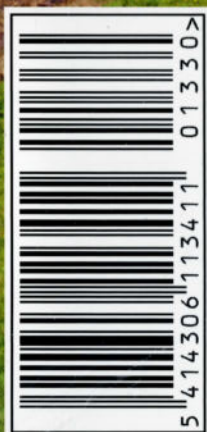


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 133 - JUNI 2016 - € 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

Net zoals de Belgische samenleving wordt TSP geconfronteerd met verschillende uitdagingen die een niet te onderschatten impact hebben op onze activiteiten. Op onze laatste algemene bestuursvergadering werden prioriteiten vastgelegd die het doel van de vzw moeten consolideren: het bewaren van ons spoorwegpatrimonium. Dit omvat zowel de site van Saint-Ghislain en de "Chemin de fer du Bocq", maar ook een verantwoord beheer van het materieel, de werven en de infrastructuur.

De veiligheid is en blijft ons hoofddoel. Op dit punt staan we voor talrijke uitdagingen op het gebied van het rollend materieel en de infrastructuur. We hoeven ons niet te schamen voor de discussies hierover binnen de vereniging.

De samenleving evolueert en legt ons meer en meer beperkingen op. Deze beperkingen hebben ook financiële en technische gevolgen waardoor het soms nodig is om zich te bezinnen over een nieuwe oriëntatie, zonder daarbij onze doelstellingen uit het oog te verliezen. De verschillende activiteitencentra binnen TSP hebben in 2015 hun wilskracht bewezen en ze zullen dat ook in 2016 doen.

We blijven verder werken in alle openheid opdat het seizoen 2016 de kwaliteit van het werk van TSP zal aantonen op het gebied van onze ritten, restauratie, publicaties en ons dynamisch verenigingsleven. Dit niet alleen tegenover onze actieve leden maar eerst en vooral tegenover het publiek, onze zusterverenigingen, de politieke wereld en de openbare en private spoorwegondernemingen. Onze vrijwilligers wijden hier hun volledige inzet en talenten aan.

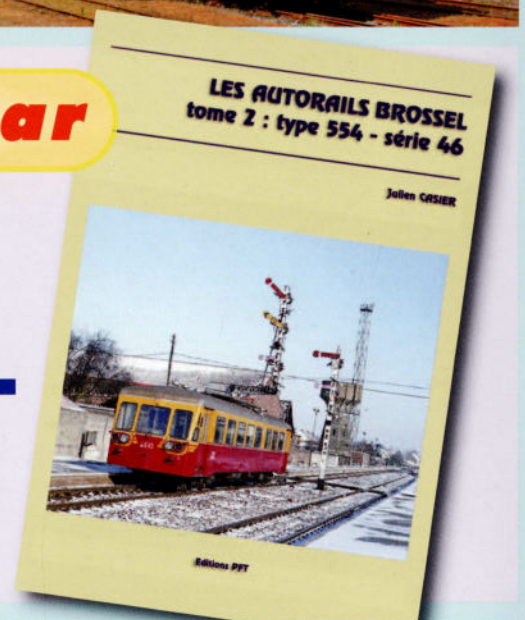
Veel leesgenot.



Weldra beschikbaar



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 of tekeningen: €25 per oppervlakte van 9 x 13 cm.

GEZOCHT: EN LIGNES nrs. 1 t/m 12, 20, 23, 24, 26, 27 en 80. Contacteer de heer Klein ☎: +32 (0) 68 45 45 78.

TE KOOP: diverse loten tijdschriften, magazines, boeken, modeltreinen, gereedschap voor modelbouw. Lijst op aanvraag.

Contacteer Paul HOUGARDY, 1410 Waterloo, telefonisch op +32 (0) 475 93 04 59.

TSP-agenda

Zaterdag, 18 juni 2016: TSP-reis: afscheid van de rode Sprinters.

Maandag, 18 juli 2016: TSP-reis per bus naar RTM.

Info en inschrijving: zie middenkatern.

10 september 2016: Grote ruilbeurs in Rétrotrain te Saint-Ghislain.

Rechtzetting

OP DE BAAN 132

- **pagina 19:** reeks 800. De 808 schrappen (naar CW wegens brand en niet voor modernisering). De 812 en 828 reden binnen voor modernisering respectievelijk op 8 maart en 18 april 2016.

- **pagina 35:** de locomotieven reeks 75000 die worden ingezet door OCR zijn de 75007 en 75010 t/m 75015 (alle in OSR-livrei) en de 75064 en 75068 (uitgeleend aan Fret SNCF).

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, Eric VAN HOECK, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Walter PINET, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Alain JANMART, Anne-Marie MASSARD, Jef VAN OLMEN, Jan MAHIEU, Freddy DELARBRE.

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Hervé ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, William Boeckx, Julien CASIER, Lucien CLAES, Roger CRICKELAIRE, Michel de ESCH, Wouter DE HAECK, Simon DERIDDER, Roel DE SEAGER, Alain ELOOT, Bart DE WOLF, le Fonds ACEC, Norman GOTTBURG, Philippe GOUSSET, Georgy LEJEUNE, Michel HANSSSENS, Lars LAENEN, Gérard MARTIN, de NMBS-groep, Gwenaëlle PIÉ-RART, Jean-François POLET, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Michel THIRY, Marc VAN BOSSUYT, Nico VANDEBUERIE, Dieter VAN HOOYDONK, Arno VERHAEGEN, Martin WELZEL, Wim WINDEY.

OP DE BAAN

De artikelen worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikelen 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
✉: pftsp@gmail.com Internet: www.pftsp.be

BTW-nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2016

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

Rekeningnummer en betalingsmodaliteiten

- Ons IBAN-rekeningnummer is: BE57 0011 2017 8935 op naam van PFT-TSP te BE-7000 Mons.
BIC-code: GEBABEBB.
Gedieve 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

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

Actief meewerken?

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

Contacteer dan:

Schaarbeek: Geert Packet: +32 (0) 496 96 56 00
Rétrotrain (Saint-Ghislain):

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

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

Modelbouw en beurzen: philipperousman@yahoo.fr

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

Vanaf 3 april biedt Thalys, onder de naam Izy, de HST-low cost aan. Op 5 april zien we de Izy 9604, gereden door het stel 4551 in de buurt van Tubize. Wouter DE HAECK.

OP DE BAAN 133 - JUNI 2016

INHOUD

2 Voorwoord

4 News TSP

6 De Knapsack van TSP

12 Belgische actualiteit

12 Locomotieven - statistieken

14 De reeks 12 naar Tsjechië

20 Izy: de low cost van Thalys

21 Rijtuigen

22 Varia

24 Braine-le-Comte

27 Iris en Vauban: vaarwel

28 Privéoperatoren

30 Railtraxx: huurt de DE 6607

31 Nieuwe Europorte-verbinding

32 Buitenlandse actualiteit

32 Nederland - Telex

33 NMBS: kuilwagen 377.489

37 Gisteren - Vandaag

38 Geschiedenis: de eerste lichtseinen van 1933

58 Dit is Belgisch

62 De wereld rond

64 Er was eens...

66 Trampagina



De reeks 12 vertrekt naar Tsjechië



Izy: de Thalys low cost



Kuilwagen 377.489



1933: de eerste lichtseinen



ACHTERPAGINA

De reeks 12 heeft op 4 maart 2016 België verlaten met bestemming Tsjechië.

Op 6 maart werden de locomotieven gefotografeerd te Zeithain, tussen Leipzig en Dresden, gesleept door de 139 558 van RailAdventure.

Norman GOTTBURG.



Saint-Ghislain

Tijdens de grote ruilbeurs van 23 april hadden de bezoekers de mogelijkheid om onze verzameling elektrische locomotieven te bewonderen.

Er werden twee opstellingen gerealiseerd: een met de enkelspannige locomotieven 2021, 2201, 2309 en 2629 en een tweede met de meerspannige locomotieven 1504, 1608, 1805 en 2551.

In de volgende maanden zal de 2801, afkomstig uit de museumbewaarplaats Haine-Saint-Pierre de collectie nog vergroten. De 2913 staat in Schaarbeek in afwachting van restauratie.

Schaarbeek

Om onze activiteiten in de werkplaats Schaarbeek te kunnen voortzetten, heeft de NMBS ons gevraagd enkele werkzaamheden uit te voeren:

- het saneren van het beton. Dit is gebeurd in de loop van de maand februari door een privébedrijf;
- de volledige vernieuwing van de elek-



Onze elektrische locomotieven werden naast elkaar opgesteld tijdens op 23 april 2016 te Saint-Ghislain. Deze foto kwam tot stand tijdens één van de weinige en korte zonnige periodes. Arno VERHAEGEN.

tricitateinstallatie, conform de geldende voorschriften. Dat is geen eenvoudige zaak gezien de oppervlakte van de werkplaats;

- brandbeveiliging van het gebouw;
- maatregelen voor noodevacuatie;
- reinigen van de dakgoten.

Deze werken worden goed geleid en opgevolgd. Wij danken Philippe voor zijn inzet sinds het begin van het jaar in

dit dossier.

Het principe is, dat wanneer deze werken worden goedgekeurd, TSP gedurende de volgende drie jaar in Schaarbeek kan blijven, waarna de situatie opnieuw geëvalueerd zal worden.

Ondertussen werken we verder aan de restauratie van onze "Knapsack" en aan de kast van K-rijtuig 21.127.

FOTO 133-01 De collectie meerspannige locomotieven van TSP op 23 april 2016. TSP.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De herstellingswerken aan onze onderstopmachine werden verdergezet.

Voor de eerste toeristische ritten werd zij al ingezet om de tijdens deze winter heraangelegde stukken spoor onder te stoppen. Ter herinnering: de onderstopper drukt ballast onder de dwarsliggers om het spoor te stabiliseren. Voorafgaand aan deze operatie wordt het spoor genivelleerd met behulp van krikken zodat het mooi vlak ligt. Zoals jullie weten is dit een zwaar en arbeidsintensief werk dat met de hand wordt gedaan. De onderstopper vervangt een dertigtal vrijwilligers.

De werkzaamheden in Bauche vorderen aan een hoog tempo. Het hoofdspoor werd vernieuwd, er is een wijkspoor aangelegd met daartussen een eilandperron. Ondertussen is het wachten op de heraanleg van het spoor aan de andere zijde van de lijn vanaf kp 4 net voor Braibant tot aan de inrit van Ciney. Deze werken kunnen niet starten vooraleer Infrabel een dienstweg heeft voorzien en het spoorbed is heraangelegd. De resterende tijd tot het hoogseizoen is onvoldoende om dit volledig af te werken. Daarom werd het spoor heraangelegd tot Braibant waar een aansluiting is voorzien met de pendelbus naar Ciney. Door deze ontbrekende schakel is het ons onmogelijk om materieel van andere verenigingen uit te nodigen om deel te nemen aan ons traditioneel festival van 15 augustus. De bezielers van de CFB moesten dus een andere activiteit op poten zetten: op 13 en 14 augustus 2016 organiseren zij "Féerie du Rail" (zie kader hieronder).

