC-rijtuigen van de DBAG en een generatorpakwagen. De foto werd genomen in Blocksberg, tussen Dagebüll Mole en Niebüll. Armand SCHMIT, juli 2015.



1800'en van Power Rail

In juni 2012 werden de 1801 en 1806 van de CFL verkocht aan de Duitse maatschappij Power Rail die in Magdeburg is gevestigd. De 1806 werd gereviseerd en in dienst gesteld (zie *OP DE BAAN 111*, blz. 61 en *OP DE BAAN 112* blz. 47). De 1801 echter werd op 20 februari 2015 verkocht aan de vereniging *Magdeburger Eisenbahnfreunden*. Ze staat samen met het andere materieel van de vereniging opgesteld in de "Wissenschaftshafen", langs de oude dokken van de haven van Magdeburg.

FOTO 129-43

De 1801 in Magdeburg op 2 augustus 2015.

Philippe DE GIETER.

Duitsland

■ Südwestexpress

Sinds december 2014, en dit voor een periode van 15 jaar, exploiteert DB Regio onder de commerciële naam Süwex (*Südwestexpress*), de volgende verbindingen:

- RE1 Koblenz - Trier - Saarbrücken - Mannheim;
- RE2 Koblenz - Mainz - Frankfurt;
- RE4 Mainz - Ludwigshafen - Frankfurt;
- RE11 Luxembourg - Trier - Koblenz;
- RE14 Mainz - Ludwigshafen - Mannheim.

DB Regio zet hier de 28 nieuwe motorstellen van het type Flirt3 van Stadler in. Het gaat om vijfledige stellingen die 271 zitplaatsen bieden en aan 160 km/h kunnen rijden. Ze werden ingedeeld in de reeks 429.1.

Hoewel ze door de DB worden ingezet, kregen ze een lichtgrijze livrei in plaats van het alomtegenwoordige "verkeersrot". Het komt steeds meer voor dat het materieel niet meer in de livrei van de exploitant wordt geschilderd, maar dat dit bepaald wordt in het exploitatiecontract.



FOTO 129-44 Op 13 juni 2015 rijden de motorstellen 429 118 (DB Regio) en 2301 (CFL) langs de Moezel bij Winnigen met de trein RE4124/5124 Koblenz - Saarbrücken / Luxembourg. Philippe DE GIETER.

Dit zorgt voor een diversiteit die de spoorwegliefhebbers alleen maar kunnen toejuichen.

De dienst naar Luxembourg wordt samen met de CFL uitgebaat. Zij zet een ander product van Stadler in: de dubbeldeksmotorstellen type KISS (reeks 2300 van de CFL). Het stel van de CFL uit Luxembourg wordt in Trier gekoppeld met een

Flirt3 van Süwex die rijdt op de verbinding RE1 Mannheim - Saarbrücken - Koblenz. De gekoppelde stellingen rijden dan verder naar Koblenz via de Moezellijn. In de andere richting wordt dan weer in Trier ontkoppeld. Deze nieuwe opzet maakte het mogelijk om de IC-treinen tussen Koblenz en Luxembourg af te schaffen. (zie OP DE BAAN 126, blz. 35).

Frankrijk

■ Een TGV in het museum

Het "Cité du Train" te Mulhouse huisvest verschillende delen van een TGV van de eerste generatie, een reeks die momenteel geschrapt wordt. Het gaat om het motorgedeelte 23121 (in werkelijkheid de vroegere 23119) + het barriërtuig + een rijtuig eerste klasse van het stel 61. Deze voertuigen werden begin 2015 in hun oorspronkelijke staat teruggebracht door het Technicentre te Bischheim. Ook de neus van de 23105 (stel 53) staat er.



Het neusgedeelte van de 23105 wordt tentoongesteld in het "Cité du Train" te Mulhouse. 13 juli 2015. Hans JOOSEN.

De schrapping van de TGV Sud-Est-stellen begon begin 2012 met de stellingen 33, 61, 110, 111, 113 en 115. In 2013 volgden de 9, 10, 28, 30, 32, 43, 47, 53, 94, 112,



FOTO 129-45 Het motorgedeelte 23121 staat op de draaischijf van het museum. 13 juli 2015. Hans JOOSEN.

114, 115, 116, 117 en 118. De motorgedeelten 23092 en 23139 werden geschrapt als gevolg van ongevallen, respectievelijk in november 2009 en maart 1989.

Van de TGV Sud-Est-stellen, die opvielen door hun oranje schildering, werden 102 stellingen gebouwd (stellingen 1 t/m 102, motorgedeelten 23001/002 t/m

23203/204) tussen 1978 en 1984. Hierbij komen nog negen driespannige stellingen die in 1983 en 1985 werden geleverd (stellingen 110 t/m 118, motorgedeelten 33001/002 t/m 33017/018; de 118 was in feite het omgebouwde stel 88), drie poststellen en een half stel als reserve (halve stellingen 901 t/m 907, de 906-907 is de omgebouwde 38).

TELEX....

NEDERLAND

● *Nieuwe bestelling TRAXX-en*

NS bestelde 18 bijkomende TRAXX-en bij Bombardier, waardoor het effectief op 36 eenheden komt.

MACEDONIË

● *Chinees materieel in Europa.*

Op 24 juni 2014 hebben de Macedonische Spoorwegen (MZ) twee drieledige elektrische stellingen, voor 25 kV, en vier gelijkaardige dieselstellen besteld bij de Chinese maatschappij CSR (China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited).

Het is de eerste maal dat Chinees materieel wordt besteld voor een Europese maatschappij.

Het eerste elektrisch stel verliet al de fabriek en de dieselstellen zijn voorzien voor 2016. Deze stellingen rijden aan 140 km/u en bieden plaats aan 200 reizigers. De *Council of Europe Development Bank* bood een lening aan van 50 miljoen euro, waarvan 25 miljoen euro voor de aankoop van de stellingen, het saldo dient om het huidig park te vernieuwen.

Europa financiert dus een land dat geen EU-lid is om Chinees materieel aan te kopen...



eFOTO 129-46 De 1757 met rijtuigendam 7334, die rijdt als Sprinter 9641 's-Hertogenbosch - Deurne, komt aan te Vught op 31 juli 2015. Michel DE ESCH.

Nederland

Dubbeldeksstellen type DD-AR rijden terug op het Nederlandse net (zie ODB 105 blz. 42). In totaal worden 18 stellingen terug in dienst genomen, samengesteld uit drie rijtuigen en gesleept door locomotieven van de reeks 1700. Hoofdzakelijk ingelegd voor de Sprinter (lokale treinen) tussen Utrecht en Zwolle en tussen Nijmegen en Deurne.

Hongarije

Het is tegenwoordig een zomerse traditie geworden dat de M61 017 elk weekend (van 27 juni tot 30 augustus) een extratrein sleept tussen Budapest en Tapolca, in de omgeving van het Balatonmeer. De M61 017 (2761 017 nieuwe Hongaarse nummering) is de laatste M61 in reguliere dienst bij de MAV en is toegewezen aan de Dienst Infrastructuur. Voor het slepen van meetreinen werd deze locomotief aangepast om een snelheid van 120 km/u te halen.

FOTO 129-47 Op 25 juli 2015 verlaat trein 19793 (Tapolca 14.42 - Budapest-Déli 18.19) het station van Badacsonytördemic-Szigliget. Philippe DE GIETER.



Frankrijk

De levering van de Régiolis is halfweg

Waarom is 1 juli 2015 een speciale datum? Omdat dit het begin is van de zomerperiode of omdat juist de helft de van Régiolis geleverd is?

Sinds begin maart 2014 zijn inderdaad 92 stellingen geleverd van de 184 bestelde eenheden. De aantallen van de geleverde hybride stellingen (bi-mode: elektrisch en diesel) B-83500 voor voorstadslijnen en de B-84500 voor regionaal verkeer (met 52 % al geleverde eenheden) hebben proportioneel een kleine voorsprong op het afleveringsschema van de tweespannings Z-51500 voor regionaal verkeer en de tweespannings Z-54500 voor stadsge-westelijk verkeer (met 45 % al geleverde eenheden).

Ondanks de zware financiële beperkingen waarmee de Regio's geconfronteerd worden, heeft de constructeur twee bijkomende orders gekregen voor de bouw van in totaal 25 motorstellen: acht Z-54500 voor de regio Midi-Pyrénées en zeventien Z-51500 voor de regio Rhône-Alpes. Deze laatste zijn specifiek bestemd voor het toekomstige RER van Genève, alias CEVA (Genève-Cornavin - Genève-Eaux-Vives - Annemasse). Gevolg: van de 209 regionale stellingen die al in het orderboek van Alstom stonden (zonder rekening te houden met de 34 stellingen besteld door de staat voor de interregionale TET-treindiensten - Trains d'Equilibres du Territoire)



Dit beeld zal weldra verdwijnen: een stam Corail-rijtuigen, gesleept door een 67400. Trein 849934 Laon - Paris verlaat de tunnel van Vierzy aan km 94 op 19 mei 2014. Gilbert LAURENT.

is nog maar 44 % geleverd: 69 hybride stellingen en 23 tweespanningsstellen, of respectievelijk 52 % en 30 % van de bestelde 133 hybride- en 76 tweespanningsstellen. Wat betreft de samenstelling van de stellingen, zijn de vier- en zesdelige stellingen voor 41 % (65/159) en 54 % (27/50) geleverd. Opmerkelijk is wel dat de meeste stellingen besteld werden door de regio Midi-Pyrénées (33 stellingen of 16 % van het totale park).

Het grote aantal bestelde Régiolis bewijst dat deze treinstellen erg geapprecieerd worden door de Regio's. Men ziet ook meer en meer (hoewel in sommige Regio's slechts sporadisch) treinen met twee gekoppelde stellingen, zelfs in de

samenstelling van 2x6 rijtuigen!

Dit is bv. het geval in de buurt van de Belgische grens, waar de Regio Picardie treinen met een dergelijke samenstelling van maandag tot en met vrijdag inzet op de verbindingen Lille - Amiens (twee heen- en terugritten per dag) en Laon - Paris-Nord (één heen- en terugrit per dag). Ook de weekendtreinen van Laon naar de kust (Le Tréport-Mers) nemen zij voor hun rekening. Alle Régiolis-treinstellen zouden moeten in dienst zijn tegen december 2016. Dit alles met de gekende gevolgen: de verdwijning van BB-67400 en van de "Corail"-rijtuigen en het RRR-materieel (rames réversibles régionales).

Gilbert LAURENT.

Op dezelfde plaats, maar 14 maanden later zien hier twee gekoppelde Régiolis-stellen van de lange versie (in totaal 12 rijtuigen).
Gilbert LAURENT, 2 augustus 2015.





FOTO 129-48 De bezoekers worden ontvangen in het rechter gedeelte van het schitterende station van Schaarbeek, dat uit 1913 dateert. Het linker gedeelte, uit 1887, is bestemd voor de reizigers en het personeel. Jean-Luc VANDERHAEGEN 28 juli 2015.

Op 24 september 2015 werd Train World officieel geopend. Vanaf 25 september is het toegankelijk voor het grote publiek. De eerste steen werd gelegd op 29 augustus 2012. België heeft bijna een halve eeuw moeten wachten op de bouw van een nationaal spoorwegmuseum. Waarom duurde het zo lang terwijl bijna alle Europese landen al heel lang een eigen museum hebben? Het gebrek aan belangstelling voor de spoorwegen in de politieke wereld en bij de leiders van ons land speelden daar zeker een grote rol in.

Train World is een zeer bescheiden museum dat ongetwijfeld heel wat liefhebbers zal teleurstellen. We moeten er echter rekening mee houden dat er een beperkt budget was (de bouw heeft maar liefst 20,55 miljoen euro gekost) en dat men zich op het grote publiek richt. De bezoekers worden ontvangen in het deel van het station dat uit 1913 dateert. Hier bevonden zich vroeger de loketten en de wachtzaal. Het stationsgedeelte uit 1887

werd opgeknapt en staat nu ter beschikking van de reizigers en het personeel. Het rollend materieel wordt tentoongesteld in een nieuw gebouw met een oppervlakte van 8.000 m², onderverdeeld in vier grote hallen en enkele bijkomende zalen.

In dit nummer bespreken we het rollend materieel dat in het museum werd ondergebracht. Zoals we zullen zien gaat het

om een kleine collectie. Zo wordt de moderne tractie slechts vertegenwoordigd door één enkele elektrische locomotief, één motorwagen, één diesellocomotief en één motorstel. Dit kan in geen geval representatief zijn voor het vroegere, zeer gevarieerde, tractiepark. Dit materieel werd verdeeld over de vier hallen:

- hal 1 is gewijd aan de stoomtractie;
- hal 2 is opgedragen aan de technologische ontwikkelingen met vertegen-

De bezoekers worden ontvangen in de vroegere lokettenzaal uit 1913. Hier zullen permanente en tijdelijke tentoonstellingen worden ondergebracht.

Foto Marie-Françoise PLISSART / NMBS.



woordigers van zowel de stoom-, de diesel- als de elektrische tractie;

- hal 3 toont het werklidenvervoer in de periode 1930-1940. In deze hal bevindt zich de woning van de overwegwachter;
- hal 4 is gewijd aan het reizigers- en goederenvervoer. De 1503 en de 211.006 werden er naast elkaar geplaatst. Ze staan gedeeltelijk boven een schouwput waardoor het publiek ook hun onderkant kan ontdekken. In deze hal vinden we ook het bewaarde brugdek van de 'Pont du Luxembourg' uit Namur.

Stoomtractie

De stoomtractie wordt vertegenwoordigd door 7 locomotieven:

- 'L'Eléphant' uit 1835 in hal 1;
- 'Le Belge' uit 1835, opgesteld in de inkomsthal waar zich ook de boekenwinkel bevindt;
- de 'Pays de Waes' uit 1844 in hal 1;
- het type 51 nr. 1152 uit 1880 in hal 1;
- het type 18 nr. 18.051 uit 1905 in hal 1;
- het type 10 nr. 10.018 uit 1910 in hal 1;
- het type 12 nr. 12.004 uit 1939 in hal 2.

Elektrische en dieseltractie

Beide tractievormen zijn ondervertegenwoordigd aangezien er van elk maar één locomotief wordt gepresenteerd:

- elektrische locomotief 1503 in hal 4;
- diesellocomotief 211.006 in hal 4;
- rijtuig 7724 van het motorstel uit 1935 in hal 2;
- Brossel-dieselmotorwagen 551.48 in hal 2.

Rijtuigen en wagens

Zes rijtuigen en drie wagens werden in het museum opgesteld:

- koninklijk rijtuig A1 uit 1901 in hal 4;
- koninklijk rijtuig 1 uit 1939 in hal 4;
- postrijtuig uit 1930, van Duitse afkomst, in hal 4;
- GCI-rijtuig 91.001 uit 1931 in hal 3;
- M1-rijtuig 63.105 uit 1937 in hal 3;
- TEE-rijtuig 135 uit 1974 in hal 4;
- koninklijke wagen F4 in hal 4, opgesteld op het brugdek van de 'Pont du Luxembourg';
- ketelwagen 91578 uit 1901 in hal 4, opgesteld op het brugdek van de 'Pont du Luxembourg';
- gesloten wagen uit 1914 in hal 3.

Een algemeen zicht in hal 1 waar vijf stoomlocomotieven staan. Deze foto toont, van links naar rechts: L'Elephant, het type 18 en de "Pays de Waes".