Maandag 15 augustus zal meer voorzien zijn voor de treinliefhebbers: verschillende treinen met variërende samenstelling zullen worden ingezet, rekening houdend met het beperkt aantal voertuigen die ter plaatse zijn.



Onze onderstopper in actie aan de uitrit van de tunnel van Purnode op 24 maart. CFB-TSP.



Te Bauche wordt het hoofdspoor vernieuwd en een wijkspoor aangelegd. CFB-TSP.

U wenst te helpen op "Le Chemin de Fer du Bocq"?
Contacteer dan Alain DEFECHEREUX op +32 (0)477 98 91 23.

Féerie du Rail

Dit jaar, op 13 en 14 augustus 2016 organiseert de CFB "Féerie du rail". Naast rondritten met een historische bus, motorwagens en stoomtreinen ontplooit zich een show voor kinderen tussen 4 en 12 jaar met als grote ster de locomotief Yvonne van SCM.

Er zijn talrijke activiteiten voorzien in de stations Spontin en Dorinne: miniatuurstoomtreinen onder druk, shop, versnaperingen, openluchtmuseum, speelzaal voor de kinderen, tentoonstelling van miniatuurtreinen door ALAF. Er is ook een demonstratie door de "Chemin de Fer de Sprimont" van treinen op smalspoorspoor.

Om alles vlot te laten verlopen is reservatie wel verplicht en kan gebeuren vanaf 1 juni via onze website cfbocq.be.

Fotowedstrijd

Le Chemin de Fer du Bocq organiseert naar aanleiding van "Féerie du Rail" op 13 en 14 augustus een fotowedstrijd. De foto's, die weerhouden zijn door de jury, zullen worden tentoongesteld om beoordeeld te worden door het publiek. De laureaten worden bekendgemaakt op 31 augustus 2016 en zullen beloofd worden met talrijke prijzen, waaronder een tentoonstelling van hun werk in de MITROPA-rijtuigen en een publicatie in OP DE BAAN. Hoe deelnemen? U stuurt uw foto's (max. 3 en max. 8 MB per foto) naar communication@pfttsp.be voor 20 juni 2016. De foto's moeten gemaakt zijn tussen 1 januari 2010 en 31 mei 2016 op de CFB. Vergeet zeker niet uw naam, voornaam, adres te vermelden en een korte beschrijving met datum van de foto. Volledig reglement vind je op cfbocq.be





Onze locomotief in de steenkoolmijn van Neukirchen-Vluyn op 2 januari 1973. Let op de generator die op de watertank werd geplaatst. In deze periode beschikte deze machine nog niet over een luchtrem. Pas in 1978, nadat ze door de Eisenbahnfreunde Zollernbahn was overgenomen, kreeg ze een luchtrem. Foto Günther BARTHS.

De nieuwe stoomlocomotief type Knapsack van TSP (deel 2)

Vervolg van het vorige nummer.

Korte geschiedenis van de Knapsack 3115 van TSP

De locomotief type Knapsack, gebouwd door Krupp met constructienummer 3113, werd in 1953 geleverd aan de *Lindener Hafenbahn* die officieel de *Städtische Hafenverwaltung der Hauptstadt Hannover* heet.

Ze onderscheidt zich van haar zusters door de plaatsing van de voedingsventielen boven op de ketel, tussen de stoomdom en de veiligheidskleppen. Het is bovendien de enige machine van dit type

waarbij de stoomfluit rechts boven op de stoomdom werd geplaatst. Opmerkelijk is ook dat ze als enige Knapsack met petroleumlampen werd afgeleverd, wat in 1953 al zeer ouderwets was...

Onze Knapsack rangeerde tot eind 1967 op het spoorwagennet in de haven van Hannover, waarbij ze het nummer 10 droeg.

Kort daarna volgde een algemene revisie bij de *Westfälische Lokomotivfabrik Karl Reuschling* te Hattingen (ten zuiden van Bochum). Dit bedrijf werd opgericht in 1914 en is vandaag nog steeds actief op het domein van de herstelling, het onderhoud en het reviseren van spoorwagennetmateriaal.

Tijdens deze revisie werden twee opmerkelijke veranderingen doorgevoerd: enerzijds werd de stoomverdeling met een schroef vervangen door een gangwissel om sneller te kunnen rangeren en anderzijds werd er een generator op de linker watertank geplaatst om elektrische verlichting te kunnen inbouwen.

In 1969 werd de 3113 in dienst gesteld bij de NBAG - *Niederrheinische Bergwerks AG* - te Moers. Ze werd tewerkgesteld in de mijnzetels Niederberg I/II/IV, in de gemeente Neukirchen-Vluyn. Ze kreeg er de aanduiding "NBAG Lok III" en een nieuwe aantrekkelijke schildering bestaande uit zwart (ketel), groen (watertanks en stuurpost) en rood (chassis en drijfstenen).

Na de fusie van de overgebleven steenkoolmijnen van het Ruhrgebied op 1 januari 1970, werden alle mijnen een onderdeel van de RAG - *Ruhrkohle AG*. Voor onze locomotief veranderde er niets, enkel haar werkzetel kreeg een nieuwe naam: de mijn van Niederberg. Ze behield er haar opschriften en haar livrei.

In 1976 werd ze verkocht aan de vereniging *Museumsbahn Aschaffenburg* te Aschaffenburg, waar ze wegens het ontbreken van een luchtpomp en stoomverwarming vooral als demonstratielocomotief werd gebruikt omdat een inzet voor reizigerstreinen te problematisch bleek te zijn. Daardoor werd de 3113 zeer weinig gebruikt door deze vereniging.

Een grote verandering deed zich voor in 1978, toen onze locomotief werd overgenomen door de vereniging EFZ - *Eisenbahnfreunde Zollernbahn*. Ze werd overgebracht naar Balingen, ten oosten van het Zwarte Woud. Hier kreeg ze een betrouwbare luchttrem van het type Knorr.

In dezelfde periode werd er rechts vooraan een compressor geplaatst. De 3113 werd vervolgens herschilderd in de stijl van de stoomlocomotieven van de DB: het chassis en de drijfstangen rood en de



Een jaar later is ze op 5 januari 1974 nog steeds actief in Neukirchen-Vluyn. Foto Martin Welzel.

rest zwart. Ze kreeg ook haar oude nummer 10 terug, zoals ze dat bij haar eerste eigenaar droeg. Dit leverde haar bij de liefhebbers de bijnaam "*Zehnerle*" ("*het tientje*") op - een verwijzing naar haar bescheiden grootte.

Na deze aanpassingen kon onze machine ingezet worden voor reizigerstreinen. Ze voerde op 3 juli 1979 haar eerste rit uit op de lijn Ebingen - Onstmettingen van de WEG - *Württembergische Eisen-*

bahn-Gesellschaft mbH - waarna ze regelmatig werd ingezet vanuit Ebingen en Hechingen.

Deze ritten vinden op 8 juni 1980 voor het laatst plaats als gevolg van het verlopen van de ketelkeuring. De EFZ besliste daarop om de locomotief een grote revisie te geven die in 1981 werd uitgevoerd. Deze revisie voldeed aan de voorschriften van de EBO (*Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung*).

Op dezelfde dag rangeert ze een met steenkool beladen wagen. Op de stuurpost bevindt zich een radioantenne zodat het personeel kan communiceren met de verkeersleider. Foto Martin Welzel.





Nog twee foto's van onze Knapsack tijdens haar inzet in de steenkoolmijn van Neukirchen-Vluyn: bovenaan op 29 september 1974, onderaan op 2 januari 1973. Let op de stoomfluit die op de stoomdom werd geplaatst en op de bel van het type Latowski.
Martin Welzel / Günther BARTHS.



→ Na haar buitendienststelling omstreeks 1975 werd de 3113 in 1976 overgenomen door de Museumsbahn Aschaffenburg. We zien haar in Kahl am Main in maart 1977. Günther BARTHS.

Tegelijkertijd werd een leiding voor de stoomverwarming ingebouwd zodat de reizigers bij slecht weer in aangename omstandigheden vervoerd kunnen worden. De vuurkist kreeg een tweede peilglas en de generator werd links van de ketel geplaatst, wat meer gebruikelijk is bij stoomlocomotieven.

Onze 3113 werd in 1982 terug in gebruik genomen en tot 1992 sleepte ze talrijke speciale treinen zonder problemen. In dat jaar werd onze locomotief indirect een slachtoffer van de val van de Berlijnse Muur: de verenigingen in het westen van Duitsland konden nu immers gemakkelijk meer prestigieuze locomotieven kopen in Oost-Europa. De 3113 werd verkocht aan EUROVAPOR, die haar inzette op de *Kandertalbahn* te Kandern, in het zuiden van het Zwarte Woud tussen Haltingen en Kandern. Op 4 april 1996 kwam ze alweer uit revisie waarna ze tot 1999 op de *Kandertalbahn* werd ingezet.

In 2000 werd ze overgenomen door de WAB - *Westfälische Almetalbahn GmbH* - de eigenaar van de *Deutsche Privatbahn GmbH* die gevestigd is te Altenbeken. Deze tweede maatschappij zet de 3113 nog datzelfde jaar in op de spoorlijn van de *KOE - Klützer-Ostsee-Eisenbahn*, een toeristische lijn tussen Klütz en Grevesmühlen. Ze rijdt er tot het einde van het toeristische seizoen in 2002.

In de loop van het jaar 2003 keert onze Knapsack terug naar Altenbeken waar ze tot januari 2007 ondergebracht wordt in de vroegere stelplaats. Op dat moment wordt ze te koop aangeboden. Nog datzelfde jaar wordt de locomotief gekocht door de *Draisinenbahn* die haar onderbrengt in de buurt van het station van Mittenwalde Ost, ten zuiden van Berlin. Het was de bedoeling om in relatief korte tijd een toeristische treindienst vanuit dit station in te richten, een project dat echter nooit verwezenlijkt kon worden.

Opnieuw werd deze locomotief te koop aangeboden en na een inspectie ter plaatse ondernam TSP de nodige stappen om deze machine, die zich in een goede toestand bevond, over te nemen. Op 16 september 2015 werd de aankoop van de 3113 afgerond.

→ Na haar verkoop aan EUROVAPOR in 1992 kreeg onze Knapsack opnieuw een revisie. 30 april 1995. Verzameling Philippe GOUSSET.



↑ In 1978 werd de 3113 gekocht door de Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Daar onderging ze een grote revisie en werd ze uitgerust met een luchtrem. We zien de luchtpomp vooraan op het chassis. Verzameling Philippe GOUSSET.



Op diezelfde dag werd onze locomotief in Mittenwalde op een dieplader geladen en begon haar reis naar Schaarbeek.

De herstellingswerken begonnen begin oktober 2015 en deze gaan goed vooruit. Alle vlampijpen en de stuurpost werden al verwijderd, net zoals alle apparatuur en leidingen op de ketel. Binnenkort volgt een grondige inspectie van de ketel. Deze zal toelaten om een meer gedetailleerde raming van de kosten op te stellen. Het is nog steeds de bedoeling dat ze in de zomer van 2017 in dienst zal komen op de Chemin de fer du Bocq.

Geraadpleegde bronnen:

- Werner Wilhaus: "Die Knapsack". Lok-Magazin Nr. 153 (1988).
- Werner Wilhaus: "Die EFZ Lok 10 und die anderen Lokomotiven vom Typ Knapsack". Uitgave EFZ. Balingen (1981).
- Joachim Leitsch, Harald Sydow: "Bergbaudampflokomotiven in Nordrhein-Westfalen". Uitgegeven door de Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe, tweede oplage (November 2011).
- Internet:
www.Dampflokomotivarhiv.de

Met dank aan:

Dieter Spillner, Martin Welzel, Werner Wilhaus



Na haar revisie werd de locomotief op 4 april 1996 in dienst gesteld op de Kanderthalbahn. We zien haar in actie op 20 april 1996 tussen Haltingen en Kandern. Verzameling Philippe GOUSSET.



↓ Op 16 september 2015 werd onze Knapsack in Mittenwalde op een dieplader geplaatst. Philippe GOUSSET.





*De Knapsack onderweg naar Schaarbeek en naar nieuwe avonturen op de Chemin de fer du Bocq.
Philippe GOUSSET, 16 september 2015.*

Levensloop van de Krupp 3113 / 1953

- 26-08-1953: levering aan de Städtische Häfen Hannover, Hannover - nr. "10";
- 31-12-1967: buitendienststelling;
- 00-00-1969: verkocht aan de NBAG - Niederrheinische Bergwerks-AG te Moers - nr. "III";
- 00-00-1969: inzet in de steenkoolmijn van Niederberg I / II / V, te Neukirchen-Vluyn;
- 01-01-1970: RAG - Ruhrkohle AG, Essen, BAG Niederberg, Moers - nr. "NBAG III" . inzet in de mijn van Niederberg I / II / V, te Neukirchen-Vluyn;
- 00-00-1976: bewaard door de Museumsbahn Aschaffenburg, nr. "10";
- 00-00-1978: verkocht aan de Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. te Balingen, nr. "10";
- 00-00-1992: verkocht aan EUROVAPOR voor de Kandertalbahn te Kandern, nr. "10";
- 00-00-2000: verkocht aan de Westfälische Almetalbahn GmbH te Altenbeken, nr. "10";
- 00-00-2000: inzet op de Klützer Ostsee-Eisenbahn GmbH te Klütz, nr. "10";
- 16-09-2015: verkocht aan TSP



*In 1968 werd, tijdens een grote revisie van de locomotief, de stoomverdeling met een schroef vervangen door een gangwissel. Hierdoor kon tijdens het rangeren sneller van rijrichting veranderd worden.
Philippe GOUSSET.*

Locomotieven

reeksen 18/19

● Op 12 februari 2016 leverde DVIS een definitieve toelating af tot indienststelling van de locomotieven reeksen 18 en 19. Deze toelating zorgde eindelijk voor het opheffen van de beperkingen om de automatische GF-koppelingen van de reeks 19 te kunnen gebruiken in de stammen met M6-rijtuigen.

reeks 21

● Sinds december 2015 beschikt NMBS-Logistics over vijf locomotieven reeks 21. Deze locs slepen binnenlandse treinen vanuit Genk-Goederen naar Gent-Zeehaven en Châtelet. Er blijft een reservelocomotief ter beschikking in Genk.

Dit zijn de theoretische vertrekuren van de treinen overdag:

33740 ①

Genk-Goederen 06.57 - Châtelet 10.18

37340 ①

Châtelet 11.45 - Genk-Goederen 14.44

33740 ②③④⑤

Genk-Goederen 05.59 - Châtelet 09.13

37340 ②③④⑤

Châtelet 10.45 - Genk-Goederen 13.46

33741 ①②③④⑤

Genk-Goederen 14.27 - Châtelet 17.18

37341 ①②③④⑤

Châtelet 18.23 - Genk-Goederen 21.13

39340 ①②③④⑤

Gent-Zeeh. 09.10 - Genk-Goederen 11.46



Na afloop van een groot onderhoud voerde de 5511 een proefrit uit op 14 april 2016 tussen Salzinnes en Mariembourg. Doortocht te Walcourt. Een laatste 55 TVM moet nog uit groot onderhoud komen: de 5506 ging naar Salzinnes op 22 januari 2016. Georgy LEJEUNE.



FOTO 133-02 De ex-5706 van de NMBS, eigendom van de leasingmaatschappij Alpha Trains, wordt vandaag gehuurd door de Franse maatschappij ETMF (Entreprise de Transport de Matériel Ferroviaire), met steeds hetzelfde nummer NEV 92 87 0002 006-6 E-ECR. Op 17 februari 2016 bevond de lok zich op een spoorvernieuwingswerf in de omgeving van Sens, op de grote as van Paris naar Lyon. Gwenaël PIERART.

SCHRAPPING	2735 : 14-01-2016 RI	3014 CFL : 08-04-2016 RI	5510 : ECORE, Aubange
217: 21-08-2013 FSD	2802 : 05-02-2016 RI	4101 : 08-04-2016 GR	5530 : ECORE, Aubange
	2808 : 27-01-2016 RI	5512 : 08-01-2016 GR	6225 : ECORE, Aubange
UIT REVISIE	2809 : 07-12-2015 RI	5514 : 05-11-2015 GR	6227 : ECORE, Aubange
345 : -03-2016 MOD	2812 : 30-10-2015 RI	6282 : 19-11-2015 RI	6271 : ECORE, Aubange
346 : -04-2016 MOD	2814 : 03-03-2016 RI		9159 : ECORE, Aubange
375 : -03-2016 MOD	2817 : 31-03-2016 RI	AFBRAAK	
419 : 20-04-2016 MOD	2821 : 12-01-2016 RI	2010 : ECORE, Aubange	
443 : -03-2016 RI	2825 : 17-11-2015 RI	2111 : ECORE, Aubange	AFKORTINGEN
520 : -03-2016 RI	2826 : 14-12-2016 RI	2113 : ECORE, Aubange	CFL: Ch. de Fer Luxembourgeois
533 : -03-2016 RI	2827 : 19-02-2016 RI	2130 : ECORE, Aubange	FSD: Oostende
545 : 22-04-2016 RI	2833 : 17-03-2016 RI	5302 : ECORE, Aubange	GR: Grote Revisie
901 : 13-04-2016 MOD	2836 : 15-04-2016 RI	5303 : ECORE, Aubange	MOD: Gemoderniseerd
928 : -03-2016 MOD	2842 : 30-10-2015 RI	5305 : ECORE, Aubange	RI: Tussentijdse Revisie
930 : 21-04-2016 MOD	3011 CFL : 19-11-2015 RI	5313 : ECORE, Aubange	
945 : -03-2016 MOD	3013 CFL : 08-02-2016 RI	5401 : ECORE, Aubange	



De locomotieven van de reeks 21 slepen de pendeltreinen van coils tussen Genk-Goederen en Châtelet. Op 17 maart slepen de 2160 en 2154 trein 37340 naar Genk. Doortocht voor de rotsen van Marche-les-Dames. Guy SMETZ.

FOTO 133-03 *De Lannuti-glastrein rijdt opnieuw vanuit de Dry Port van Charleroi naar Italië. Het vertrek uit Italië vindt plaats in de nacht van zaterdag op zondag. Op 13 maart 2016 rijdt trein 43578 Torino Orbassano - Châtelet voorbij Jupille (lijn 40 Visé - Liège). 's Zondags rijdt deze trein als volgt: Aachen West 17.12 - Châtelet 19.48. Michel DE ESCH.*





Vertrek van de 12'en naar Tsjechië.

,loopbaan in de Tsjechische Republiek. Zij werden naar Aachen West gesleept door de 7839 en de 7844.

Hierboven: doorrit te Grupont. In volgorde achter de diesels: 1205, 1204, 1208, 1206, 1209, 1207, 1212, 1202, 1210, 1201 en 1211.

Lucien CLAES.

FOTO 133-04 - Hieronder: doorrit te Marloie. Armand BEERLANDT.





In Duitsland stond de maatschappij RailAdventure GmbH op 6 maart 2016 in voor de overbrenging tot aan de Tsjechische grens. Het konvooi werd gesleept door de 139 558. Deze locomotief werd gebouwd door Krauss Maffei en kwam in dienst bij de DB op 14 januari 1965 te Hannover. Zij droeg aanvankelijk het nummer E40 1558. Het nummer 139 558 kreeg zij bij de nieuwe nummering op 1 januari 1968. Geschrapd op 22 september 2010 te Nürnberg, werd zij door RailAdventure verworven op 1 april 2012 en "Albert Jonker" gedoopt.

Foto boven: doorrit te Bad Kösen, op de lijn Erfurt - Leipzig. Norman GOTTBORG.

Foto onder: doorrit even verder op deze lijn te Bad Dürrenberg, de trein steekt de Saale over. Norman GOTTBORG.



Grote lenteschoonmaak

Een grote kuisbeurt vond plaats in de werkplaatsen van Stockem en Salzannes tijdens de maand maart. Zo'n 15 locomotieven gingen per dieplader naar de schroothandelaar Ecore in Aubange. Vanuit Salzannes vertrokken de 2010, 2111, 2113, 2130, 5510, 5530, 6225, 6227 en de 6271. Vanuit Stockem vertrokken de 5302, 5303, 5305, 5313, 5401 en 9159.

FOTO 133-05 ↗

FOTO 133-06 →

FOTO 133-07 ↓

Op 20 maart 2016 rustten de kasten van de 2010 en 2130 op diepladers in Malonnes, tegen Flawinne voor het weekeinde. De bogies werden afzonderlijk per vrachtwagen naar Aubange vervoerd.

Na het afbreken van de 2010, blijven er nog slechts drie locomotieven over: de 2001 bij NMBS-Patrimonium, de 2005 in park bij NMBS-Technics en de 2021 bewaard door TSP.

Foto's: Jean-François POLET (↗),
Jean-François POLET (→)
Gwenaël PIERART (↓).



FOTO 133-08 →

Op 10 maart 2016 gingen de 5510 en 5530 naar Aubange. Hier zijn ze te zien op de N4 ter hoogte van Ciney. De 5510 is in de verte zichtbaar. Gwenaël PIERART.



FOTO 133-09 →

Enkele uren later doorkruist de 5510 het centrum van Habay-la-Neuve. Gwenaël PIERART.



FOTO 133-10 ↓

De 6227 en 6271 brachten het week-einde van 12 op 13 maart door te Malonnes. Op maandag 14 maart gaan beide konvooien verder naar Aubange. Gwenaël PIERART.



FOTO 133-11 →

In de loop der maanden volgen de beelden mekaar op. Op 15 maart 2016 beleefde de 2121 haar laatste momenten op de sloopwerf Keyser te Courcelles.

Gwenaël PIERART.



FOTO 133-12 →

Op 16 maart 2016 wachten de 9129, 5510, 5303 en 6225 op hun afbraak bij ECORE.

Gwenaël PIERART.