Foto Marie-Françoise PLISSART / NMBS.



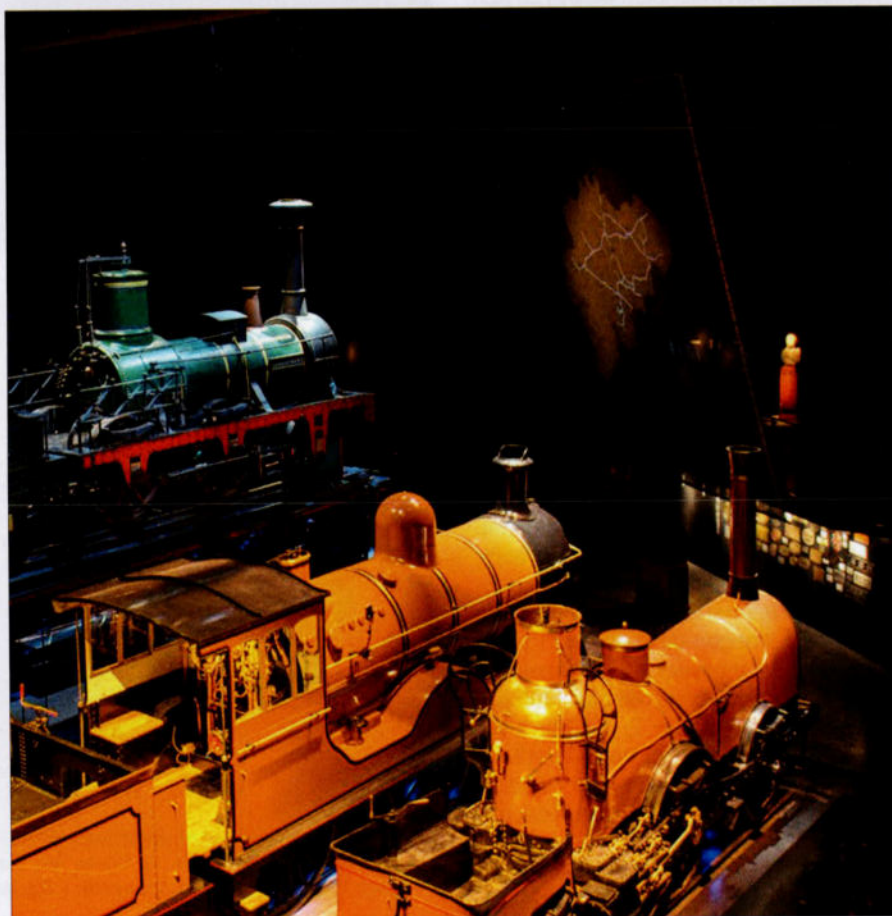
Na hun ontvangst in het station van Schaerbeek worden de bezoekers naar het eigenlijke bezoek geleid. Zij komen binnen langs de linkerkant van het gebouw en via een helling bereiken zij de eerste verdieping. Daar hebben zij een algemeen overzicht over hal 1 waarin vijf stoomlocomotieven worden tentoongesteld. De shop van "Train World" bevindt zich op het gelijkvloers, in een zaal die overheerst wordt door "Le Belge". Jean-Luc VANDERHAEGEN, 2 augustus 2015.

Divers materieel

Deze voertuigen worden eveneens in Train World getoond:

- de stoomkraan 'Juliette' uit 1912 staat buiten opgesteld;
- de draisine 701 uit 1949 in hal 4;

- de stoomlocomotief MF33 die voor de kinderen onder een hoek van 45° in een zandbak werd geplaatst;
- het restauratierijtuig 16.006 dat buiten werd geplaatst;
- en tenslotte een stoomketel van een locomotief type 25 van de Belgische Staat.

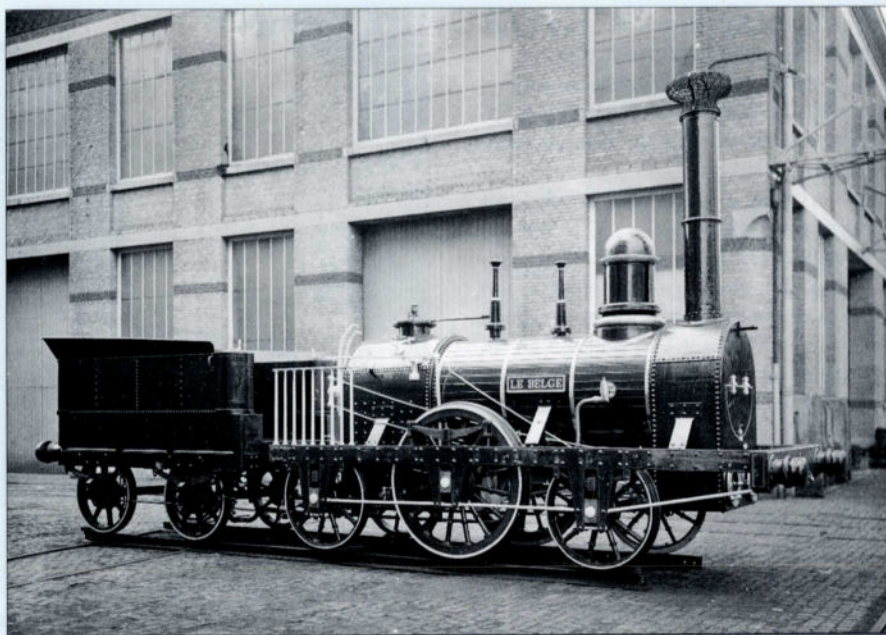


Le Belge

'Le Belge' wordt voorgesteld aan de ingang van Train World, in de boekenwinkel, en is zichtbaar vanop de straat. Het gaat niet om de oorspronkelijke locomotief maar om een houten replica op ware grootte door Cockerill werd gebouwd.

'Le Belge' was de eerste locomotief die in België werd gebouwd, met constructienummer 1 van Cockerill. Ze werd op 30 december 1835 geleverd aan de Belgische Staat, waar ze het nummer 6 kreeg. Ze was identiek aan de 1, 3, 4 en 5 die in 1835 door Stephenson te Newcastle werden geleverd.

FOTO 129-49 ZW De replica van 'Le Belge' voor de werkplaatsen van Cockerill in Seraing. Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.



L'Eléphant

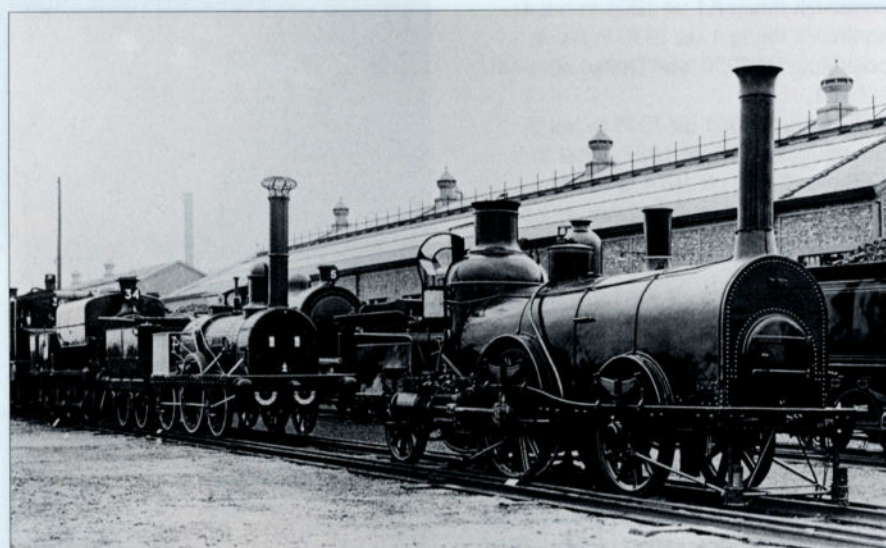
Ook dit is een replica op ware grootte, opgesteld in hal 1 op een sokkel naast het type 10. De oorspronkelijke machine werd gebouwd door Tayleur in Groot-Brittannië en ze was één van de drie eerste locomotieven van de Belgische Staat die deelnamen aan de inhuldiging van de spoorlijn Brussel – Mechelen op 5 mei 1835. Ze had de asindeling B1 en ontwikkelde een vermogen van 55 pk. Zonder tender woog ze 14,22 t. In 1847 werd deze locomotief omgebouwd in de werkplaats van Mechelen waarbij ze een nieuwe ketel van Couillet kreeg en de asindeling gewijzigd werd in 1B. Het vermogen steeg tot 100 pk en haar gewicht bedroeg 20 t.

FOTO 129-50 ZW De replica van 'l'Eléphant'. Vorst-Zuid, 12 juli 1959. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Pays de Waes

De 'Pays de Waes' staat in hal 1 tussen het type 18 en het type 51. Deze locomotief maakte deel uit van een reeks van negen machines die door De Ridder tussen 1844 en 1846 werden gebouwd voor de 'Compagnie d'Anvers à Gand'. Deze lijn had een spoorbreedte van 1.100 mm. Het waren tenderlocomotieven met asindeling 1A1t; de aangedreven wielen hadden een diameter van 1,5 m. Deze machines droegen de nummers 1 t/m 9 en ze wogen ongeveer 17,55 t. Deze machines werden tussen 1880 en 1890 geschrapt. Het nummer 2, de 'Pays de Waes', is één van de oudste bewaarde locomotieven in Europa en haar plaats in het museum is dan ook zonder meer gerechtvaardigd. Voor haar overbrenging naar Train World stond ze opgesteld in het museum in het station Brussel-Noord.



In 1925 stonden de 'Pays de Waes' en 'Le Belge' in Darlington n.a.v. de 100ste verjaardag van de spoorlijn Stockton - Darlington. Verzameling A. DAGANT / TSP.

Type 51 nr. 1152

Het type 51 nr. 1152 staat naast de 'Pays de Waes'. Ze werd gerestaureerd in de versie van de Belgische Staat. Ze werd gebouwd door Evrard (constructienummer 316) en in februari 1880 in dienst gesteld te Monceau. Het type 51 werd door Belpaire ontworpen voor de rangeerdienst. Van dit zeer geslaagde type werden tussen 1866 en 1905 maar liefst 470 exemplaren aan de Belgische Staat geleverd. De laatste locomotief werd in september 1961 geschrapt te Monceau. De 1152 werd geschrapt in de stelplaats van Brussel-Zuid en vervolgens verkocht aan Carbochimique in Tertre waar ze nog enkele jaren werd gebruikt. Nadien werd deze machine teruggekocht door de NMBS voor het historisch patrimonium. Het is een interessant stuk in onze verzameling stoomlocomotieven.

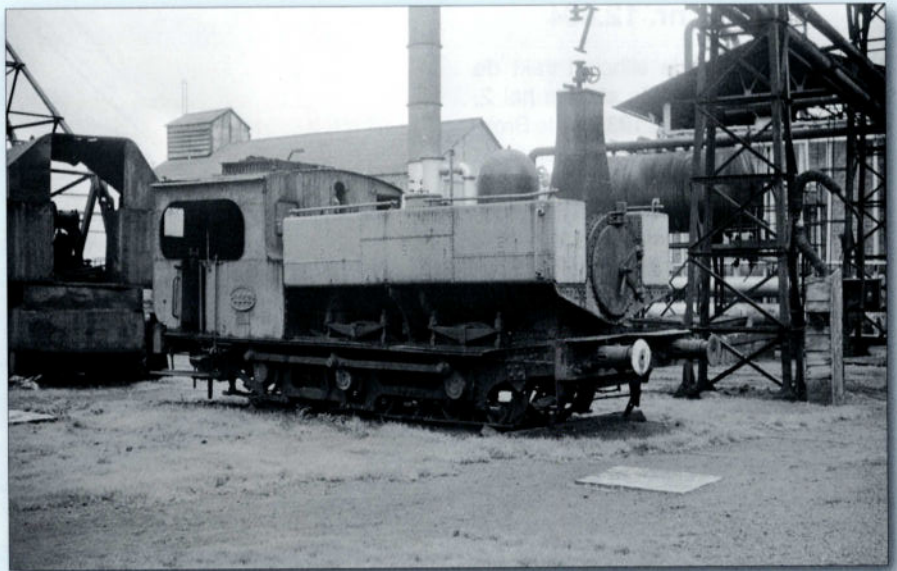


FOTO 129-51 NB Het type 51 nr. 1152 afgesteld bij Carbochimique te Tertre op 13 september 1965. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Type 18 nr. 3251

Het type 18 nr. 3251 staat tussen de 'Pays de Waes' en 'l'Eléphant'. Ze kreeg de bruine livree van de Belgische Staat. Ze werd gebouwd door St-Léonard (constructienummer 1405) en op 15 mei 1905 te Kortrijk in dienst gesteld.

In Train World vertegenwoordigt deze machine de periode Mac Intosh (1898-1914). In deze periode ontstonden de types 17, 18, 18S (19), 18 bis (20), 15 en 15S (14, 15, 16), 30, 32 (44), 32S (41) en 35. Van het type 18 werden van 1902 tot 1907 134 exemplaren gebouwd. De 3251 kreeg in oktober 1931 het nummer 1851. Na haar schrapping te Sint-Niklaas werd ze vanaf 1945 gebruikt als stationaire verwarmingsketel (A621/47). In 1959 werd ze officieel bewaard door de NMBS.



FOTO 129-52 Het type 18 kreeg de blauwe livree van de Caledonian Railway naar aanleiding van de tentoonstelling "Spoorwegen gisteren en vandaag", die in september en oktober 1966 in het station Brussel-Noord werd georganiseerd. Verzameling TSP.

Type 10 nr. 10.018

De 10.018 is vrijwel zeker het mooiste stuk uit de collectie van Train World. Ze staat naast 'l'Eléphant'. Het type 10 werd vanaf 1910 in dienst gesteld om de toegenomen treingewichten op de lijnen Brussel - Arlon en Brussel - Welkenraedt op te vangen. Ze werden ontworpen door Flamme en ze waren op dat moment de krachtigste en zwaarste Pacific's in Europa. Tussen 1910 en 1914 nam de Belgische Staat 58 locomotieven van dit type in dienst. De 10.018 werd gebouwd door Cockerill en op 7 februari 1913 in dienst gesteld in Verviers. Ze droeg toen nog het nummer 4518. Bij de NMBS kreeg ze achtereenvolgens de nummers 1018 (in oktober 1931) en 10.018 (in januari 1946). Ze zou de laatste machine van dit type in actieve dienst worden. Haar schrapping volgde op 30 januari 1959.



FOTO 129-53 ZW De 10.018 in Brussel-Zuid op 10 juni 1958. Foto E.A.S. COTTON, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Type 12 nr. 12.004

Met haar opvallende silhouet trekt de 12.004 de aandacht. Ze staat in hal 2, tussen het motorstel uit 1935 en de Brosse-motorwagen 551.48. De zes Atlantic's van het type 12 (1201 t/m 1206, later 12.001 t/m 12.006) werden in 1939 gebouwd door een consortium van Belgische constructeurs. Ze waren bestemd voor de lichte sneltreinen tussen Brussel en Oostende. Ze ontwikkelden een vermogen van 2.264 pk en haalden een maximumsnelheid van 140 km/h. Op 12 juni 1939 kreeg de 1202 de Blauwe Wimpel voor de snelste stoomtreindienst ter wereld toen ze het traject Brussel – Oostende aflegde in 57 minuten (zonder tussenstop) en daarbij een snelheid van 165 km/h bereikte. De 1204 werd op 15 juli 1939 in dienst gesteld te Schaarbeek. Ze werd er geschrapt op 27 september 1962.