Niet minder dan 8 locomotieven zijn te zien op deze beelden. Het gaat om de 1305 (ongeval te Beuvreilles (F) op 14 januari 2016), de 5303, 5510, 5530, 6225, 6227, 6271 en 9159.

FOTO 133-13 ↓

Op 30 maart 2016 heeft het afbraakmachine slechts enkele minuten nodig om de 2111 tot schroot te herleiden. Zo'n 12 locomotieven zijn zichtbaar op deze foto.

Gwenaël PIERART.





FOTO 133-14 Overbrenging van de 5215 en de 5217 naar de HST-basis in Montpellier op 19 februari 2016. Doortocht te Montereau op 17 februari, gesleept door de 37054. Gwenaël PIERART.

FOTO 133-15 De twee lokomotieven op de werfbasis in Montpellier. Deze zullen ballasttreinen slepen voor de nieuwe ringlijn rond Montpellier en Nîmes. Gwenaël PIERART.





Thalys opteert voor low cost



De Izy 9604 Brussel-Zuid - Paris Nord, met het stel 4551, in de omgeving van Marcq op 7 april. Wouter DE HAECK.

Sinds 3 april 2016 legt Thalys, onder de naam Izy, low cost Thalys-treinen in. De bedoeling is om een nieuw toeristisch cliënteel aan te trekken en om de concurrentie met de auto en de autocar aan te gaan.

Om dit doel te bereiken zijn de tarieven bijzonder aantrekkelijk, met vier prijsklassen. Het eerste tarief is € 10 (zonder waarborg op een zitplaats), het tweede € 15 (klapstoel), het derde € 19 (standaard zitplaats), en als vierde € 29 (standaard XL overeenstemmend met de 1ste klasse). De maximumprijs kan tot € 59 oplopen. Kinderen onder de 12 jaar betalen een uniek tarief van € 10.

Om aan deze voorwaarden toch een gunstige dienstverlening te kunnen aanbieden, probeert Thalys de werkingskosten met 30% te verminderen. Door deze maatregel rijden de treinen over de klassieke lijn tussen Paris Nord en Arras (waarvan de rijpaden goedkoper zijn dan deze van de HSL), nadien over de HSL tot Brussel-Zuid. De rijtijden zijn bijgevolg verlengd, gemiddeld tussen 2u08 en 2u30 in plaats van 1u22 voor de huidige Thalys-treinen.

Een andere beperking omvat het afschaffen van de boordrestauratie. Slechts één stuk handbagage is toegelaten. Voor meer bagage dienen de reizigers € 10 bij te betalen (indien deze vooraf is ingeschreven) of € 30 als de inschrijving juist voor het vertrek gebeurt. De reisbiljetten kunnen niet omgewisseld of terugbetaald worden.

Het aanbod voorziet gemiddeld twee Izy's per dag en drie tijdens het weekeinde. Hiervoor worden twee TGV-Réseau-stellen (de 4521 en 4551) ingezet, die onlangs de nieuwe groen-violetkleuren kregen van Izy. Hun onderhoud werd geoptimaliseerd en gebeurt tijdens de daluren.

Het personeel bestaat uit volledige Thalysploegen. Er komen wel nieuwe uniformen vanaf de zomerperiode.

Met Izy hoopt Thalys om terug meer klanten te winnen nadat het jaar 2015 eindigde met een daling van 0,1% ten opzichte van 2014 en een daling van het zakencijfer met 1,7%.

De zware aanslagen in Paris waren doorslaggevend. De verkoop daalde van 30 tot 40% meteen na die aansla-

gen. Het geleden verlies wordt geraamd op 14 miljoen euro aan inkomsten op een totale omzet van 487,5 miljoen euro.

DIENSTREGELING

Vanuit Brussel-Zuid:

Brussel	08.29	- Paris	10.42	Ⓞ
	10.28	-	12.50	Ⓞ-Ⓞ
	14.46	-	17.00	Ⓞ-Ⓞ
	16.29	-	18.44	Ⓞ
	18.21	-	20.32	Ⓞ
	18.59	-	21.39	Ⓞ-Ⓞ
	20.31	-	22.43	Ⓞ

Vanuit Paris Nord:

Paris	09.49	- Brussel	12.08	Ⓞ
	11.34	-	13.44	Ⓞ-Ⓞ
	13.44	-	13.52	Ⓞ
	15.06	-	17.14	Ⓞ
	15.36	-	17.55	Ⓞ
	17.28	-	19.53	Ⓞ
	19.46	-	22.11	Ⓞ
	20.01	-	22.12	Ⓞ-Ⓞ

Rijtuigen

Op 9 februari 2016 werden vier ongebruikte rijtuigen buiten dienst gesteld:

- 00215: ex-rijtuig I1 nr. 12.062 verbouwd tot slaaprijtuig;
- 00216: ex-rijtuig I1 nr. 12.018 verbouwd tot keuken en refter;
- 00217: ex-rijtuig I1 nr. 12.033 verbouwd tot slaaprijtuig;
- 17817: ex-pakwagen Dms nr. 17.430 verbouwd in 1993 tot generatorpakwagen 220V voor de stroomvoorziening bij tentoonstellingen of in stations.

De rijtuigen 00215 t/m 00217 werden ingezet in de spoorvernieuwingstrein P811 van Infrabel.

Op 1 maart 2016 telde het rijtuigenpark nog 1535 eenheden.



FOTO 133-16 Op 14 maart 2016 sleepte de 7741 twee I6-rijtuigen en twee M4-rijtuigen tussen Gent en de CW Cuesmes. Doorrit te Schellebelle. Wim DE RIDDER.



FOTO 133-17 Slaaprijtuig 00215. Vilvoorde, 25 april 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 133-18 Keuken- en refterrijtuig 00216. Vilvoorde, 25 april 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 133-19 Slaaprijtuig 00217. Vilvoorde, 25 april 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 133-20 Generatorpakwagen Dms 17.817 gebruikt als stroomvoorziening 220 V. J-L VANDERHAEGEN.

De mooie reizen van een 28 in Oostenrijk



FOTO 133-21 Op 13 maart 2016 rijdt de Treski Landeck - Brussel, gesleept door de 2825, door Nispen (tussen Roosendaal en de Belgische grens). De machine werd beplakt met het internetadres van MODAL SHIFT (www.modal-shift.be), een platform dat ijvert voor een diepgaande herziening van onze mobiliteit en tegen de uitbreiding van het wegennet hetgeen de problemen van het wegverkeer - met inbegrip van de milieu-overlast - alleen maar verergeren. Gwenaël PIERART.

FOTO 133-22 Op de zaterdagen 20 en 27 februari 2016 legde de Nederlandse vereniging Railpromo twee skitreinen in naar Oostenrijk die zij "Krokus Express" noemden. Deze treinen reden overdag en hadden elk twee bestemmingen: Bludenz en Schladming. De trein werd telkens gesplitst te Wörgl. Hij bestond uit NMBS-rijtuigen, alleen voorzien met zitplaatsen en het restorijtuig 16.007. Deze treinen vertrokken vanuit Den Haag en werden tot Wörgl gesleept door een TRAXX (reeks 28) van de NMBS. Voor de rest van de twee trajecten werden zij overgenomen door de Wiener Lokal Bahn. De terugritten vonden plaats op zaterdag 27 februari en 5 maart 2016. Foto hieronder: doorrit op 28 februari te Zevenbergen, tussen Dordrecht en Roosendaal van de Treski waaraan het lege stel van een Krokus Express is toegevoegd. Op kop de 2829 en de 2822. Michel HANSENS.





FOTO 133-23 Op 27 februari 2016 rijdt de Treski voorbij Fieberbrunn op het traject Wörgl - Zell am Zee. De trein wordt gesleept door de Vectron 193 873 van MRCE. Het landschap op de achtergrond wordt gedomineerd door het "Kaisergebirge". Lars LAENEN.

FOTO 133-24 Diezelfde dag rijdt de Krokus Express Gau-Algesheim via de linkeroever van de Rijn tussen Koblenz en Mainz naar Oostenrijk. Michel HANSENS.



Grote veranderingen in Braine-le-Comte



FOTO 133-25 Deze foto toont ons de situatie op 17 maart 2016. Het kreupelhout, dat de hele site overwoekerde, werd opgeruimd. Weldra komen hier flatgebouwen en een parking. Vooraan kan je de handbediende kraan waarnemen. Baudouin DIEU.

De voormalige stelplaats van Braine-le-Comte wordt binnen enkele weken gesloopt. Al het struikgewas, dat de directe omgeving overwoekerde, werd in de loop van maart verwijderd. Weldra zullen op deze plek flatgebouwen verrijzen en wordt er een enorme parking aangelegd. Men zal eveneens de bestaande tunnel, die de treinreizigers toegang moet geven

tot deze site, verlengen.

De eerste steen van het gebouw, dat dienst deed als de huidige stelplaats van Braine-le-Comte, werd in 1923 gelegd, naast de oude stelplaats die veel te klein was geworden. Men moest ongeveer drie hectare grond te onteigenen. Het terrein moest opgehoogd te worden tot het ni-

veau van de rest van de installaties.

Het wisselcomplex aan de inrit van het station werd vergroot en heraangelegd. De Lincluse-tunnel (onderdoorgang voor het verkeer) werd verlengd. Het gebouw uit beton en metselwerk telde 11 sporen met een lengte van ongeveer 100 meter. Hiervan was een aantal uitgerust met schouwputten. Een groot aantal elementen, zoals de afzuigkappen voor de rookafvoer van het rollend materieel, waren geprefabriceerd. De stelplaats bezat alle diensten nodig voor het onderhoud en de bevoorrading van de locomotieven: een smederij, installatie om wielen te demonteren, kolenpark, draaischijf, watertoren, enz...

Deze installatie was actief tot de sluiting op 8 oktober 1963. Dit was het rechtstreekse gevolg van de ingebruikname van diesellocs en de elektrificatie van lijn 96 tussen Brussel-Zuid en Braine-le-



Deze kleine handbediende kraan diende voor het laden en lossen van spoorstaven. Ze wordt verwijderd en verplaatst naar Retrotrain in Saint-Ghislain. Baudouin DIEU, 17 maart 2016.



FOTO 133-26 De 6006 is op 6 augustus 1985 bezig met rangeringen. Ze plaatst wagens op spoor vijf van de stelplaats van Braine-le-Comte. Op spoor 1 bevinden zich wagens beladen met staalplaten bestemd voor het bedrijf ABT. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comte (6 januari 1963) enerzijds en tussen Braine-le-Comte en Mons (28 mei 1963) anderzijds.

Tijdens de laatste exploitatiemaanden omvatte het effectief van deze stelplaats stoomlocs van de types 53, 64 en 81. Deze machines hadden een omloop van respectievelijk 2, 6 en 4 dagen.

Na de sluiting werden 6 van de 11 sporen

uitgebroken en het sporenplan van de bundel vereenvoudigd. Tijdens de jaren zeventig werden twee van de vijf sporen verhuurd aan Gefco voor het onderhoud aan autotransportwagens.

De stelplaats werd daarna aan de natuur overgelaten. De resterende sporen werden na de sluiting van het bedrijf *Ateliers*

de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis (ABT, ex-Usines de Braine-le-Comte) in 1992 uitgebroken. Dit bedrijf was via een spoor verbonden met de stelplaats, net zoals schroothandelaar Delwarte, wiens werf eveneens in de directe omgeving lag.

FOTO 133-27 Op 25 mei 1991 was het druk te Braine-le-Comte. Een aantal historische voertuigen stonden er tentoongesteld ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Braine-le-Comte. Het betreft de laatste line-up voor dit gebouw. Van links naar rechts: de 210.077 (TSP), de 204.003, de 554.18 (TSP) en de 212.144. Een schitterende locatie voor een eventueel toekomstig spoorwegmuseum! Serge MARTIN.



Tussen de huidige werkplaats en spoor 9 stond de voormalige stelplaats. Deze werd na de ingebruikname van de nieuwe stelplaats een wagenwerkplaats. Dit gebouw werd na de elektrificatiewerken en de uitbreiding van de goederenbundel gesloopt.

De enige getuigen van de vroegere activiteiten zijn een oude handbediende kraan (identiek aan deze van Haine-St-Pierre, zie ODB 131 pagina 4), die jarenlang verborgen stond in het struikgewas, en een schuilkelder. De kraan werd intussen gelicht en overgebracht naar Saint-Ghislain. De gelukkige eigenaar moest ruim 25 jaar wachten vooraleer hij zijn eigendom in bezit kon nemen.

De betonnen schuilkelder, waarvan de hoofdingang en nooduitgang voorzien

zijn van gepantserde deuren, kon ruim 100 personen herbergen. Deze schuilkelder, in zeer goede toestand, verdient zijn plaatsje in het nieuwe project.

Ten slotte een overzicht van de machines die sinds 1882 toegewezen waren aan Braine-le-Comte (tussen haakjes – vanaf 1922 – het aantal dagen van hun omloop):

- in juli 1882: type 1 nr 172, 301, 392, 644 en 648; type 2 nr. 215, 216 en 217; type 28 nr. 111, 170 en 311, type 30 nr. 86, type 33 nr. 167, 268, 275 en 276; type 51 nr. 837 en 1145; locs buiten reeks nr. 462 en 463;
- op 1 juni 1922: 15S (latere type 16) (3), 32S (later type 41) (9), 51 (3) en G.5³ (latere type 74) (9);
- op 4 oktober 1925: 16 (3), 31 (10), 50 (1), 51 (3), 71/72 (8), 74 (8);
- op 5 februari 1933: 41 (13), 51 (2),

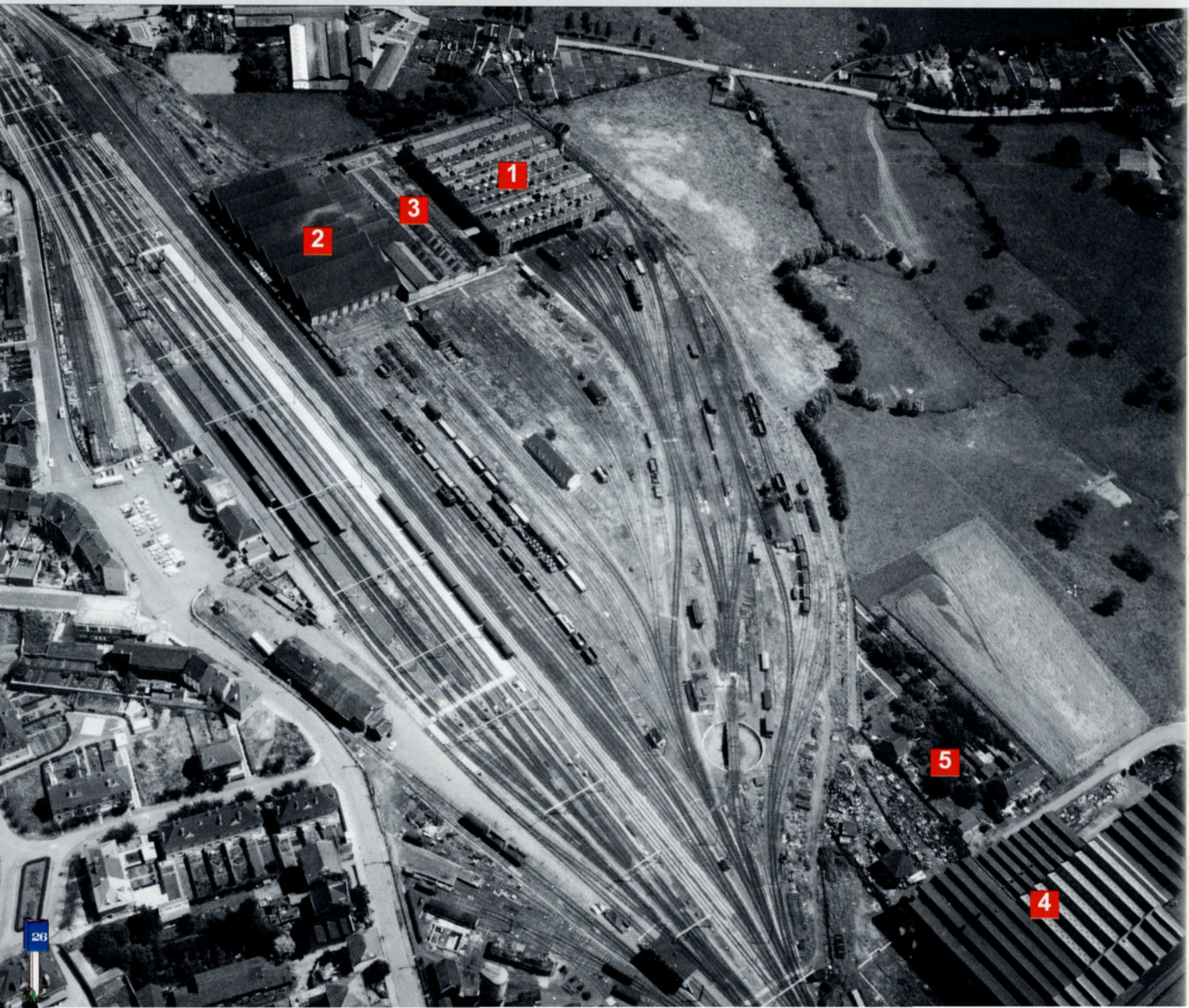
- 57 (4) en 71/72 (3);
- in oktober 1939: 41 (18), 51 (1), 57 (3), 71/72 (1);
- op 6 oktober 1941: 41 (6), 44 (5), 51 (1), 57 (2), 64 (6);
- op 10 mei 1947: 40 (10), 57 (5), 81 (6);
- op 5 oktober 1952: 40 (9), 57 (2);
- op 4 oktober 1959: 64 (7), 81 (7), 53 (2).

Brussels Airport - Zaventem

Op 4 april 2016 kreeg het station Brussel-Nationaal-Luchthaven de nieuwe naam van "Brussels Airport - Zaventem".

Het Directiecomité van de NMBS had haar toestemming gegeven voor de naamswijziging op 26 oktober 2015.

Deze luchtfoto van het station van Braine-le-Comte werd gemaakt op 14 augustus 1963, ruim drie maanden voor de sluiting van de stelplaats. Het cijfer 1 is de nieuwe stelplaats van 1923; 2 is de voormalige stelplaats die later omgevormd werd tot wagenwerkplaats; 3 is de eerste wagenwerkplaats; 4 is de site van het voormalige bedrijf "Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunion" (ABT, ex-Usines de Braine-le-Comte) en 5 deze van schroothandelaar Delwarte. Verz. Maurice HENNEQUIN / TSP.





Iris en Vauban vaarwel...



FOTO 133-XX Op 1 april 2016 passeert de EC 90 "Vauban" Basel - Brussel-Zuid te Mellier (tussen Marbehan en Libramont). Ter gelegenheid van het afschaffen van beide rechtstreekse treinen naar Zwitserland, had de SBB twee panoramische rijtuigen aan de stam toegevoegd. Gwenaël PIERART.

De twee laatste klassieke internationale treinen EC Iris en Vauban Brussel-Zuid ↔ Basel werden, zoals voorzien, afgeschaft op 3 april 2016. Vanaf nu beschikken de reizigers over geen enkele rechtstreekse verbinding meer met Zwitserland. Een overstap is nu noodzakelijk in Luxemburg waar er aansluitingen mogelijk zijn met de HST. Vermits vooraf reserveren noodzakelijk is, beperkt dit het willekeurig reizen.

De Iris zag het daglicht op 26 mei 1974, als een nieuwe TEE die Zürich met Brussel-Zuid verbond door gebruik te maken van een elektrisch motorstel RAe TEE van de SBB voor vier spanningen. Vanaf 31 mei 1981 reed deze trein als EC en bestond hij uit rijtuigen.

De Vauban ontstond op 29 mei 1988 en verbond toen Milano Centrale met Brussel-Zuid als vervanging van de internationale treinen 390/391 Milano ↔ Brussel-Zuid. Vanaf december 2004 was de trein beperkt tot Brig en zo verdween de laatste rechtstreekse verbinding tussen België en Italië.

In de loop der jaren gingen de prestaties 'svan deze twee EC's achteruit op gebied van comfort en rijtijd. Sinds 15 december 2015 reden de Iris en de Vauban slechts op het gedeelte Basel ↔ Brussel.



De SNCF hield eraan om bij deze gelegenheid een tekst vooraan op de locomotief 26166 aan te brengen. Hervé ALLARD.

De volgende ochtend werden de twee panoramische rijtuigen en het Restorijtuig 16.008 in de allerlaatste EC 91 "Vauban" met bestemming Basel geplaatst. Het konvooi passeert het station van Haversin. Alain ELOOT.



NEWS

privéoperatoren

→ Op 15 maart 2016 voert de PB14 van Ascendos Rail een proefrit uit voor de ETCS over de "Athus-Meuselijn". De locomotief rijdt voorbij het vroegere station van Signeux, tussen Virton en Athus.

Gérard MARTIN.

FOTO 133-29 →

Op 13 april 2016 sleepte de PB03 van Crossrail de eerste bi-mode locomotief Class 88 (diesel en elektrisch 25 kV 50 Hz) en eigendom van de maatschappij DRS (Direct Rail Services) naar Aachen West met eindbestemming het testcentrum te Velim. Zij werd gebouwd door Stadler te Valencia (ex-Vossloh). Doortocht te Begijnendijk op de lijn 16 tussen Lier en Aarschot.

Andy ENGELEN.

FOTO 133-30 ↓ Sinds het begin van dit jaar legt Captrain 5 maal per week voor een nieuwe intermodale trein in vanuit de Rail Terminal Chemelot (RTC) in Geleen naar Høje-Taastrup in Denemarken. Het laatste deel van de rit tussen Geleen RTC en Sittard gebeurt door een dieselloc ex-73 van Rail Feeding, gehuurd door Captrain (RF 102 en 105, ex-7394 en 7383). Op 25 februari 2016 sleept RF 105 de trein 41551 tussen Sittard en Geleen RTC. Achteraan is de diesellocomotief 1797 van Captrain, die de trein had gesleept tussen Wanne-Eickel en Sittard, nog net zichtbaar. Michel DE ESCH.