FOTO 129-54 De 12.004 werd rijvaardig gemaakt n.a.v. de 150ste verjaardag van de Belgische spoorwegen. Op 1 juni 1986 sleept ze een speciale trein van Aarschot naar Diest, gefotografeerd net voor Diest. Julien CASIER, verzameling TSP.

1503

We betreuren dat 1503 de enige vertegenwoordiger van de elektrische tractie is in Train World. Het was zeker en vast een interessante reeks maar er werden maar vijf stuks van gebouwd. Ze werd teruggebracht in haar oorspronkelijke staat, zij het dan met moderne kunststoflampen. Deze machine bevindt zich in hal 4. De meerspannige locomotieven van het type 150 (de latere reeks 15) werden besteld voor de elektrificatie van de as Brussel - Paris. Ze werden tussen oktober 1962 en januari 1963 in dienst gesteld. De 150.003 (de latere 1503) begon haar carrière op 4 december 1962 in Brussel-Zuid. Op 25 mei 1990 verhuisde ze naar Oostende en vanaf 2 juni 1996 bevond ze zich in Kinkempois waar haar loopbaan op 19 mei 2009 beëindigd werd.



FOTO 129-55 De 1503 te Honvelez met een P-trein van Gouvy naar Liers. Op 12 maart 1979 kreeg ze een gele livree, gevolgd door de nieuwe blauwe schildering op 29 april 1985. Philippe DE GIETER.

211.006

De voorgaande machines verdienen zeker een plaats in het museum, maar bij de 211.006 kunnen vragen gesteld worden. Het gaat immers om een locomotief uit een kleine reeks van zes prototypes met hydraulische overbrenging die niet representatief is voor onze rijke geschiedenis aan diesellocomotieven. Een locomotief van de reeksen 51 of 52 zou een betere keuze geweest zijn. De 211'en werden gebouwd door ABR met een dieselmotor van Cockerill en een overbrenging van Voith. De 211.006, de latere 6406, werd op 23 oktober 1962 in dienst gesteld te Schaarbeek. Ze verhuisde op 1 februari 1966 naar Hasselt waar ze bleef tot haar schrapping op 1 augustus 1983. Ze bleef bewaard omdat ze toen de enige 64 was die nog de oorspronkelijke koplampen bezat.



FOTO 129-56 In juli 1980 verlaat de 6406 het station van Hasselt met een omnibus naar Leuven. Julien CASIER, verzameling TSP.

Motorstel uit 1935

Slechts één rijtuig van de vierledige motorstellen uit 1935 vertegenwoordigt de elektrische motorstellen. Ook deze beslissing kunnen we bekritisieren hoewel we moeten toegeven dat dergelijk materieel veel plaats inneemt in een museum. Het gaat om het aangedreven rijtuig met stuurpost nr. 7724 dat in zijn oorspronkelijke staat werd gerestaureerd. Het staat naast de 12.004 en de Brossel-motorwagen 551.48.

De twaalf motorstellen van deze reeks waren de eerste elektrische tractievoertuigen van de NMBS. Ze waren bestemd voor de lijn Brussel-Noord - Antwerpen waarvan de elektrificatie in mei 1935 werd ingehuldigd. Na hun schrapping in 1967 en 1968 werden acht postmotorstellen gevormd met de aangedreven kopmotorrijtuigen.



FOTO 129-57 Het motorstel uit 1935 werd geheel in zijn oorspronkelijke toestand gerenoveerd en rijvaardig gemaakt naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de Belgische spoorwegen in 1985. Het behield echter twee koplampen, hoewel er oorspronkelijk slechts één enkele koplamp in het midden was aangebracht. Verviers-Central, 19 oktober 1985. Julien CASIER, verzameling TSP.

Motorwagen 551.48

Ondanks het feit dat de NMBS over een gevarieerd park dieselmotorwagens beschikte, werd jammer genoeg enkel de 551.48 als vertegenwoordiger voor deze tractievorm gekozen. Hij werd gerestaureerd in zijn oorspronkelijke uitvoering en staat in hal 2. Hij werd gebouwd in de Centrale Werkplaats Mechelen en op 14 november 1939 in dienst gesteld met het nummer 622.43. Na de inbouw van een gasgenerator kreeg hij het nummer 550.20 en later, na ombouw naar de serie uitvoering, het nummer 551.48 (29 augustus 1947). Na zijn schrapping te Bertrix op 25 april 1962 werd hij er tot 1978 gebruikt om de zware, aangedreven draaistellen van de motorwagens type 603 (reeks 43) te rangeren. Hij werd officieel bewaard op 28 juni 1978 en volledig gerenoveerd in 1986.



FOTO 129-58 De tweessige motorwagens van het type 551 werden ontworpen door Brossel. Er werden 60 exemplaren gebouwd in 1938 en 1939 om de secundaire lijnen rendabeler te kunnen uitbaten. Op 15 augustus 1986 is de 551.48 op weg naar Zolder en passeert de kandelaar aan de inrit van Leopoldsburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Draisine 38.025.701.60

Dit voertuig staat opgesteld in hal 4. Van dit type draisines werden in 1949 16 exemplaren gebouwd (701 t/m 716) door Alfa Klinkhamers. Ze wogen leeg 10,5 t en beladen 15,5 t. Ze konden drie personen vervoeren in het centrale gedeelte waar zich ook de stuurpost bevond. De compartimenten vooraan en achteraan boden 10 plaatsen. Ze hadden een Perkins-dieselmotor van 172 pk die toeliet om één of twee wagens te slepen. De overbrenging gebeurde met een ketting en ze haalden een snelheid van 70 km/h. In de periode 1970-1980 werden ze gemoderniseerd in de CW Mechelen. In de loop der jaren werd elke draisine aangepast door de stelplaats waar ze waren ondergebracht en waardoor de voertuigen uiteindelijk soms sterk van elkaar verschilden.

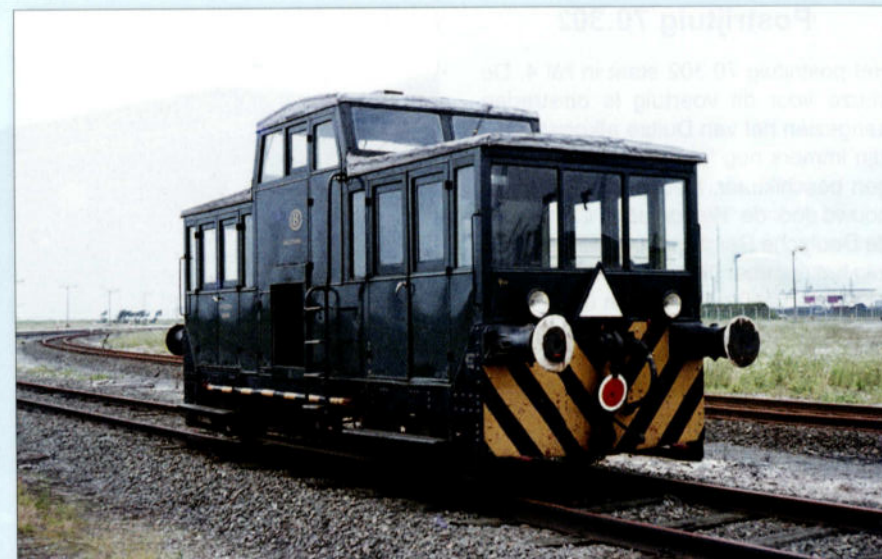


FOTO 129-59 De draisine 701 in de haven van Antwerpen. Foto Julien CASIER, verzameling TSP.

Koninklijk rijtuig A1

Dit rijtuig werd in 1899 besteld door koning Léopold II. Het staat in hal 4. Dit rijtuig, met een houten kast, werd in 1901 gebouwd door het Franse bedrijf 'Compagnie Générale de la Construction' te Saint-Denis. Er werden een salon, een slaapkamer voor de koning, een slaapkamer voor prinses Clémentine, een toilet, een keuken en twee compartimenten voor het personeel in ondergebracht. Het werd op 21 en 24 november 1938 voor het laatst gebruikt en op 1 april 1939 geschrapt - een gevolg van de indienststelling van de drie eerste rijtuigen voor de nieuwe koninklijke trein in mei 1939.

Het rijtuig werd beschreven in ODB 127, blz. 22 t/m 24. We verwijzen dan ook naar dit nummer voor meer details.



FOTO 129-60 ZW Het koninklijk rijtuig A1 te Schaarbeek op 25 augustus 1966. Fot : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Koninklijk rijtuig 1

Ook dit voertuig staat in hal 4. Dit salonrijtuig werd gebouwd door de Centrale Werkplaats Mechelen en werd in april 1939 in dienst gesteld. Het bevatte een bureel, een toilet met douche, een klein salon, een inkomhal met een dubbele toegangsdeur, een groot salon, drie afdelingen (dag/nacht) voor functionarissen en een W.C. Het gewicht bedroeg 61 t en het mocht aan 150 km/h rijden. In 1964 werden de originele Pennsylvania-draaistellen vervangen door nieuwe exemplaren van Schlieren. Het had een opmerkelijke airconditioning, gebaseerd op geventileerde ijsblokken.

FOTO 129-61 ZW Koninklijk rijtuig 1 in Brussel-Zuid op 2 juni 1960. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Postrijtuig 70.302

Het postrijtuig 70.302 staat in hal 4. De keuze voor dit voertuig is omstreden aangezien het van Duitse afkomst is. Er zijn immers nog 'echte' Belgische rijtuigen beschikbaar. Het werd in 1930 gebouwd door de 'Wagonfabrik Credé' voor de Deutsche Reichspost, waar het voertuig het nummer "Hannover 4364" kreeg. Er werden 410 rijtuigen van dit type gebouwd voor de Deutsche Reichspost. Na de bevrijding in september 1944 werd het opgenomen in het park van de NMBS met het nummer 70.302 (70.803 vanaf 1957) en ter beschikking gesteld van de Belgische Posterijen. Na zijn schrapping in 1981 werd het aanvankelijk voorzien voor het postmuseum in Brussel, maar de directie van de Post stond het uiteindelijk af aan de NMBS voor het toekomstige museum.



FOTO 129-62 ZW Postrijtuig 70.302 te Vorst-Zuid op 28 augustus 1953. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

RÉTROTRAIN SAINT-GHISLAIN

Zaterdag 5 december


Grote ruilbeurs

RETROTRAIN te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op zaterdag 5 december van 9 tot 16 uur.

De voornaamste activiteiten zijn:

- grootste ruilbeurs van het land, verkoop van modeltreinen, boeken, foto's. Talrijke handelaars;
- onze TSP-boetiek is geopend en alle TSP-edities zijn beschikbaar, waaronder de LOCO-kalender 2016 en het boek dat de geschiedenis weergeeft van de "Brossels", geschreven door Julien Casier;
- buffet en versnaperingen;
- voorstelling van het materieel dat door TSP wordt bewaard;
- de afdeling "modelbouw" is eveneens geopend met meerdere modelbanen in bedrijf.

Inkom: 2 euro, -14 jaar: gratis.



v.z.z. w.t. 199 bis

AMRA

ANTWERP MODEL RAILROAD ASSOCIATION

ONZE MODELSPOORBAAN IN WERKING

SPOORBRUG MORESNET OP SCHAAL HO (12,75M)
Fort 2 straat WOMMELGEM - Fort 2, lokalen 124-126

7 EN 8 NOVEMBER 2015

telkens van 10 tot 18 uur

www.amra-modeltreinen.be

- Petit Train à Vapeur de Forest -



Grande Fête de la Vapeur Week End de Fermeture

3 & 4 octobre 2015
de 10h à 18h

Uniquement le grand tour (3€)



Petit Train à Vapeur de Forest
Chaussée de Neerstalle, 323b 1190 Forest (Bruxelles)
Tel. 02/376.66.96 www.ptvf.be

! Nieuw !

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 constructie, 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 linnen draad - NL- en FR-versie.

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

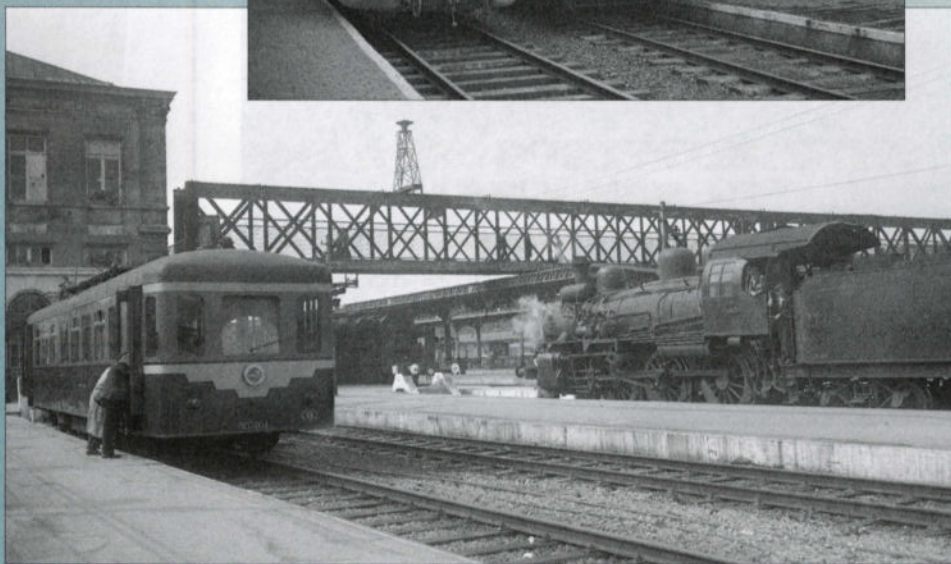
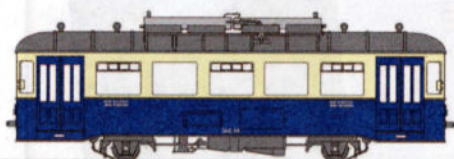
DE BROSSEL-MOTORWAGENS
deel 1
types 551 - 552 - 553
ES 100 en ES 300

De redders van talrijke kleine lijnen
Julien CASIER

€49



TSP Uirgove



LOCO 2016

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

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

De onderwerpen voor 2016 zijn:

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



Formaat A3 - glanzend papier - spiraalbinding

13 euro + verzendkosten (850 g).

Mededeling: "LOCO 2016"



**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 wondermoole lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafeteria 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.cfbcq.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

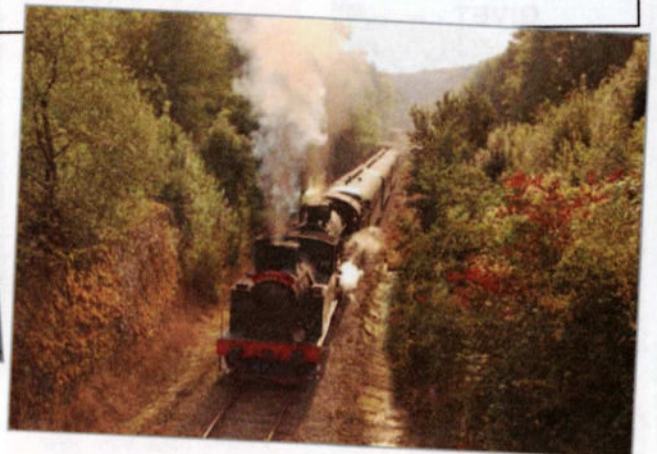
Tarifs / Tarieven:

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 / *Treinverhuur voor groepen: op verzoek.*

→ mail: groupes@cfbocq.be

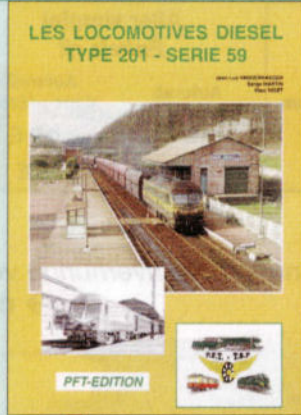




LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de baandiesels.