De Franse operator, filiaal van de Duitse reus DB Cargo, ontwikkelt stelselmatig zijn activiteiten in België. Naast de gewone treinen naar Zeebrugge, komende uit Frankrijk zijn er de verbindingen tussen Calais en Kinkempois alsook Ambérieu en Antwerpen-Noord. Voor het slepen van deze treinen zorgen meestal de TRAXX-en reeks 186 van ECR of DB, maar sporadisch kan een Class 66 reeks 77000 gebruikt worden. Hier volgt de lijst van de treinen die tijdens de dag rijden:

42814 ①②③④⑤⑥

Antwerpen-Noord 12.10 - Moeskroen 14.38

42821 ①②③④⑤

Calais-Frethun 14.00 - Erquelines 17.14/
18.00 - Kinkempois 20.19

42821 ⑥

Calais-Frethun 14.00 - Erquelines 17.17/
17.29 - Kinkempois 19.27

42827 ②③④⑤⑥

Moeskroen 05.23 - Zeebrugge 06.45

42834 ①②③④⑤

Kinkempois 05.05 - Erquelines 07.44/08.18 -
Calais-Frethun 12.47

42834 ⑥

Kinkempois 05.18 - Erquelines 07.24/07.43
- Calais-Frethun 12.47



Op 11 februari 2016 rijdt de trein voor BP Geel langs het Albertkanaal in Herentals, gesleept door de 77017 van ECR. De foto werd genomen langs de industriële lijn 207. Dieter van HOOYDONK.

48832 ③④

Zeebrugge 09.32 - Moeskroen 10.44

48840 ②⑤

Zeebrugge 09.32 - Moeskroen 10.44

48840 ⑥

Zeebrugge 09.26 - Moeskroen 10.43

FOTO 133-31 *Sinds de maand december 2015 zorgt ECR voor het transport van water tussen Ambérieu en de haven van Antwerpen. Op 29 februari passeert de trein 42814 (Antwerpen 12.10 - Moeskroen 14.38) te Beervelde op de lijn 59, met de 186 305 en 186 180 (als voertuig gesleept). Christian AUQUIERE.*





FOTO 133-32 ↑ - **FOTO 133-99** ↓ Als vervanging voor de Class 66 nr. 266 118, die een revisie ondergaat, gebruikte Railtraxx sinds 7 april 2016 tijdelijk de DE 6607 (266.026, EVN nr. 92 80 1266 026-4 D-BRLL) van de leasingmaatschappij Beacon Rail. Deze inzet duurde vijf weken.

Hierboven, doortocht ter hoogte van de voormalige blok 2 van Ford-Genk op lijn 21 C Genk-Goederen - Bilzen, met trein 42561 Antwerpen-Noord - Genk-Goederen - Aachen West - Linz (Oostenrijk). Hieronder op dezelfde dag, maar enkele uren vroeger, tijdens de bediening van de fabriek Sikel (Arcelor Metal) op lijn 231 in de industriezone van Genk.

Deze locomotief werd gebouwd bij EMD in 2003 (nr 20038513-2) en door de Engelse leasingmaatschappij HSBC Rail verworven in augustus 2003. ERS huurde haar van 19 december 2003 tot 31 december 2008. Op 24 maart 2009 werd ze door Beacon Rail overgenomen en verhuurd sinds juli 2009 aan Freightliner in Polen. Nadien huurde Crossrail haar vanaf 11 januari 2010. In 2012 werd zij door de Lappwaldbahn GmbH in leasing genomen. Simon DE RIDDER.





Op 2 april 2016 startte Europorte als test een nieuw transport van petroleumproducten vanuit de Sea-Tank Terminal in de haven van Gent. Vanaf mei 2016 rijdt er wekelijks een geladen trein op zaterdag en een lege trein op maandag. Beide foto's tonen het vertrek van de eerste trein. Verder verzekert Europorte sinds 15 maart 2016, als enige operator, het graanvervoer vanuit Lérrouville (F) naar de Mouterij Albert NV in Ruisbroek (nabij Boom). Voorheen gebeurde dat transport in samenwerking met Railtraxx. De trein rijdt éénmaal per week op dinsdag met aankomst te Rupel-Prayon om 06.55 en vertrek om 20.15. Wim WINDEY.



Nederland

nieuwe kleuren in het spoorweglandschap

FOTO 133-33 →

De eerste tweeledige Flirt-motorstellen van Stadler zijn in Nederland aangekomen. Er werden 6 van deze treinstellen besteld door Abellio (een filiaal van NS) die ze zal inzetten tussen Gouda en Alphen aan de Rijn.

Op 30 maart 2016 werd een proefrit gemaakt met twee gekoppelde stellen: de 2010 en de 2011. De foto toont de trein bij aankomst te Gouda. Michel DE ESCH.

Bemerk de rode livree van de stellen; alle openbare vervoermiddelen van het R-Net (of Randstadnet) dragen deze nieuwe schildering. De Randstad is een groot stadsgewest dat zich uitstrekt van Almere tot Dordrecht en van Den Haag tot Utrecht, dat ook de steden Amsterdam en Rotterdam omvat. NS heeft zelf ook Flirt-treinstellen van Stadler besteld (33 drieledige en 25 vierledige, zie ODB 126 blz. 34), evenals Syntus (16 exemplaren voor de regio Zwolle) en Arriva (36 exemplaren voor de provincie Limburg).

FOTO 133-34 ↓

Sinds kort is de 1215 (ex-EETC 1251, ex-ATCS 1251, ex-NS 1251) officieel de nieuwe trekkracht voor het "Panorama Rail Restaurant". Deze loc vervangt de 1252 die aan onderhoud toe is. Op 23 maart 2016 werd de loc onder grote belangstelling onthuld door de burgemeester van Amsterdam Ebenhard van der Laan. De loc kreeg het stadswapen van Amsterdam en de naam "City of Amsterdam". De Railpromo vertrekt hier op de foto dus met het "Panorama Rail Restaurant" voor een 2u45 durende rondrit via Breukelen, Gouda, Rotterdam Noord, Den Haag HS, Leiden en via Haarlem weer naar Amsterdam Centraal. Maarten SCHOUBBEN.



TELEX....

ITALIE

● Overname van AnsaldoBreda

Op 2 november 2015 heeft de Japanse onderneming Hitachi het Italiaanse AnsaldoBreda overgenomen. In België en Nederland heeft AnsaldoBreda een zeer slecht imago, als gevolg van het FYRA-fiasco. Hitachi zet alle activiteiten van AnsaldoBreda verder en behoudt de drie productiesites (te Pistoia, Napoli en Reggio Calabria) met in totaal 1930 werknemers.

INDIA

● Weldra een hogesnelheidslijn

De Indische spoorwegen beginnen weldra met de bouw van een eerste hogesnelheidslijn. De lijn zal Bombay met Ahmedabad verbinden (508 km). De bouw zal gebeuren met de technische steun van Japan (dat ook zal zorgen voor

de financiering van het project).

CHINA

● Reusachtige investeringen

De Chinese spoorwegen blijven zich in een hoog tempo ontwikkelen. In het vijfjarenplan voor de periode 2016-2020 worden investeringen in het spoorweginfrastructuur van niet minder dan 391 miljard euro! Er zullen meer dan 23.000 km nieuwe lijnen gebouwd worden, waarvan verschillende hogesnelheidslijnen.

LUXEMBURG

● Vertrek van de 1800'en

Op 20 maart 2016 hebben de 1806 en de 1817 (die eigendom zijn van de onderneming Power Rail) Luxemburg verlaten met bestemming Magdeburg. Anderzijds werd de dieselmotor van locomotief 1801 (die tentoongesteld werd te Magdeburg) gedemonteerd en in een locomotief type MY (ex-DSB) geplaatst.



MAANDAG 18 JULI 2016

Bezoek aan de RTM

Wij stellen u een reis voor langs de kust van Zeeland op maandag 18 juli op het net van de RTM (Museum 'Stichting voorheen Rotterdamsche Tramweg Maatschappij'). Dit net werd voorgesteld in OP DE BAAN 131 pagina's 54-56. De RTM bewaart talrijke voertuigen van Belgische origine, echt de moeite om deze te ontdekken.

We nemen er plaats in houten rijaigen die worden gesleept dor een motorwagen. Talrijke fotostops zijn voorzien tijdens de rit.

Er is eveneens een tweede trein voorzien die bestaat uit Belgische goederenwagens en wordt eveneens wordt gesleept door een motorwagen.

Een bezoek aan de stelplaats en museum is eveneens voorzien.
Wij reizen per autocar.

De autocars vertrekken aan het station Brussel-Zuid rond 09.00 uur. We rijden naar Ouddorp, waar zich de RTM-stelplaats bevindt, via Gent, Zelzate, Terneuzen (tunnel onder de Westerschelde) en Sloe.

De terugkeer te Brussel is voorzien rond 21.00 uur.

Spreekt deze uitstap je aan? Schrijf dan zo snel mogelijk in. Het aantal plaatsen is beperkt!

TSP.



orde van aankomst :



INSCHRIJVINGSFORMULIER

Ref. 10/.....

Reis nr. 159

"BEZOEK AAN DE RTM"

Maandag 18 juli 2016

Formulier ook beschikbaar op www.pftsp.be

Dit formulier dient teruggestuurd samen met een aan zelf geadresseerde EN voldoende gefrankeerde omslag vóór 15 JUNI 2016 naar het volgende adres :

TSP - Reizen
Bofle Postale 40
BE - 7000 MONS

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen vóór 10 juni 2016.

Een bedrag van € 5 voor administratiekosten zal aangerekend worden in geval van annulering.
Geen terugbetaling na de limietdatum (15 juni).

Uw coördinaten

NAAM + Voornaam.....
Adres..... Nr..... Bus.....
Postcode..... Woonplaats.....
Abonnee OP DE BAAN nr..... (fac) Bankrekening.....
e-mail adres :@.....

Uw keuze

- Volwassenen, abonnees OP DE BAAN € 59
en kinderen van 6 tot 16 jaar aan
- Volwassenen - niet-abonnee - aan € 75

TOTAAL BEDRAG :euro

Betalingsmodaliteiten

- Storting op BANKREKENING BE57 0011 2017 8935 van PFT-TSP, BP 40, BE 7000 MONS met vermelding van het nummer van de reis (154) en uw naam. De BIC code is GEBABEBB
- Visa-Card of Eurocard
Nummer van de kaart (16 cijfers)
Geldig tot
Naam van de titularis :

Ik stel TSP niet verantwoordelijk voor ongevallen of technische wijzigingen.

Datum en handtekening.

Reeks 20

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

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

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



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



Militaire spoorlijnen in België

Wim DE RIDDER

MILITAIRE SPOORLIJNEN IN BELGIE

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

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

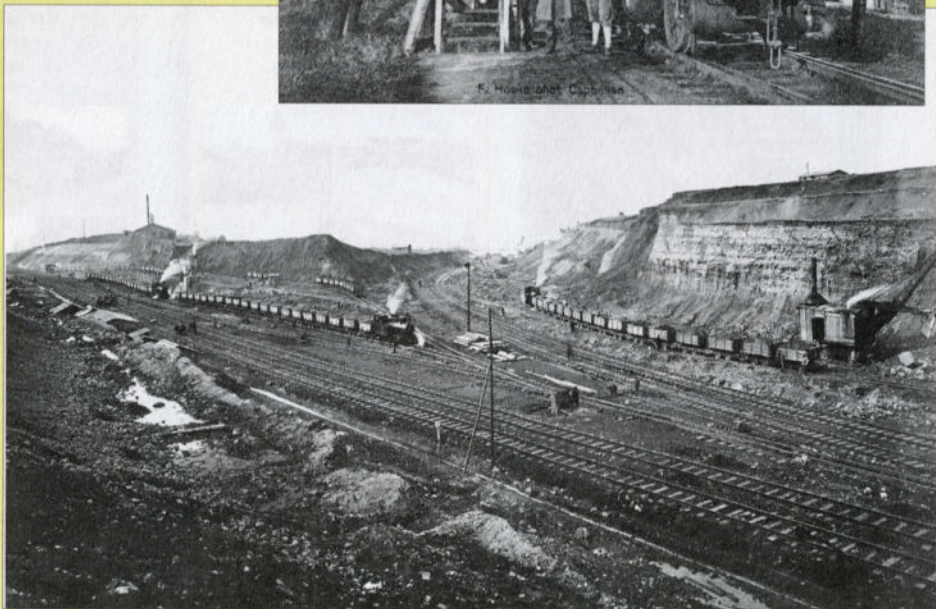
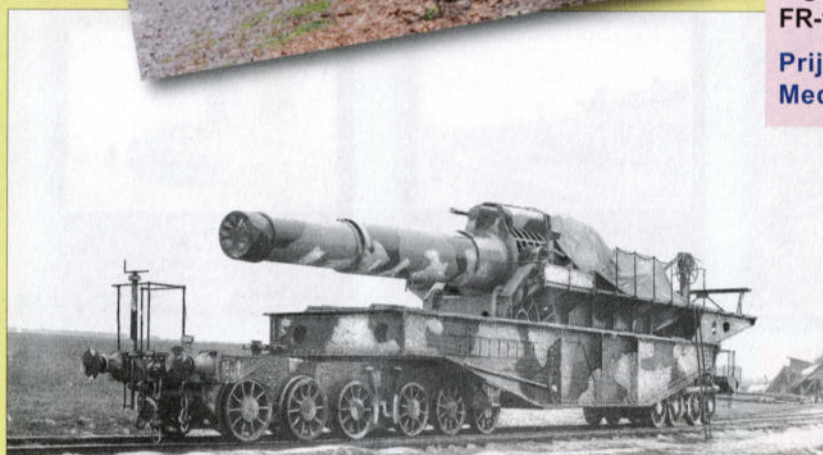
Het tweede deel geeft per provincie een overzicht van alle spoorlijnen, spooransluitingen en de smalspoornetten van het leger.

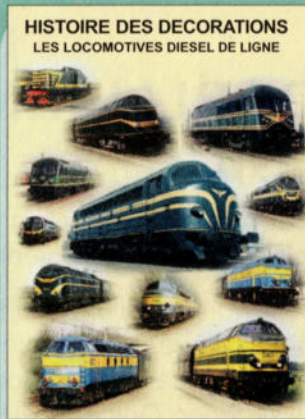
Andere hoofdstukken behandelen de pantsertreinen en het spoorweggeschut van het Belgische leger.

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

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

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





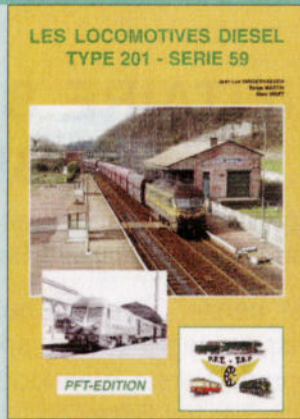
HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I
LES LOCOMOTIVES
DIESEL DE LIGNE

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

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



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59

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 ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique par locomotive à la SNCB

E. Van Hove



A4 - 197

LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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

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

€ 45,00 - 1600 g



LES AUTORAILS BROSEL tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les souvenirs de nombreuses petites lignes

Julien GABER

NIEUW !



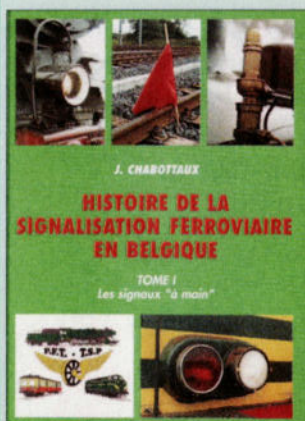
A4 - 197

DE BROSEL- MOTORWAGENS BROSSEL

Deel1: types 551-552-553

Geschiedenis van de motorwagens types 551-552 en 553 (reeks 49). Beschrijving van hun oorsprong, ontwerp, inzet, stelplaatsen, beurtrollen, nummerlijsten, enz...

A4 - 356 pagina's - 400 foto's en plans - harde gekartonneerde kaft - € 49 - kp 2



J. CHARBOTAUX

HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE

TOME I
Les signaux "à main"



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



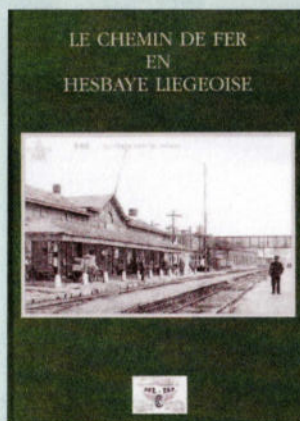
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE

TOME II

HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seinrichting.

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



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE



A4 - 168

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

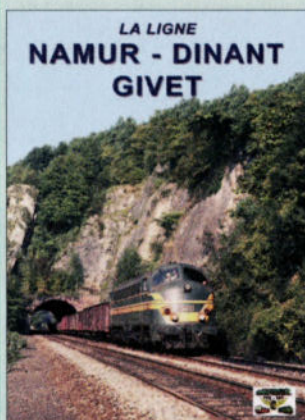


A4 - 160

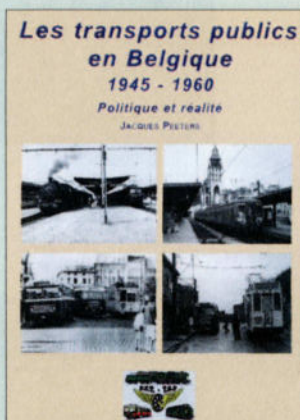
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

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



LA LIGNE NAMUR - DINANT GIVET



Les transports publics en Belgique

1945 - 1960

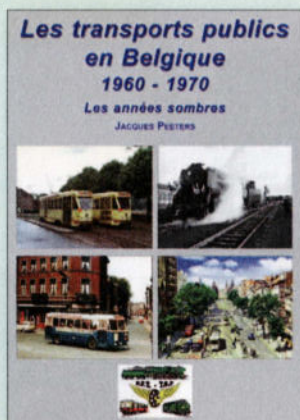
Politique et réalité
JACQUES PEETERS



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960.

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



Les transports publics en Belgique

1960 - 1970

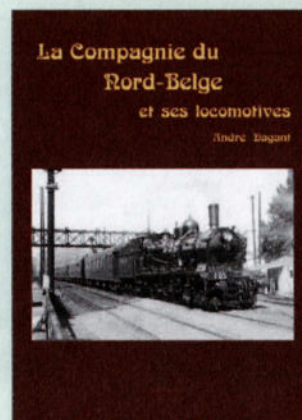
Les années sombres
JACQUES PEETERS



HET OPENBAAR VERVOER 2

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970.

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



La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives

André Bagant



LE NORD-BELGE

Dit boek bevat de volledige inventaris en alle kenmerken van alle stoomlocomotieven van de N-B. Formaat A4 - 356 pagina's 400 foto's en plans - harde kaft - FR - € 59 - 1800 g

Boeken - TSP-edities

TSP-Boetiek



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

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

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 7

EEN EEUW STOOM 7

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

NIEUW !



Autorails - motorwagens
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

ONZE SPOORWEGEN 2

Motorwagens 1980-2005 - deel 1

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

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



Autorails - motorwagens
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

ONZE SPOORWEGEN 3

Motorwagens 1980-2005 - deel 2

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

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



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

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

ONZE SPOORWEGEN 4

Door Europa met de Bolle Neuzen

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

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



DE REEKS 51
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

ONZE SPOORWEGEN 5

De reeks 51

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

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



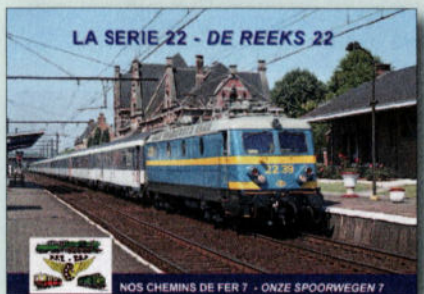
NOS TRAMWAYS 1
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

Onze Trams 1

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

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



LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

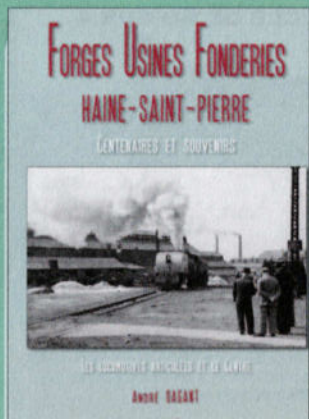
ONZE SPOORWEGEN 7

De reeks 22

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

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

BOEK BIJNA UITVERKOCHT

**F.U.F.**

Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".
A4 - 255 pagina's - Franstalig

€ 38,00 - kp5

**NIEUW!****Militaire Lijnen**

Geschiedenis van alle Belgische militaire lijnen en aansluitingen.
A4 - 266 pagina's - meer dan 400 foto's en schema's - NL of FR.

€ 41,00 - kp 2

**RAILEXPO 2010**

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

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

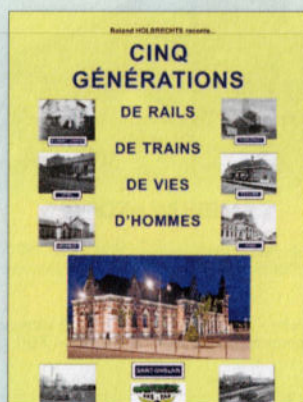
**IC-IR 1984-2004**

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

**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

**CINQ GENERATIONS**

De familie Holbrechts telt vijf generaties spoormannen. Dit boek vertelt hun geschiedenis. Alle stations waarin zij werkten worden besproken: Chimay, Libramont, Leval en de lijnen 109 en 156. Het belangrijkste hoofdstuk bespreekt Saint-Ghislain
A4 - 368 pagina's - 867 foto's - Franstalig € 40,00 - kp2

**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

**DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN BEWEGING**

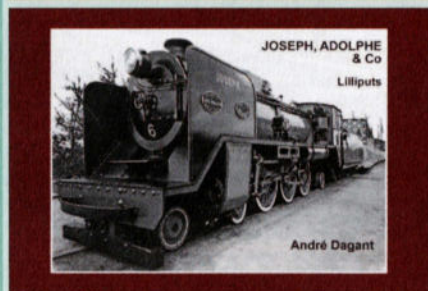
De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010).
Nederlands- of Franstalig

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

**ONZE SPOORWEGEN 8 De reeks 20**

Fotoboek over de NMBS-reeks 20. Elke locomotief is afgebeeld in twee verschillende livreeën.