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



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

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

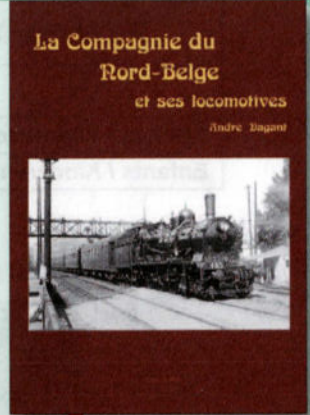
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
 € 49 - 1600 g



LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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

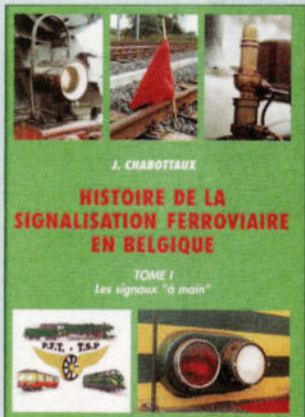
Formaat A4 - 280 pagina's - harde gekartonnerde kaft - 425 foto's - 75 plans - FR
 € 45,00 - 1600 g



LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

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

Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans gekartonnerde kaft - FR
 € 59 - 1800 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

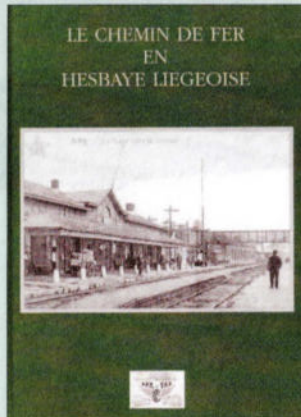
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR
 € 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

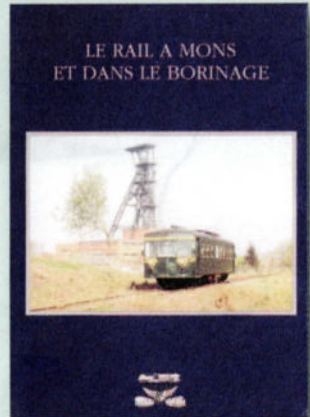
A4 - 256 pagina's 220 foto's - FR
 € 35,00 - 1500 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

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

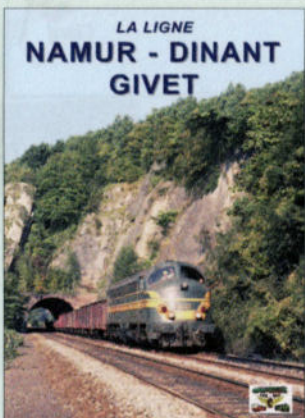
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR
 € 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

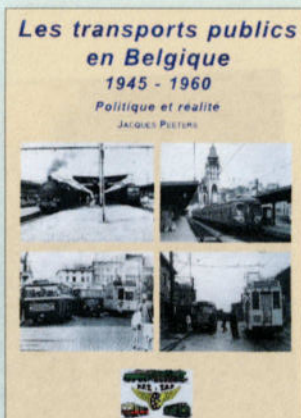
A4 - 160 pagina's - soepele kaft 258 foto's - FR
 € 23,50 - 750 g



LIJN 154

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

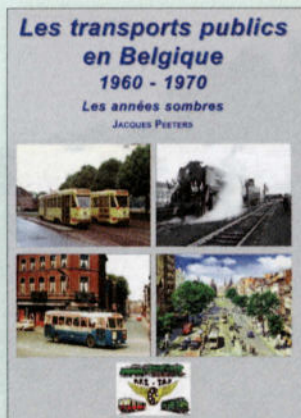
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
 € 39,00 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

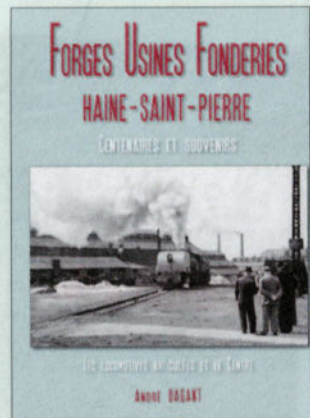
A4 - 287 pagina's - gekartonnerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig
 € 45 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 2

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970.

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



F.U.F.

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

A4 - 255 pagina's - Franstalig
 € 38,00 - kp5



UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

EEN EEUW STOOM Deel II

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

EEN EEUW STOOM 3

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

EEN EEUW STOOM 4

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

EEN EEUW STOOM 5

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

EEN EEUW STOOM 6

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

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



NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1

ONZE SPOORWEGEN 1
De meerspannigen

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

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



Autorails - motorwagens
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

ONZE SPOORWEGEN 2

Motorwagens 1980-2005 - deel 1

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

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



Autorails - motorwagens
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

ONZE SPOORWEGEN 3

Motorwagens 1980-2005 - deel 2

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

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



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

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

ONZE SPOORWEGEN 4

Door Europa met de Bolle Neuzen

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

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



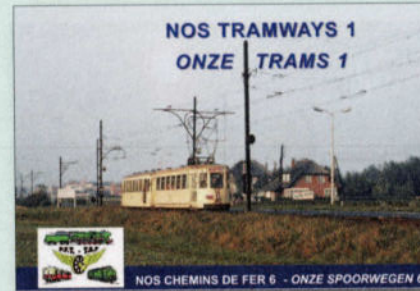
DE REEKS 51
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

ONZE SPOORWEGEN 5
De reeks 51

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

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



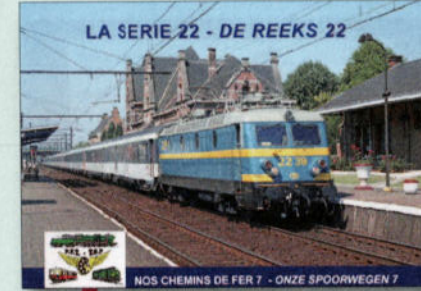
NOS TRAMWAYS 1
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

Onze Trams 1

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

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



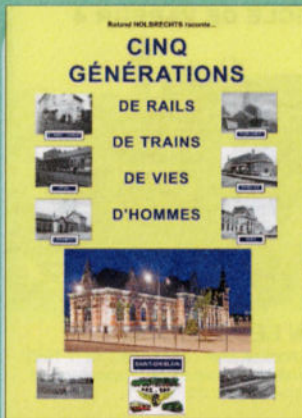
LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

ONZE SPOORWEGEN 7
De reeks 22

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

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



CINQ GENERATIONS
 De familie Holbrechts telt vijf generaties spoomannen. 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



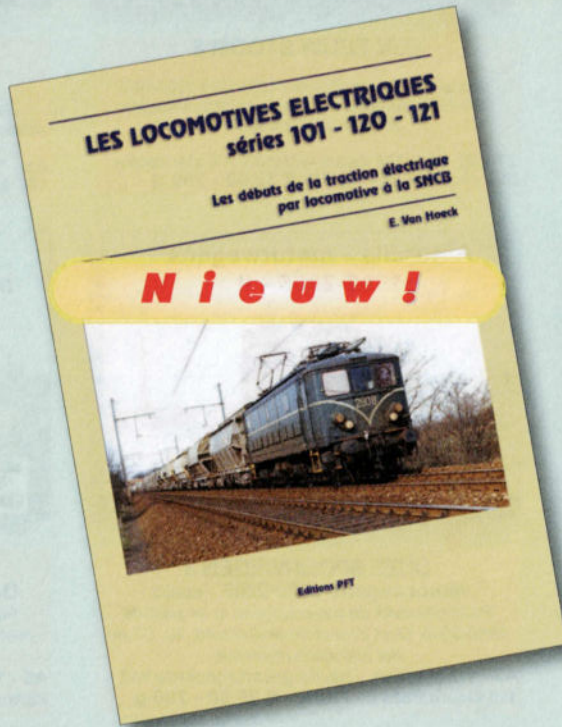
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations en stopplaatsen tijdens deze periode.

A4 - 216 pagina's - 400 foto's - gekartonneerde kaft - NL/FR
 € 35,00 - 1500 g



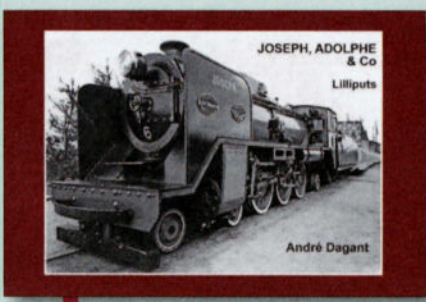
RAILEXPO 2010
 Beschrijving van het NMBS-materiaal in de periode 1950 - 2010.

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 OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 129-24) 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 129-29 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: 30-11-2015

Leveringsdatum: ± 25-12-2015

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 Luxemburg	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 62 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 63 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 64 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 66 :	De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 69 :	Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 70 :	De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ Nr. 71 :	De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 73 :	De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 77 :	Homologatieritten (OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 78 :	De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn 128	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 82 :	Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 86 :	Reeks 22 in groene livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 90 :	De groene motorstellen reeks 700	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 92 :	De "Bolle Neuzen"-parade op L 123	€ 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 Chemin de fer du Bocq"	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 112 :	De Benelux gesleept door de TRAXX en reeks 28	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 114 :	Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 115 :	Lijn 122 tussen Melle en Zottegem	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 116 :	In de Gentse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 117 :	In de Antwerpse haven, anno 1980	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 118 :	Diesel locomotief 211.006 (6406)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 119 :	De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 120 :	Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 122 :	Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 123 :	Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 124 :	BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 125 :	Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 126 :	Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 127 :	Motorstellen 800 in oranje/grijze livrei	€ 10,00	75 g
☐ Nr. 128 :	1800 CFL in België	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 129



10 van de meerspannige locomotieven reeks 15.
Mededeling: Fotothema 129.

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

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



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, 2015
per kalender: € 5,00 kp2

LOCO 2016 € 13,00 850 g



DVD

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

A toute vapeur sur le Bocq



Pin's

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

Ons raadsel

Op ons raadsel in ODB 128 kregen we weinig antwoorden, die jammer genoeg fout waren. Er is ditmaal dus geen winnaar. Deze foto toont de 554.02 in het station Ottignies. De motorwagen heeft net de Ragheno-fabriek verlaten voor een proefrit tussen Mechelen en Ottignies.



Raadsel

Enkel de locomotieven type 204 (reeks 54) hebben deze livrei gedragen. Op deze foto zien we echter de 202.011 te Schaarbeek in 1962. Waarom droeg zij deze livrei ?
Vergeet niet te vermelden hoeveel antwoorden wij zullen ontvangen. De winnaar ontvangt deze foto op formaat 13 x 19 cm. Antwoord per brief of e-mail: pfttsp@gmail.com.
Veel geluk!





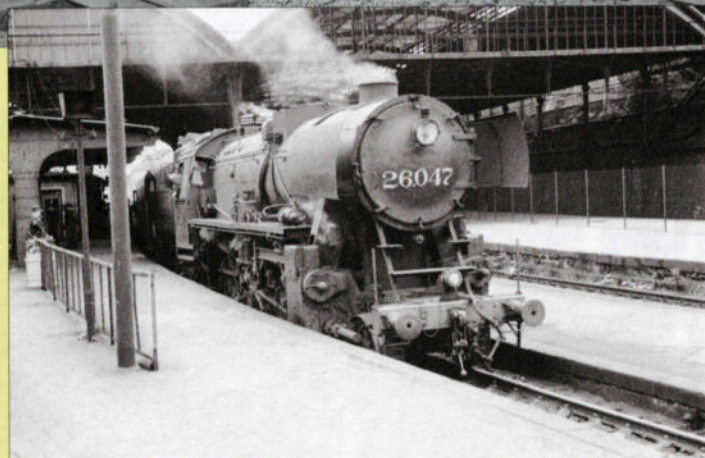
Het zevende deel uit de reeks "Een eeuw Stoom" is beschikbaar. De foto's zijn zoals steeds, ingedeeld in de drie grote tijdperken 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966 die overeenkomen met de drie nummeringssystemen (Belgische Staat, NMBS met 4 cijfers en NMBS met 5 cijfers).

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

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

BESCHIKBAAR OP 5 DECEMBER

Het kan reeds worden besteld aan de prijs van 32 euro, verzendkosten inbegrepen, voor elke voorinschrijving voor 1 december 2015.



TEE-rijtuig 135

Ook dit rijtuig staat in hal 4. Het vertegenwoordigt het glorieuze TEE-tijdperk dat in 1957 van start ging. Het maakte deel uit van een reeks van zes voertuigen die in 1970 door de NMBS besteld werden om het park te versterken na de invoering van de nieuwe TEE 'Rubens' en 'Memling' vanaf 29 september 1974. Ze waren van het type "Mistral II" en werden in Frankrijk gebouwd door Franco-Rail (ex-Carel-Fouché). Ze werden in 1974 geleverd met de nummers 131 t/m 136.

Ze hadden een gewicht van 44 t en boden 46 plaatsen. De zetels stonden in een 2 + 1 opstelling aan weerszijden van een centrale gang.



TEE-rijtuig 135 gefotografeerd in Brussel-Zuid op 1 maart 1986, na gebruikt te zijn geweest in de IC 83 'Brabant' (de vroegere TEE 'Brabant' die als IC werd geherklasseerd) uit Paris Nord. Charles OCSINBERG.

GCI-rijtuig 91.001

Het GCI-rijtuig (Grande Capacité avec Intercirculation) 91.001 kreeg de aanduiding "Vakantietrein" en staat in hal 3.

Het gaat om een gemengd rijtuig type ABD (A = 1e klasse, B = 2e klasse, D = pakwagenafdeling) met een zijgang, een toilet en een handrem. Aan de kant van de pakwagenafdeling bevindt zich een open platform.

Dit rijtuig werd in 1921 gebouwd door de S.A. Compagnie Centrale de Construction (Hiard) te Haine-Saint-Pierre. Oorspronkelijk was het een rijtuig tweede klasse met toilet en handrem dat het nummer 30.348 droeg.

Op 10 december 1932 werd het hernummerd als 91.808; het was toen al een AB-rijtuig met toilet en handrem.

Na een beslissing van de beheerraad van de NMBS werd het omgevormd tot een ABD-rijtuig om ingezet te worden in lichte treinen. Een compartiment tweede klasse werd toen omgevormd tot pakwagenafdeling. Het ging om het eerste omgebouwde rijtuig uit een reeks van 50 die vanaf 1933 werden gecreëerd. Volgens het jaarverslag van de NMBS voor 1933 waren er aan het einde van dat jaar twee rijtuigen omgebouwd. De ombouw van de 48 andere rijtuigen volgde in 1934.

Het jaarverslag voor 1934 bevestigde de indienststelling van deze 50 rijtuigen en meldde bovendien dat er in 1935 100 bijkomende voertuigen zouden worden verbouwd.

De laatste GCI-rijtuigen in normale



Naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de Belgische spoorwegen stond het GCI-rijtuig 91.001 in Brussel-Noord. Charles OCSINBERG, 25 mei 1985.



De 91.001 voor de museumbewaarpplaats te Leuven op 18 september 1988. Ch. OCSINBERG.

dienst reden tot 1963 in Limburg.

Het rijtuig 91.001 werd geschrapt met het PV nr. 238 van 30 juni 1972. Het werd sinds de jaren '70 regelmatig aan

het publiek voorgesteld tijdens verschillende tentoonstellingen.

Het kwam op 24 november 2014 aan in het museum.

M1-rijtuig 63.105

Het M1-rijtuig 63.105 wordt tentoongesteld in hal 3 als 'werklidentrein'.

Voor zijn transformatie voor Train World was dit in feite het M1-rijtuig 42.087 van het Rode Kruis.

Het interieur werd in drie delen opgedeeld. Aan één kant werd de indeling als sanitair rijtuig behouden. Het midden-deel is voorzien van de typische houten banken als klassiek rijtuig derde klasse terwijl het andere uiteinde werd omgevormd tot een rijtuig eerste klasse met fluwelen zitbanken zoals ze vanaf 1956 gebruikelijk waren. Dit rijtuig werd gebouwd door Anglo-Franco-Belge te La Croyère in april 1937. In 1957 kreeg het voertuig het nummer 42.087 toegewezen.

Op het chassis is echter de constructeursplaat van een andere leverancier gevonden, namelijk Baume & Marpent te Morlanwelz. Er zijn twee mogelijkheden maar het is niet meer mogelijk de juiste toedracht te achterhalen. Het is mogelijk dat er in een werkplaats per ongeluk een omwisseling tussen twee rijtuigen is gebeurd tijdens een grote revisie. Het kan echter ook zo zijn dat het rijtuig tijdens de Tweede Wereldoorlog zodanig beschadigd werd dat het nummer niet meer leesbaar was. Zo kan er een verwisse-



FOTO 129-63 Het Rode Kruis-rijtuig stond meestal afgesteld tussen het station van Schaarbeek en de Leeuwoprit, een plaats die nu deels door Train World wordt ingenomen. Schaarbeek, 10 april 1981. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

ling gebeurd zijn met bv. het rijtuig 63.136 dat door Baume & Marpent werd gebouwd. Dit rijtuig ging immers verloren tijdens de oorlog en werd nooit teruggevonden. Hierover zal dus altijd twijfel blijven bestaan.

Het rijtuig maakte deel uit van een reeks van 73 M1's derde klasse (reeks 63.000) die begin 1940 werden omgebouwd op vraag van het ministerie van Defensie. In geval van oorlog konden ze snel aangepast worden voor het vervoer van gewon-

den door het verwijderen van de zitbanken.

Na de oorlog werden alle rijtuigen weer in hun oorspronkelijke toestand teruggebracht, met uitzondering van de 42.087. Dit rijtuig werd ter beschikking gesteld van het Rode Kruis en het werd in Schaarbeek gestationeerd.

Het werd geschrapt met PV nr. 1 van 1987 en onmiddellijk voorzien voor het museum te Leuven.



FOTO 129-64 In 1982 werd het M1-rijtuig van het Rode Kruis verschillende keren gebruikt in bedevaartstreinen naar Trooz, van waaruit de bedevaarders zich naar Banneux konden begeven. Trooz, 21 augustus 1982. Pierre HERBIET.

Wagen 8938

Deze bijzondere wagen staat in hal 4, op het brugdek van de 'Pont du Luxembourg'. Hij werd op 2 november 2013 op deze brug geplaatst. Het gaat om een oude wagen voor het vervoer van luxe-producten van het Hof. Hij maakte deel uit van een subreeks van 15 wagens die in 1899 werden gebouwd door de 'S.A. Forges et Ateliers de Seneffe'. Ze droegen de nummers 8936 t/m 8950. Vier van deze wagens, de 8937, 8938, 8942 en 8945, werden toegewezen aan het Hof waar ze de nummers F3 t/m F6 kregen. De 15 wagens van de subreeks behoorden op hun beurt tot een reeks van 49 wagens die tussen 1886 en 1903 werden gebouwd (nrs. 8916 t/m 8965). Na zijn schrapping uit het reizigerspark met het PV nr. 316 van 6 augustus 1953 werd de F4 (ex-8938) opgenomen in het goederenwagenpark met het nummer 88.806. Dit nummer werd waarschijnlijk toegekend om te wijzen op zijn inzet, namelijk het vervoer van schilderijen en andere kunstwerken. Met het PV nr. 337 van 13 augustus 1959 werd hij gedeclasseerd tot werkwagen en gebruikt in



De F4 werd omgebouwd tot werkwagen 92.347 voor de werkplaats van Schaarbeek waar hij op 16 maart 1963 werd gefotografeerd. G. DESBARAX, verzameling TSP.

Braine-le-Comte. Na een vernummering naar 92.347 werd hij gebruikt in de werkplaats van Schaarbeek waar hij als opslagplaats werd gebruikt. Op 25

september 1969 kreeg hij nog het UIC-nummer 30 88 949 2116-9. Hij werd pas op 9 mei 1990 geschrapt met het PV nr. 286.

Ketelwagen 91.578

Ook deze wagen werd op 2 november 2013 op het brugdek van de 'Pont du Luxembourg' geplaatst.

Hij werd in 1901 gebouwd door 'la Brugeoise' als onderdeel van een bestelling voor zes ketelwagens. Bij de Belgische Staat kregen ze de nummers 91.573 t/m 91.578. In 1898 werden al vijf identieke wagens geleverd met de nummers 91.568 t/m 91.572.

Ze wogen leeg 9,880 t en beladen 19,880 t; ze hadden een capaciteit van 12,01 m³. Oorspronkelijk werden ze gebruikt voor het vervoer van petroleum. In april 1931 werd de 91.578 onttrokken aan het commercieel wagenpark en omgevormd tot werkwagen. Hij werd gebruikt voor het vervoer van olie naar de Centrale Werkplaats Gentbrugge. Met de invoering van het UIC-nummer kreeg hij het nummer 30 88 948 7001-0.

Met ingang van 19 januari 1966 werd hij toegewezen aan de tractiewerkplaats Kortrijk.

Op 18 maart 1970 kreeg hij het nummer 30 88 942 7844-6.

Met het PV nr. 334 van 31 augustus 1983 werd hij ingedeeld als "zwaar werktuig" met het nummer 942/728. Hij werd in de werkplaats Kortrijk gebruikt



FOTO 129-65 De vroegere ketelwagen 91.578 van de Belgische Staat als zwaar werktuig 942/728 in de werkplaats Kortrijk op 20 april 1984. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

als opslagtank voor de oude olie uit de SEM-motoren van de motorwagens reeksen 40 en 43.

Nadat hij in onbruik was geraakt, werd de ketelwagen opgenomen in het Histo-

risch Patrimonium en op 11 december 2002 ondergebracht in de museumbe-
waarplaats La Louvière-Sud. Hij be-
vindt zich nu weer in zijn oor-
spronkelijke uitvoering in de versie van
de Belgische Staat.

De “deportatiewagen”

Deze wagen staat in hal 3 en herinnert aan de donkere dagen van de Tweede Wereldoorlog toen miljoenen mensen naar Duitsland werden gedeporteerd.

Het gaat om een “wapenstilstandswagen” die in 1919 aan de Belgische Staat werd toegewezen. Hij werd in 1914 gebouwd door de Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G. (MAN) met het constructienummer 91133. Hij werd ingedeeld bij de gesloten wagens met een laadvermogen van 15 t en kreeg het nummer 276.501.

Bij de NMBS werd hij later ingedeeld bij de types 2021 en 2021A2 met de UIC-code G1m. Op 31 mei 1957 kreeg hij het nummer 3.316.249.

Met het PV nr. 421 kreeg hij in 1964 het UIC-nummer 30 88 948 2202-9 en werd hij als opslagruimte toegewezen aan de stelplaats voor de Koninklijke rijtuigen te Brussel-Zuid. Hiervoor werd hij op 28 januari 1965 overgeplaatst van Haine-Saint-Pierre naar Brussel-Zuid.

Op 25 maart 1991 werd de wagen met het PV nr. 338 gedeklasseerd tot “zwaar werktuig” met het nummer 948/287.

Voor de uitvoering van de “Endlösung”



De “deportatiewagen” in de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre op 6 juni 2013. Michel THIRY.

gaven de Nazi's de voorkeur aan dit type wagen omdat de begeleidende soldaten gemakkelijker plaats vonden op het platte dak. De wagens die in België waren gebouwd hadden immers een puntdak. Uiteindelijk werden alle types gesloten wagens opgevorderd, met inbegrip van

de smallere veerbootwagens.

Al deze voertuigen mochten ook gebruikt worden voor het vervoer van vee. Er werd een opschrift aangebracht: “15 paarden of 50 mensen”.

Locomotief MF33

De kleine locomotief MF 33 werd omgevormd tot een speeltuig voor de kinderen. Ze werd in een zandbak geplaatst achteraan in hal 4. De machine werd onder een hoek van 45° geplaatst en ze is deels bedekt door het zand.

Deze Bt werd in 1912 gebouwd door de 'Forges, Usines et Fonderies (FUF)' te Haine-Saint-Pierre met het constructienummer 1204. Ze werd geleverd aan de steenkoolmijn van Monceau-Fontaine waar ze het nummer MF 33 kreeg. Deze kleine locomotief woog leeg 20 t (25 t in rijvaardige toestand) en ze ontwikkelde een vermogen van 56 pk. Haar werkdruk bedroeg 11 bar. Ze was gedurende meer dan 30 jaar aanwezig bij de CFV3V te Mariembourg alvorens ze werd afgestaan aan het Historisch Patrimonium van de NMBS.

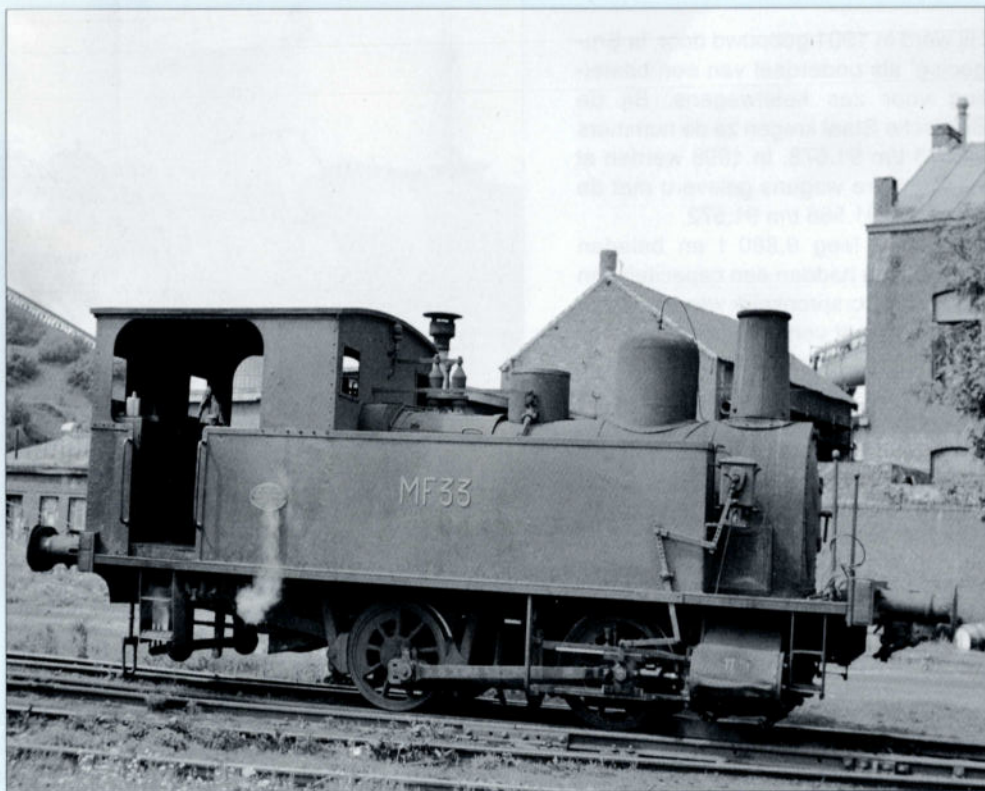


FOTO 129-66 ZW De MF 33 in actie te Monceau op 4 juli 1958. Foto: H.G. HESSELINK, verzameling TSP.

Restauratierijtuig 16.006

Het restauratierijtuig 16.006 staat in open lucht. Het wordt gebruikt als extra ondersteuning voor het restaurant in het museum en staat opgesteld op een stuk spoor achter het station. Het werd herschilderd in een livrei die werd afgeleid van de Pullman-schildering. Dit voertuig ontstond door de ombouw van het I10-rijtuig nr. 12.776 uit 1987. In 2000 werden in totaal vier I10'en omgebouwd tot restauratierijtuig (16.005 t/m 16.008). Ze werden vooral gebruikt in de autoslaaptreinen tot deze werden afgeschaft. Sindsdien worden ze nog maar zelden ingezet.

De 16.006 werd niet geschrapt maar maakt nog steeds deel uit van het rijtuigenpark.

FOTO 129-67 *Het restauratierijtuig 16.006 in Mons op 14 maart 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Stoomkraan 'Juliette'

De stoomkraan 'Juliette' en haar bijwagens staan eveneens in de open lucht achter het station, opgesteld.

Dit imposante werktuig heeft een hefvermogen van 35 t en werd in 1912 in Groot Brittannië gebouwd door Craven-Brothers Ltd te Manchester.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd ze gebruikt door het Britse leger. Na de oorlog was ze overtuilig en ze werd in januari 1925 verkocht aan de Belgische Staat.

Ze bleef steeds in de stelplaats van Liège gestationeerd. Na de sluiting op 23 december 1953 verhuisde ze naar de werkplaats Kinkempois.

Ze kreeg het nummer A310/4 en werd 'Juliette' gedoopt. Na haar buitendienststelling in 1985, een gevolg van de aankoop van de twee nieuwe Gottwald-kranen, werd ze opgenomen in het Historisch Patrimonium.

FOTO 129-68 ↗

In november 1983 hielp 'Juliette' bij het bergen van de 5522 en verschillende wagens die op 15 november betrokken waren bij een botsing te Remersdaal.
Pierre HERBIET.



FOTO 129-69 →

'Juliette' in actie te Kinkempois naar aanleiding van de ontsporing van 5402 op 23 maart 1984. Pierre HERBIET.



Train World alsof u er zelf bij was

Train World oogt origineel. De plaatsing wil dat het getoonde materieel naar waarde wordt geschat. Er gebeurde een strenge selectie en het resultaat is representatief voor de geschiedenis van de spoorwegen, zowel in het geheel als in specifieke facetten. Buiten het rollend materieel toont Train World eveneens talrijke voorwerpen, eigen aan de spoorwegen: uniformen, schilderijen en schaalmodellen van locomotieven en stations samen met talrijke foto's en video-opnamen.

Boven: hal 2 met de 551.48, de 12.004 en het rijtuig 7724 van het motorstel uit 1935.

Onder: de Atlantic 12.004 zal iedereen in vervoering brengen. Zij staat verhoogd opgesteld op een stuk spoor.

Foto's Marie-Françoise PLISSART / NMBS.





In hal 3 staan het M1-rijtuig 63.105, en het GCI-rijtuig 91.001 naast het originele baanwachtershuisje. Dit werd terug ingericht "anno 1950". Op de zolder werd een modelspoorbaan aangelegd. De deportatiewagen is hier ook ondergebracht, links van het baanwachtershuisje. Foto Marie-Françoise PLISSART / NMBS.

De liefhebbers zullen geen mooie foto's kunnen maken gezien de kleine afmetingen van de hallen, sommige stukken zijn zwak verlicht omdat zij beter tot hun recht komen in het decorontwerp. Om deze foto te maken moet de fotograaf over een goede groot-hoeklens beschikken, oorzaak van de vervorming van de 1503 en de 211.006 in hal 4. Foto Marie-Françoise PLISSART / NMBS.





Een zicht in hal 3 waarin de 551.48, de 12.004 en een koprijtuig van het motorstel uit 1935 zijn opgesteld.. Foto Denis MOINIL / NMBS.

De bezoekers vervolgen hun weg via een voetgangersbrug, linksboven zichtbaar. Van op deze brug krijgen zij een mooi overzicht van de vijf stoomlocomotieven die zijn tentoongesteld. Van links naar rechts: het type 51 nr. 1152, de "Pays de Waes", het type 18 nr. 3251, L'Eléphant die verhoogd staat opgesteld en het type 10 nr. 10.018. Foto Denis MOINIL / NMBS.





FOTO 129-70 Na de ontvangst in het station, worden de bezoekers naar het museum geleid en vinden aan de buitenzijde de stoomkraan en het Resto-rijtuig 16.006 staat rechts, maar buiten beeld. Om terug te keren naar het museum moeten de bezoekers gebruik maken van een weg die werd aangelegd links van de kraan. Op de foto is deze nog niet afgewerkt.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 augustus 2015.

De kleine tenderlocomotief MF33 werd opgesteld in hal 4, in een zandbak onder een hoek van 45°, speciaal voor de kinderen. Deze foto toont de moeilijke opstelling. Foto Denis MOINIL / NMBS.



NORD-BELGE

Metalen sneltreinrijtuigen met draaistellen

Vervolg van OP DE BAAN 127 en 128

Na de buitendienststelling

Na de buitendienststelling van de 18 rijtuigen werden er negen verder gebruikt als dienstvoertuig, zeven werden "be- waard voor het museum" en twee werden gesloopt. De zeven "museumrijtuigen" werden herschilderd in de werkplaats

voor rijtuigen te Mons in 1977 en 1978 en vervolgens uitgeweken te Leuven, in de open lucht. In de loop der jaren verslechterde de staat van deze mooie rijtuigen zodat er uiteindelijk slechts wrakken overbleven. Te Haine-Saint-Pierre werden drie rijtuigen gesloopt in april/mei 2000 en een vierde te Leuven in 2002, terwijl de drie andere werden ondergebracht in de museumbewaarpplaats van Haine-Saint-Pierre, waar ze zich nog al-

tijd bevinden. Hun toekomst ziet er echter niet rooskleurig uit.

Naast deze drie rijtuigen is er nog één rijtuig overgebleven: de ex-32.204 dat gebruikt wordt als barrijtuig te Kalterherberg.

Tot slot volgt een historiek van de 18 rijtuigen en hun lot na de buitendienststelling.

Met dank aan Michel THIRY.

Nord-Belge	NMBS 1940 (1)	NMBS 1957 (2)	UIC-nr.	Constructeur	Schraping
A'B'Yfi 1	A3B4 1001	B7 32.201	50 88 27-26 401-3	AFB, 1930	17-09-1976

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0529-5 (type 9730L1) voor de Dienst ES Groep Brussel (beslissing van 17-09-1976, PV nr. 300 van 03-12-1976). Werd "zwaar werktuig" nr. 947/240 door PV nr. 8 van 27-02-1986, uitgeweken te Schaarbeek-Vorming naast het personeelsgebouw. Verschoot in de jaren '90.



FOTO 129-71 Vier A3B4-rijtuigen werden herbenut als dienstvoertuig. De ex-32.201 werd gebruikt door de dienst ES van de Groep Brussel en stond jarenlang naast het personeelsgebouw van Schaarbeek-Vorming. Het rijtuig had een mooie schildering gekregen in twee tinten blauw. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP, april 1991.

A'B'Yfi 2	A3B4 1002	B7 32.202	50 88 27-26 402-1	AFB, 1930	17-09-1976
Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0528-7 (type 9730L1) voor de dienst ES Groep Charleroi te Auvélais (beslissing van 28-12-1976, PV nr. 300 van 03-12-1976). Bestemd voor afbraak door PV nr. 68 van 27-07-1980.					



FOTO 129-72 De ex-32.202 in gebruik door de dienst ES in het station Auvélais. Roger CRIKELAIRE.

A'B'ylfi 3	A3B4 1003	B7 32.203	50 88 27-26 403-9	AFB, 1930	17-09-1976
------------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0530-3 (type 9730L1) voor de Dienst ES Groep Charleroi te Piéton (beslissing van 24-12-1976, PV nr. 300 van 03-12-1976) en latert vernummerd naar 80 88 983 0200-1. Bestemd voor afbraak door PV nr. 6 van 11-02-1985. Verschroot in de loop van het 1ste kwartaal van 1986.

A'B'ylfi 4	A3B4 1004	B7 32.204	50 88 27-26 404-7	AFB, 1930	17-09-1976
------------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0531-1 (type 9730L1) voor de Dienst ES Groep Namur (beslissing van 03-09-1976, PV nr. 274 van 04-11-1976). Werd "zwaar werktuig" nr. 947/858 door PV nr. 272 van 20-03-1990, uitgeweken te Ronet nabij de stelplaats. In 2012 aangekocht door een privépersoon, gebruikt als bar-restaurant "Waffel Time" naast het vroegere station van Kalterherberg.



FOTO 129-73 De ex-32.204 gebruikt door de dienst ES in het station Namur, 27 juli 1981. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



FOTO 129-74 De ex-32.204 beëindigde zijn loopbaan bij de NMBS als "zwaar werktuig" nr. 947/858. Ronet, 20 oktober 2000. Foto Christophe HOLLANDE, verzameling TSP.



FOTO 129-75 Het enige overblijvende exemplaar van de vier AB-rijtuigen van de vroegere Nord-Belge is de ex-32.204 die gebruikt wordt als barriertuig nabij het vroegere station van Kalterherberg op de Vennbahn. Geert MAES 16 juli 2015.

B'ysi 9

B9 1201

B9 32.301

50 88 29-26 401-1

AFB, 1930

18-10-1973

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0533-7 (type 9730L1) voor de Dienst ES Groep Mons (beslissing van 12-12-1975, PV nr. 337 van november 1975). Werd "zwaar werktuig" nr. 947/742 door PV nr. 53 van 18-04-1979, uitgeweken te Mons. Verschroot, datum onbekend.



FOTO 129-76 De ex-32.301 van de Dienst ES in het station Mons, mei 1985. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

B'ysi 10

B9 1202

B9 32.302

50 88 29-26 402-9

AFB, 1930

17-09-1976

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0532-9 (type 9730L1) voor de Dienst ES Groep Namur te Arlon (beslissing van 16-11-1976, PV nr. 274 van 04-11-1976). Werd "zwaar werktuig" nr. 947/859 door PV nr. 302 van 23-07-1990 en uitgeweken nabij de werkplaats voor rijtuigen te Ronet. Verschroot, datum onbekend.



FOTO 129-77 De ex-32.302 te Ronet op 5 mei 1979, vóór zijn vertrek naar Arlon. Foto Louis AERTS, verzameling TSP.



FOTO 129-78 *Hetzelfde rijtuig te Arlon op 17 augustus 1980. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.*



FOTO 129-79 *Na zijn terugkeer naar Ronet werd de ex-32.302 herschilderd in het klassieke groen. Ronet, 11 november 1984. Serge MARTIN.*

Hergebruik: "bewaard voor het museum", op dit ogenblik nog steeds aanwezig in de museumbewaarplaats te Haine-St.-Pierre.



FOTO 129-80 Rijtuig 32.303 te Schaarbeek op 26 februari 1977, kort na de buitendienststelling.
Foto Louis AERTS, verzameling TSP.



FOTO 129-81 Hetzelfde rijtuig te Leuven op 24 april 1982. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



FOTO 129-82 *Nogmaals de 32.303 te Leuven op 23 juli 1984. Serge MARTIN.*

C"yi 15

C11 1301

B11 32.401

50 88 21-26 401-9

Baume & Merpent, 1930

16-12-1976

Hergebruik: "bewaard voor het museum", afgebroken in mei 2000.



FOTO 129-83 *De pas herschilderde 32.401, uitgeweken te Leuven in september 1979. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.*

C"yi 16 C11 1302 B11 32.402 50 88 21-26 402-7 Baume & Marpent, 1930 16-12-1976

Hergebruik: "bewaard voor het museum", op dit ogenblik nog steeds aanwezig in de museumbewaarplaats te Haine-St.-Pierre

C"yi 17 C11 1303 B11 32.403 50 88 21-26 403-5 Baume & Marpent, 1930 16-12-1976

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 974 025-2 (type 9740A1) voor de Onderhoudspost Rijtuigen van Welkenraedt (beslissing van 13-12-1978, PV nr. 423 van 04-12-1978). Bestemd voor afbraak door PV nr. 28 van 02-05-1985. Aangekocht door de vereniging Stoomtrein Dendermonde-Puurs, verschroot in 2005.



FOTO 129-84 Na de buitendienststelling werd rijtuig 32.403 in gebruik genomen als personeelslokaal van de Onderhoudspost Rijtuigen te Welkenraedt. De foto werd genomen te Welkenraedt op 27 september 1980. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



FOTO 129-85 De 32.403 werd door SDP aangekocht en enkele jaren bewaard maar werd verschroot. Baasrode, 6 juli 1997. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

C"yi 18

C11 1304

B11 32.404

50 88 21-26 404-3

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Hergebruik: "bewaard voor het museum", later verkocht als schroot (aanbesteding van 02-2000). Afgebroken in april/mei 2000.



FOTO 129-86 Na de buitendienststelling werd rijtuig 32.404 "bewaard voor het museum". Het werd afgebroken te Leuven in mei 2000. Leuven, 24 april 1982. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

C"yi 19

C11 1305

B11 32.405

50 88 21-26 405-0

Baume & Marpent, 1930

17-11-1975

Hergebruik: dienstrijtuig nr. 30 88 973 0032-0 voor de Dienst ES Groep Namur (beslissing van 03-12-1975, PV nr. 308 van 03-10-1975). Vernummerd naar 30 88 973 0519-6 en toegewezen aan de dienst ES Mons te Haine-Saint-Pierre. Vernummerd naar 80 88 983 0009-6. Werd "zwaar werktuig" nr. 947/882 door PV nr. 333 van 18-02-1991, uitgeweken te Ronet in de nabijheid van de wagenwerkplaats. Afgebroken, datum onbekend.



FOTO 129-87 De ex-32.405 als "zwaar werktuig" te Ronet. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

C"yi 20

C11 1306

B11 32.406

50 88 21-26 406-8

Baume & Marpent, 1930

17-11-1975

Hergebruik: dienstvoertuig nr. 30 88 973 0031-2 voor de Dienst ES te Manage (beslissing van 03-12-1975, volgens PV nr. 308 van 03-10-1975). Het werd "zwaar werktuig" 947/741 door PV nr. 53 van 18-04-1979. Afgesteld te Mons. Verschroot, datum onbekend.



FOTO 129-88 Na de buitendienststelling diende het rijtuig 32.406 als lokaal voor het ES-personeel te Manage. Later werd het uitgeweken als "zwaar werktuig" te Mons. Foto genomen te Mons in mei 1985. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

C'Ddyi 27

C7D 1701

B7D 39.101

50 88 82-26 430-4

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Hergebruik: "bewaard voor het museum", later verkocht als schroot (aanbesteding van 02-2000). Afgebroken in april/mei 2000.



FOTO 129-89 Vier van de zeven "museum"-rijtuigen die jarenlang in open lucht stonden te roesten te Leuven. Wat een verspilling... Het rijtuig vooraan is de 39.101. Leuven, 17 april 1985. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Drie "museum"-rijtuigen werden verschroot te Haine-Saint-Pierre in mei 2000. De snijbrander valt het frame aan van de 39.101, terwijl de 39.103 zijn lot afwacht. Roger CRICKELAIRE, 5 mei 2000.

C'Ddyi 28

C7D 1702

B7D 39.102

50 88 82-26 431-2

Baume & Marpent, 1930

28-09-1978

Hergebruik: hoewel dit rijtuig op een speciaal PV vermeld stond, werd het nooit gebruikt als dienstvoertuig. Het bleef afgesteld staan in de werkplaats voor rijtuigen te Mons en werd afgebroken in de loop van het eerste kwartaal van 1986.



FOTO 129-90 Na de buitendienststelling stond het rijtuig 39.102 jarenlang ongebruikt te Mons, waarna het verschroot werd. Mons, 8 juni 1982. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



FOTO 129-91 Nog een beeld van de 39.102 te Mons op 8 juni 1981. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

C'Ddyi 29	C7D 1703	B7D 39.103	50 88 82-26 432-0	Baume & Marpent, 1930	16-12-1976
-----------	----------	------------	-------------------	-----------------------	------------

Hergebruik: "bewaard voor het museum", later verkocht als schroot (aanbesteding van 02-2000). Afgebroken in april/mei 2000.



De 39.103 voor de museumbewaarpplaats van Leuven. De rijtuigen zijn pas herschilderd. Onbekende fotograaf, verzameling TSP.

Hergebruik: "bewaard voor het museum", op dit ogenblik nog steeds aanwezig in de museumbewaarplaats van Haine-St.-Pierre.

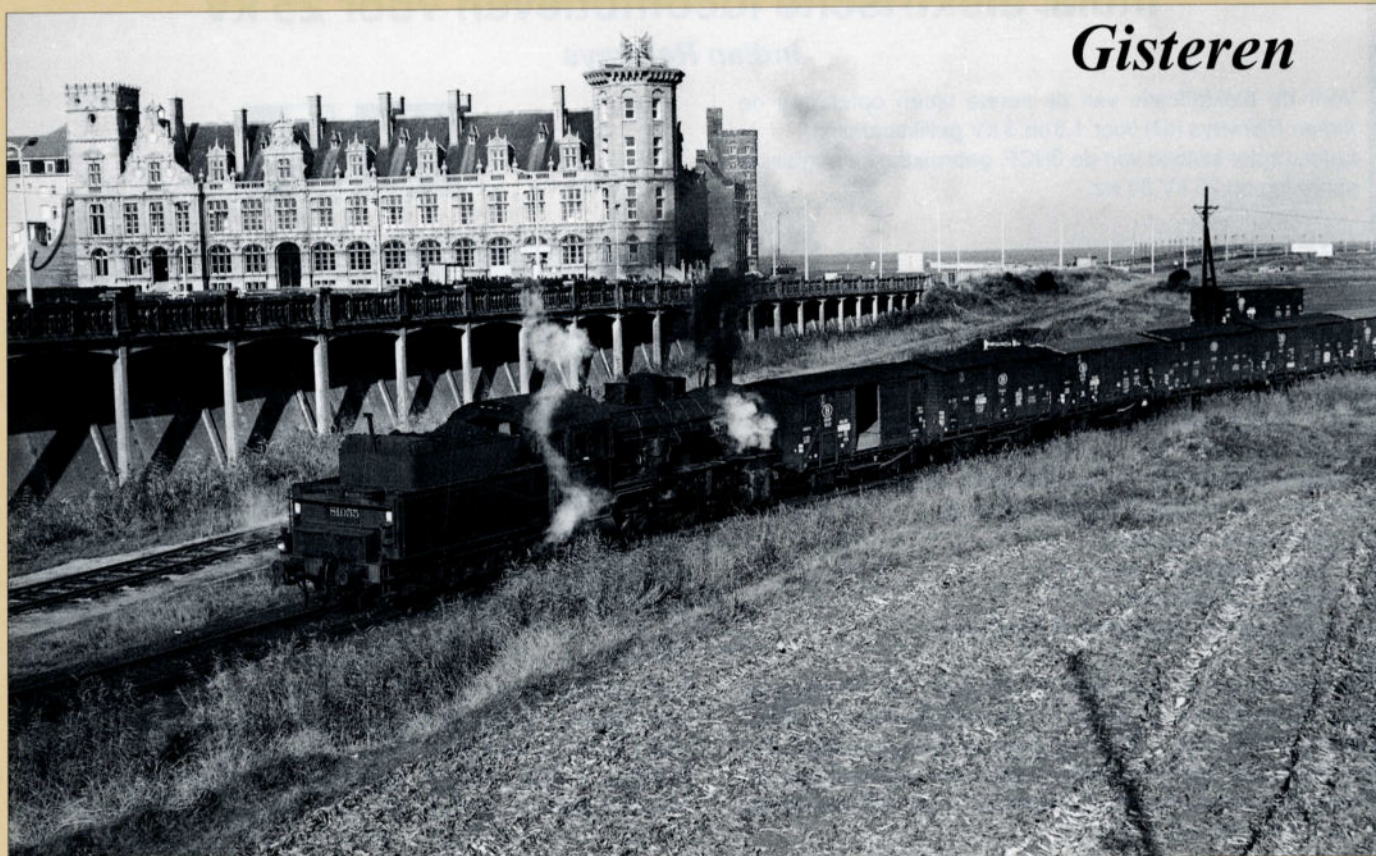


FOTO 129-92 De 39.104 te Leuven, na de herschildering. Dit rijtuig bevindt zich momenteel in de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.



FOTO 129-93 Drie N-rijtuigen met vooraan de 39.104, afgesteld te Leuven, samen met L- en K-rijtuigen. De roest doet zijn werk... Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 oktober 1987.

Hergebruik: dit rijtuig werd niet hergebruikt en later afgebroken.

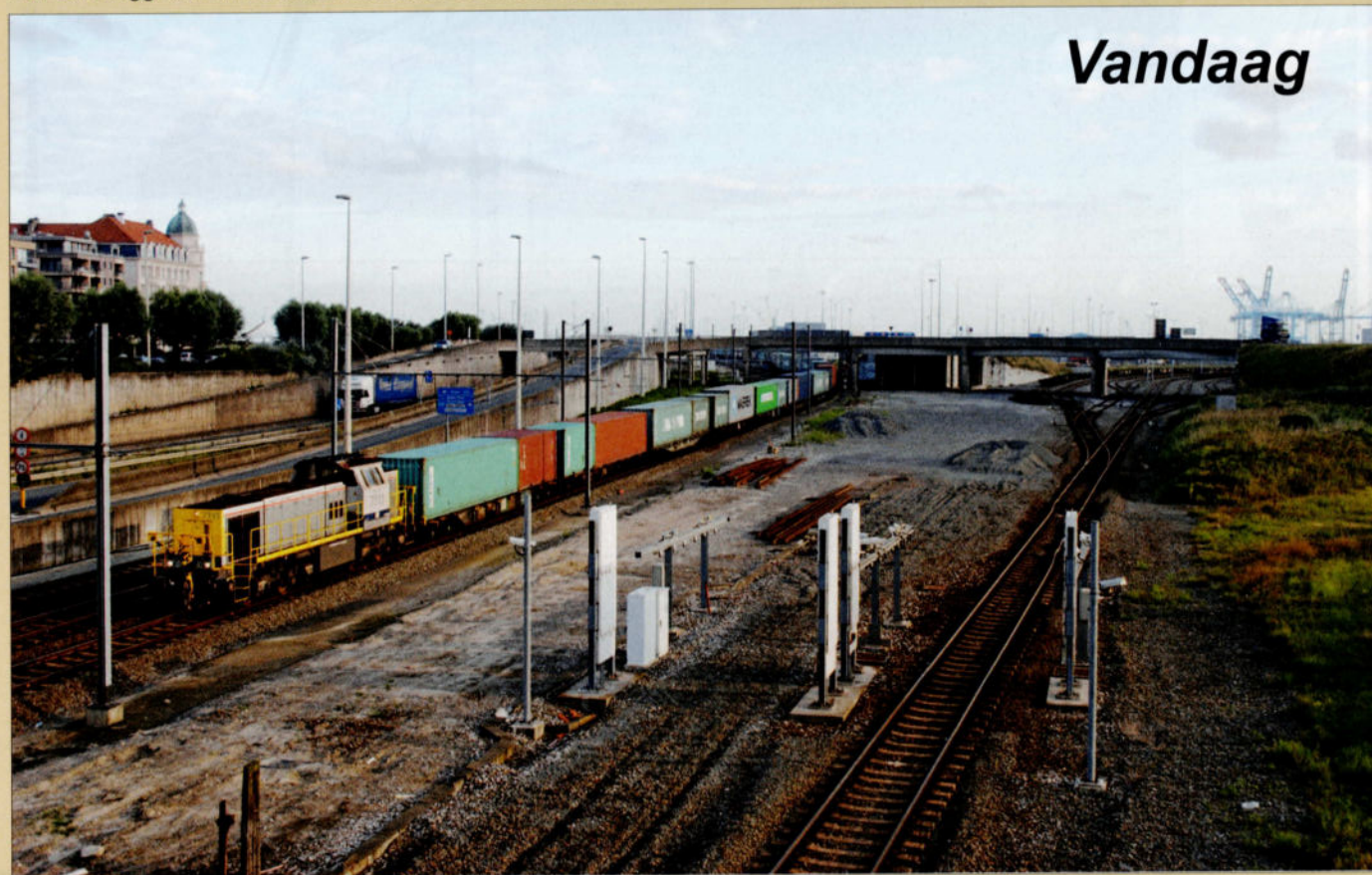


Gisteren

Gedurende de laatste jaren is de haven van Zeebrugge aanzienlijk uitgebreid. Hierdoor werd de inrit van het dorp en vooral van de sporeninstallatie heraangelegd.

De foto boven dateert van 1961. De 81.055 (Henschel 11854 / 1913, ex-8155 NMBS, ex-KPEV "Essen 4955") van de stelplaats Brugge rangeert een trein naar de bundel Voorhaven-West. Daniel THIELEMANS.

FOTO 129-94 ↓ *Dezelfde plaats vandaag. De 7711 brengt een containertrein over van de bundel Voorhaven-West naar de vorming van Zeebrugge. Rechts vooraan scanners voor het opsporen van verstekelingen. Simon DE RIDDER, 3 augustus 2013.*



Vandaag

India: elektrische locomotieven voor 25 kV

Indian Railways

Voor de elektrificatie van de eerste lijnen opteerden de *Indian Railways* (IR) voor 1,5 en 3 kV gelijkspanning. Later, onder invloed van de SNCF, gebruikten ze eenfasige spanning op 25 kV 50 Hz.



Kenmerken

	WAM1	WAG1
Asindeling:	Bo'Bo'	B'B'
Vermogen:	2.140 kW	2.120 kW
Topsnelheid:	112 km/h	80 km/h
Wieldiameter:	1.140 m	1.140 m
Asafstand:	2.600 m	2.600 m
Totale lengte:	15.892 m	17.092 m
Totale breedte:	3.109 m	3.100 m
Gewicht:	74 tot 75,5 t	85,2 t
Overbrenging:	Jacquemin	Jacquemin

BBM1 (WAM1)

Van 1957 tot 1960, namen de IR een eerste reeks van 100 locomotieven op 25 kV in dienst, gebouwd in Europa door de Groupement 50 Hz (*Groupement d'Etudes et d'Electrification des chemins de fer en monophasé 50 Hz*).

Deze machines, geklasseerd als type BBM1, later als WAM1 (W = wide = breedspoor 1.676 mm, A = Alternatif current = wisselspanning, M = mixed = gemengde diensten reizigers/goederen) en genummerd 20.201 tot 20.299 werden door volgende firma's gebouwd:

- Alstom 40 eenheden;
- Krauss-Maffei 25 eenheden;
- Krupp 25 eenheden;
- La Brugeoise & Nivelles 10 eenheden.

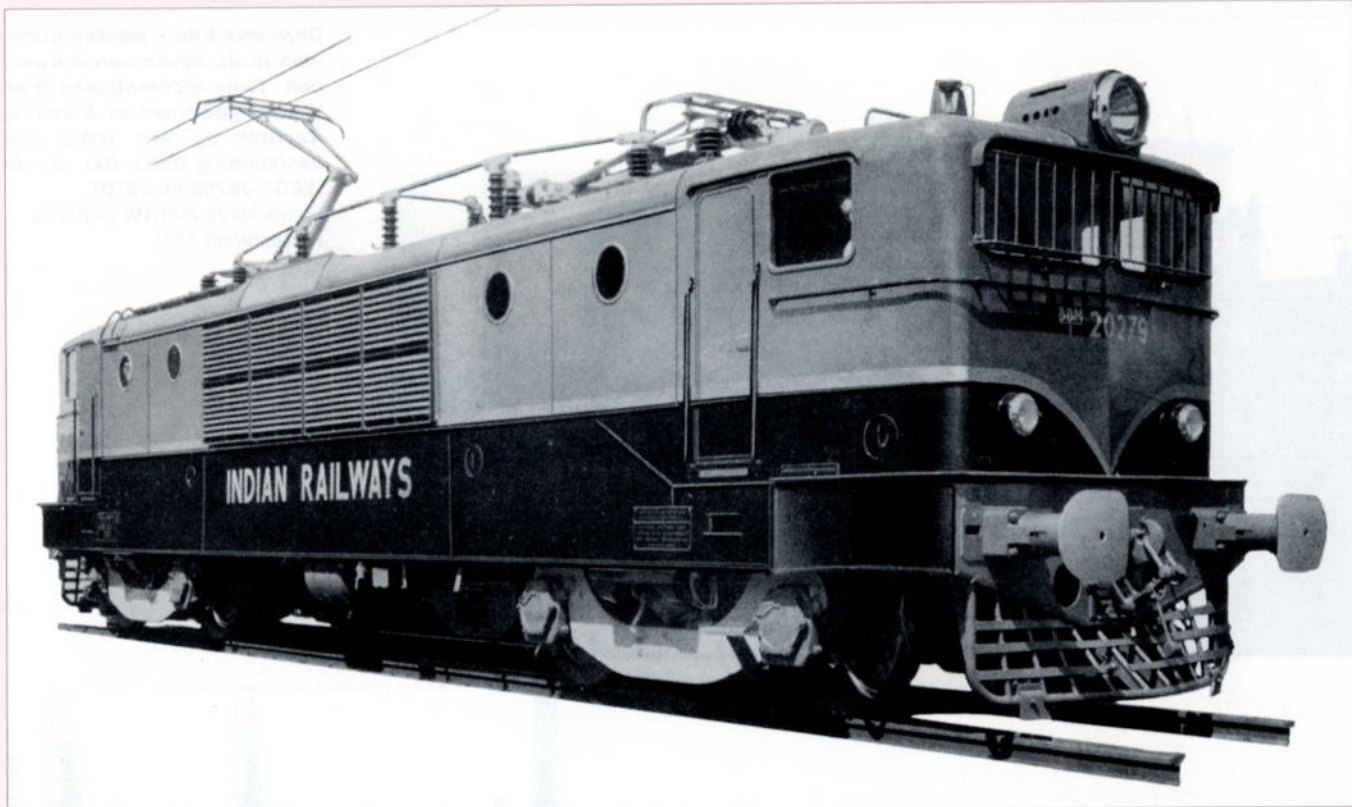
De WAM1 hadden een vermogen van 2.140 kW. Hun gewicht lag tussen de 74 en de 75,5 t en hun maximale snelheid bedroeg 116 km/h. Ze waren uitgerust met een elektrische reminstallatie met recuperatiesysteem, vier tractiemotoren en twee draaistellen, die praktisch identiek waren aan die van de reeks BB 9200 van de SNCF.

WAG1

Een tweede reeks van 112 locomotieven van het type WAG1 (G = goods - goederen) werd in 1960 besteld bij de Groupement 50 Hz. Deze machines, gebouwd door la Brugeoise et Nivelles, ACEC, Alstom, Jeumont, Schneider, Siemens, AEG, BBC en Oerlikon werden aan de IR geleverd van 1961 tot 1964. De bouw van deze reeks werd vervolgens verdergezet in India,



De BBM1-20290 tijdens een testrit op het privéspoor van La Brugeoise et Nivelles te Nivelles in 1959. De Franse invloed is duidelijk aanwezig in de draaistellen, die identiek waren aan deze van de BB9200 van de SNCF en de kast die iets heeft van de BB16500 van de SNCF. Foto BN, verzameling TSP.



door *Chittaranjan Locomotive Works (CLW)*.

20 Eenheden werden gebouwd in België door La Brugeoise et Nivelles (in samenwerking met ACEC).

Deze locomotieven, genummerd 20700 t/m 20791 en 20849 t/m 20868, bestemd voor goederendiensten, konden een snelheid

halen van 80 km/h met een vermogen van 2.120 kW en een massa van 85 t. Ze waren uitgerust met twee tractiemotoren, één per draaistel.

De laatste machines van de reeksen WAM1 en WAG1 werden rond 2011 geschrapt.



De WAG1-20700, één van de 20 WAG1 gebouwd door BN. Foto BN, verzameling TSP.

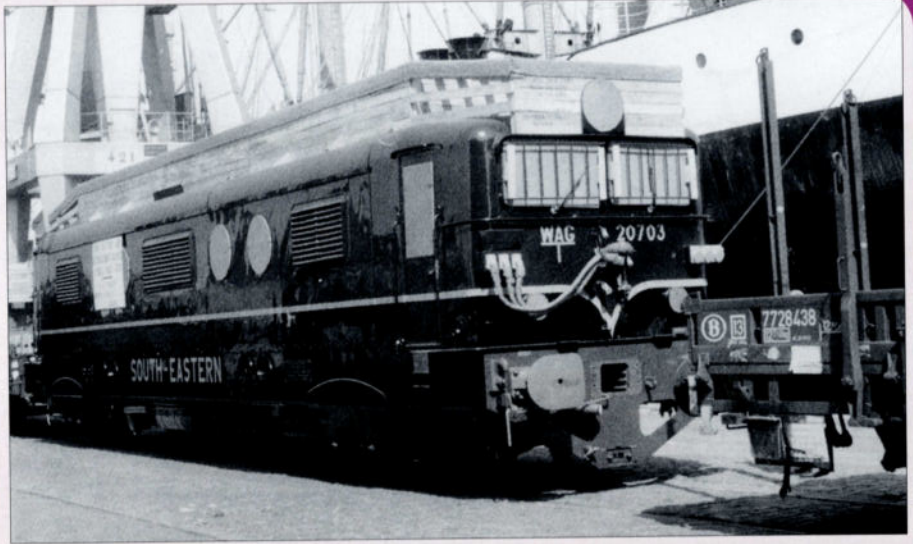


Deze drie foto's werden genomen in de haven van Antwerpen. Twee locomotieven type WAG1, gebouwd in Nivelles, wachten op een schip met bestemming India. Het zijn de WAG1-20706 en 20707.
Foto's Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.



→ De WAG1-20703 werd in België gebouwd en wachtte op 11 oktober 1963 op inscheping op een vrachtschip aan kaai 123. Hij staat in de bundel West-Siberië aan het Albertdok.

Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.



←↔ Op 6 mei 1965 wachtten twee locomotieven van het type WAG1 aan het Leopolddok, kaai 219, in de haven van Antwerpen om ingescheept te worden op een vrachtschip naar Azië.

De machine hiernaast is niet geïdentificeerd, de locomotief hieronder is de WAG1-20863.

Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.



De wereld rond



HONGARIJE FOTO 129-95 *Het Roemeense filiaal van de goederenafdeling van DB Schenker beschikt over drie locomotieven type Phoenix, lokaal gebouwd door Softronic in 2008 (prototype 478 001) en 2012 (471 002 en 003). Deze Co'Co' ontwikkelen 5100 kW en halen een snelheid van 120 km/h onder 25 kV en mogen rijden in Roemenië en Hongarije. Doorrit van de 478.001 te Uzsasz 27 april 2013. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

TSJECHIË FOTO 129-96 *De EN 459 Zürich - Praha komt op 6 september 2013 aan te Praha Cedlec in de Praagse agglomeratie. De 371.005 maakt deel uit van een reeks van 15 locomotieven geschikt voor 3 kV & 15 kV. Zij werden gebouwd in 1986 door Škoda te Pilsen en werden genummerd van 372.001 t/m 015. Zes locomotieven werden omgebouwd om hun snelheid van 120 km/h te verhogen tot 160 km/h. Deze werden vernummerd naar 371.001 t/m 005 en 015. Zij worden ingezet voor het slepen van de EC's en EN's tussen Praha en Dresden. Marc RIGUELLE.*

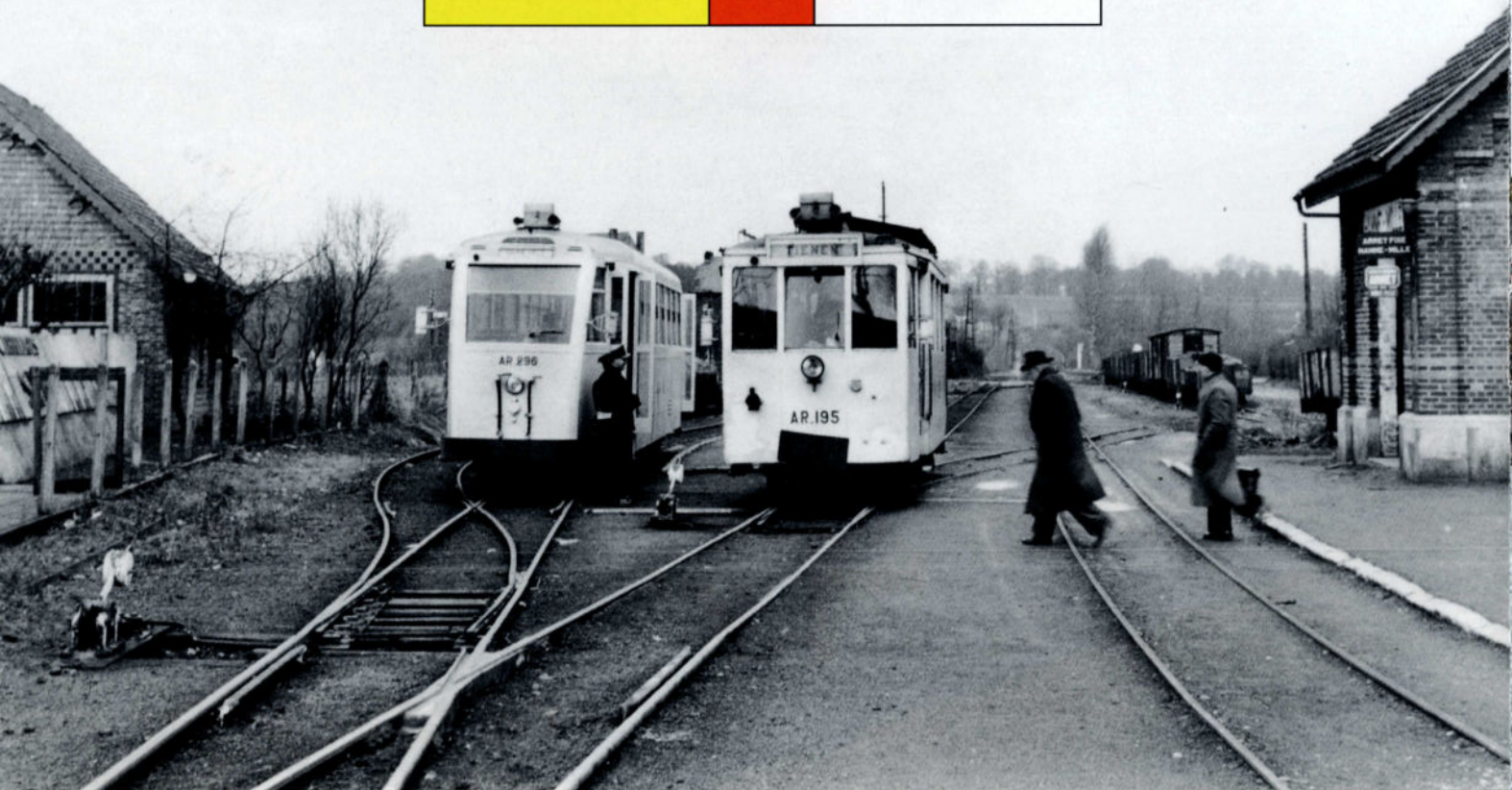




INDIA FOTO 129-97 De smalspoorlijn (762 mm) Kosamba-Umarpada (regio Vadodara (Baroda) in de deelstaat Gujarat in het westen van India) werd gebouwd op initiatief van de plaatselijke Maharadja, een groot treinliefhebber, die graag zijn eigen lijn had. Momenteel rijdt er nog dagelijks een trein die wordt gesleept door een locomotief van het type ZDM5. Op 16 februari komt de enige trein van de dag, gesleept door de ZDM5 521, aan te Kevdi. Yves STEENEBRUGGEN.

JAPAN FOTO 129-98 De Chichibu Tetsudō Kabushiki-gaisha is een kleine spoorwegmaatschappij (1067 mm) die twee lijnen exploiteert in de regio Saitama. Het transport van kalk, ontgonnen op de berg Bukōest te Chichibu, is de voornaamste activiteit, naast het reizigersverkeer. Voor dit goederenvervoer zijn tussen 1973 en 1980 zeven elektrische locomotieven (1500 V, Bo'Bo', 920 kW, reeks DeKi 500) gebouwd door Hitachi. De 505 te Hagure op 4 augustus 2005. Philippe DE GIETER.





Hamme-Mille, 26 december 1954. AR.296 (links) zal weldra terugrijden naar Vossem. Hij werd geleverd op 12 juni 1935 en geschrapt in mei 1959. Rechts staat AR.195 klaar om te vertrekken naar Tienen. Hij kwam in dienst op 15 januari 1936 en werd geschrapt in mei 1963.

Foto VOERMAN, verzameling M. STEINKAMP / TSP.

Wij zijn in het jaar 1949 te Eupen, in de buurt van het Rathaus. Meerdere trams wachten op hun vertrek, waaronder de motorwagen 9685. Deze werd in 1911 gebouwd door Herbrand te Köln voor de Aachener Kleinbahn-Gesellschaft. Samen met vier identieke motorwagens werden zij in het bestand van de NMVB opgenomen in de reeks 9683-9688 bij de heropening van de lijn naar Eupen in 1923. Tijdens WO II deden zij dienst bij Aachener Kleinbahn-Gesellschaft (nrs. 191, 192, 194, 195 en 200). Na de vijandelikheden keerden zij terug naar België. Foto VOERMAN, verzameling M. STEINKAMP / TSP.





De 3512 met bijwagen rijdt langs de "Centers" in de Mercatorstraat te Antwerpen en had de ochtendspits versterkt op lijn 2 (Hoboken - Groenplaats). Hij is op de terugweg naar de tramstelplaats "Zwaantjes" in Hoboken. Het gedeelte tussen de Groenplaats en de Suikerrui (van lijn 2) was al afgeschaft vanaf 26 november 1963. Op de achtergrond zien we de koepel van de "Middenstatie". "Energie" te Marcinelle bouwde in de jaren 1924-25 een reeks van 30 motorwagens (492 t/m 521). De 512 werd op 2 februari 1925 geleverd aan CGTA (Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A.). Hij werd meermaals verbouwd (ombouw tot enkelrichtingswagen, pneumatische deuren aan de rechterkant, filmkast, ...) en in 1963 door MIVA vernummerd naar 3512. Hij ging buiten dienst in 1966. Daniel THIELEMANS, januari 1965.

Motorwagen 175 is gekoppeld aan de bijwagen 7126 van TULE (Tramways Unifiés de Liège et Extensions) en wacht op 22 augustus 1948 om te vertrekken te Coronmeuse om dienst te doen op lijn 1 naar Liège-Guillemins. Deze lijn werd gesloten op 31 augustus 1964. Verzameling M. STEINKAMP / TSP.

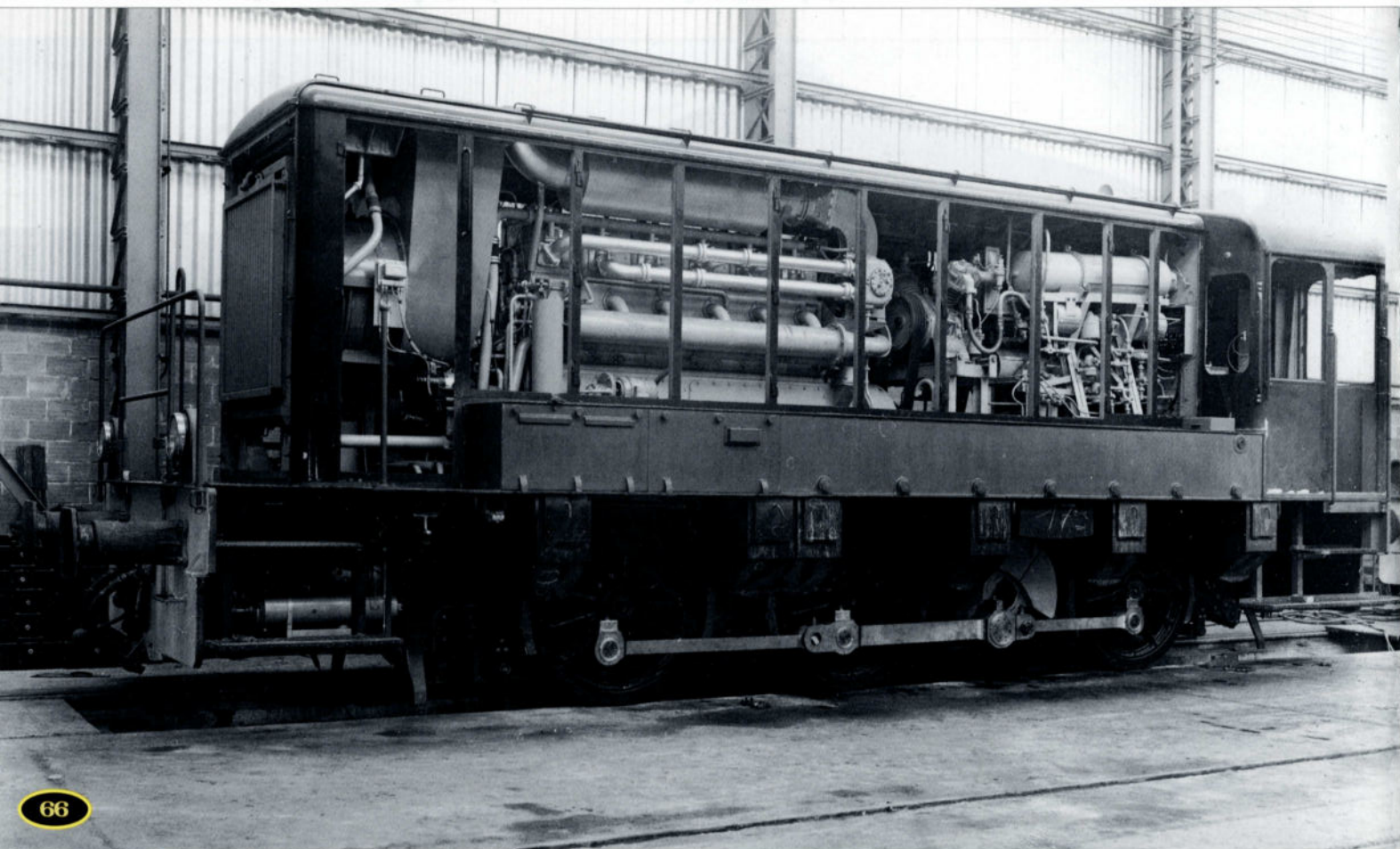


60 jaar geleden...



In 1955 begon de NMBS met de indienststelling van een eerste grote reeks dieselrangeerlocomotieven: de 250.001 t/m 250.025, later 8401 t/m 8425. Zij werden gebouwd door Baume & Merpent, uitgerust met een ABC-dieselmotor van 550 pk en een hydraulische Voith-overbrenging. De 250.001 werd geleverd te Schaarbeek op 4 augustus 1955. Enkele dagen later werd zij op de foto vastgelegd in de Groep B van Schaarbeek-Vorming. Foto NMBS.

Hieronder is de bouw van de 250.017 in een laatste fase getreden. Zij zal op 14 december 1955 onthaald worden in Schaarbeek. Foto Baume & Merpent, verzameling TSP.



30 jaar geleden...



FOTO 129-99 Met hun zeer robuuste en indrukwekkende verschijning, waren de 15 locomotieven van de reeks 72 bij de meest ongewone op het Belgische net. Deze machines, gebouwd in 1956, bezaten een kolossale trekkraft en werden ingezet te Antwerpen-Dam; enkele verbleven een korte periode in Kinkempois en Schaarbeek. De laatste drie machines (7201, 7209 en 7214), werden geschrapt op 13 november 1985. Op de foto de 7209 die op 17 oktober 1985 een van haar laatste diensten verzekert in de haven van Antwerpen. Serge MARTIN.

FOTO 129-100 De 674 was het allereerste motorstel dat, herschilderd in bordeauxrood, op 8 november 1985 de CW Mechelen verliet. We zien het 's anderendaags voor de werkplaats te Schaarbeek. Vandaag rijdt dit motorstel nog steeds, sinds 4 december 2008 wel omgebouwd tot City Rail met het nummer 968. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



30 jaar geleden...