A5 - 112 pagina's - 109 kleurenfoto's - harde gekartonneerde kaft - NL/FR - € 25,00 - 750 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 plannen - NL/FR - € 29,00 - 750 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

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 133-24) 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 133-29 ZW): dit zijn zwart-witfoto's.

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

Uiterste besteldatum: 31-07-2016

Leveringsdatum: ± 28-08-2016

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

Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32 (0)65 51 07 76

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

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

☐ Prijs per foto 10 x 15 cm: €1,00 7 g

☐ Prijs per foto 13 x 18 cm: €1,60 10 g



Fotothema's

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

☐ Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville	€10,00	75 g
☐ Nr. 44 : De locomotief 8275	€10,00	75 g
☐ Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzinnes"	€10,00	75 g
☐ Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	€10,00	75 g
☐ Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis	€10,00	75 g
☐ Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	€10,00	75 g
☐ Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€10,00	75 g
☐ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€10,00	75 g
☐ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in 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
☐ Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72)	€10,00	75 g

Fotothema's (vervolg)

☐ Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	€10,00	75 g
☐ Nr. 75 : Lijn 141 Court-St-Etienne - Genappe	€10,00	75 g
☐ Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (OP DE BAAN 77)	€10,00	75 g
☐ Nr. 77 : Homologatieritten (OP DE BAAN 77)	€10,00	75 g
☐ Nr. 78 : De 8020 van CUP	€10,00	75 g
☐ Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€10,00	75 g
☐ Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€10,00	75 g
☐ Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€10,00	75 g
☐ Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€10,00	75 g
☐ Nr. 83 : Dieselltractie op lijn Liège - Gouvy	€10,00	75 g
☐ Nr. 86 : Reeks 22 in groene livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 87 : De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€10,00	75 g
☐ Nr. 90 : De groene motorstellen reeks 700	€10,00	75 g
☐ Nr. 92 : De "Bolle Neuzen"-parade op L 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. 105 : Het historisch motorstel 1935	€10,00	75 g
☐ Nr. 107 : NMBS-rijtuigen anno 2012	€10,00	75 g
☐ Nr. 109 : De reeks 26 in groene livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 110 : De reeks 26 drie verschillende 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 : Diesellocomotief 211.006 (6406)	€10,00	75 g
☐ Nr. 119 : De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€10,00	75 g
☐ Nr. 120 : Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€10,00	75 g
☐ Nr. 122 : Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 123 : Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 124 : BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€10,00	75 g
☐ Nr. 125 : Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€10,00	75 g
☐ Nr. 126 : Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€10,00	75 g
☐ Nr. 127 : Motorstellen 800 in oranje/grijze livree	€10,00	75 g
☐ Nr. 128 : 1800 CFL in België	€10,00	75 g
☐ Nr. 129 : Locomotieven van de reeks 15	€10,00	75 g
☐ Nr. 130 : De reeks 28 in het buitenland	€10,00	75 g
☐ Nr. 131 : Lijn 15 voor de elektrificatie	€10,00	75 g
☐ Nr. 132 : 10 fotos van de prototypes 6001 t/m 6003	€10,00	75 g

FOTOTHEMA 133



10 foto's van de prototypes 6004 t/m 6006

Mededeling: fotothema 132.

Bestellen - Verzendkosten

HOE BESTELLEN?

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

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

Al onze artikelen zijn beschikbaar bij:

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

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

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

	BELGIË	EUROPA	OVERIGE
tot 100 g	1,60	1,60	4,00
tot 350 g	2,40	2,40	8,00
tot 1000 g	3,95	3,95	19,00
tot 2000 g	5,20	5,20	38,00
kilopost 2 kg (kp 2)	5,20	5,20	67,00
kilopost 5 kg (kp 5)	6,50	6,50	67,00
kilopost 10 kg (kp 10)	9,50	18,00	132,00
Tarieven in euro	(kp = kilopost).		

Belangrijke opmerking:

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

Op de baan

OP DE BAAN

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

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

- nummer 19: € 3,97 100 g
- ☐ nummers 41 t/m 43, 45: (per stuk): € 7,50 210 g
- ☐ nummers 46 t/m 52, (per stuk): € 7,50 260 g
- ☐ nummers 53 t/m 58, (per stuk): € 7,00 260 g
- ☐ nummers 59 t/m 106, (per stuk): € 8,50 260 g
- ☐ vanaf nummer 107 : € 9,00 260 g

Nummers 44, 66, 80 en 85 uitgeput!



EN LIGNES - hors série



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



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



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

Allerlei

LOCO-kalenders

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

☐ **LOCO 2016 € 13,00 kp2**



SPOORWEGBOEKJE 1940

Heruitgave van de reisgids van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - 48 pagina's -

€6,50 - 250 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 (ODB 132)

Geen enkele lezer heeft de zeven fouten gevonden. We hebben toch een winnaar geselecteerd die er 6 van de 7 vond: Francis HOLLIGNE uit St.-Servais. De fouten zijn in de foto (links) aangeduid met een rode cirkel.



ZOEKSPEL 133

De foto van de 2022 vertoont vijf fouten. Wie kan ze vinden?

Vermeld eveneens het aantal juiste antwoorden dat wij zullen ontvangen.

De winnaar krijgt een originele foto 13 x 19 toegestuurd. Antwoorden enkel via ons e-mailadres pftsp@gmail.com of per brief. Veel geluk!



Weldra beschikbaar (se

€38



TRAMS IN BEELD 2

Hier het tweede deel van "TRAMS IN BEELD 2. Het formaat is eveneens A4 liggend, het zelfde formaat als de reeks "Een eeuw Stoom". Dit boek bevat 200 kleurenfoto's van de Buurtspoorwegen in de jaren '60. De foto's zijn gemaakt op de netten van Brussel, Antwerpen, Kust, Henegouwen en de grotten van Han, aangevuld met enkele foto's van stadsnetten. Elke foto, paginagroot, is voorzien van een tweetalige legende.

Formaat A4 liggend - harde gekantonneerde kapt, ingebonden met linnendraad, 208 pagina's - NL/FR
Prijs: € 38 + verzendkosten 11 gr - Mededeling: "Trams in Beeld 2"



PROMOTIE

Bij bestelling van deze beide boeken voor 30 augustus 2016, betaal je slechts € 80 (verzendkosten inbegrepen enkel voor België).

september 2016)

€45

LES AUTORAILS BROSEL tome 2 : type 554 - série 46

Julien CASIER



Editions PFT

DE BROSEL- MOTORWAGENS deel 2: type 554 - reeks 46

Dit tweede deel behandelt de ontwikkeling en bouw van de Brosel-motorwagens type 554, later gekend als reeks 46.

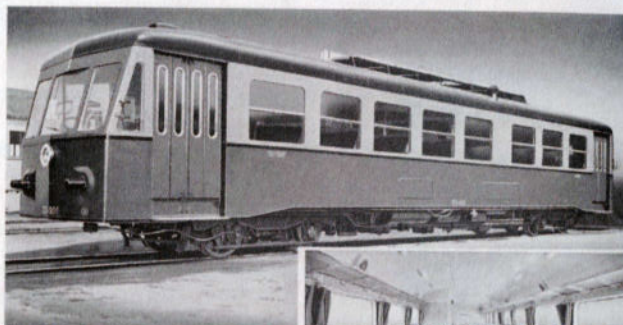
Deze motorwagens reden tot in 1986. Momenteel zijn meerdere exemplaren bewaard en zijn nog steeds actief op de Belgische museumlijnen. Hun inzet wordt besproken net als hun stelplaatzen, beurtregelingen, gereden diensten, enz... Net zoals het eerste deel, mag dit niet ontbreken in uw bibliotheek.

Formaat A4 - 272 pagina's - meer dan 500 foto's en plans - harde gekartonnerde kaft, gebonden met linnendraad -
Eéntalige Nederlandse of Franse versie

Prijs: € 45 + verzendkosten 1850 gr
Mededeling: "Brosel 2 - NL"

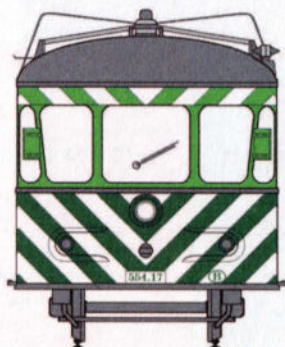


SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



Autorail de 16,50 m de 58 places assises (S.N.C.B. Belgique)
Autorail de 16,50 m et 58 seats (S.N.C.B. Belgium)
Autoreiswagen van 16,50 m met 58 zitplaatsen (S.N.C.B. België)
Autoreiswagen van 16,50 m met 58 plaatsen (S.N.C.B. België)

USINES RAGHENO



ken
u
re-

Le Chemin de Fer



INFORMATIE - PRAKTISCHE GIDS 2016

Le Chemin de Fer du Bocq

Boîte Postale 40

BE - 7000 MONS

+32 (0)83 48 01 01 (Antwoordapparaat)
 +32 (0)495 61 49 56 (Algemene inlichtingen)
 +32 (0)477 68 28 22 (Reservaties voor groepen)

www.cfbocq.be

info@cfbocq.be

groupes@cfbocq.be



Dienstregeling

Volledige dienstregeling op internet www.cfbocq.be

Vertrek vanuit **SPONTIN**
 (ideaal voor een heen- en terugrit op de hele lijn)

27 + 28 maart 3 + 10 april 1 + 5 + 8 + 15 + 16 mei 2 + 9 + 16 + 21 + 23 + 30 juli 6 + 15 + 20 + 27 augustus 4 + 11 + 18 + 25 september 2 + 9 + 16 + 23 oktober	30 oktober 6 november	3 + 10 + 17 + 24 + 31 juli 21 + 28 augustus	7 augustus grote rommermarkt te SPONTIN	13 + 14 augustus
motorwagen	motorwagen	motorwagen en stoomtrein	2 motorwagens	Féerie du rail Stoomtrein
- 12.15 14.15 16.15	10.15 12.15 14.15 16.15	10.15 12.15 14.15 16.15	Vanaf 8.05 tot 19.05 uurdienst	Van 9.45 tot 17.00

VANAF JULI

Vertrek voor het station **Ciney**
 Pendelbus naar CFB - in de prijs begrepen

2 + 9 + 16 + 21 + 23 + 30 juli 6 + 15 + 20 + 27 augustus 4 + 11 + 18 + 25 september 2 + 9 + 16 + 23 oktober	30 oktober 6 novembe	3 + 10 + 17 + 24 + 31 juli 21 + 28 augustus	7 augustus grote rommelmarkt te SPONTIN	13 + 14 augustus
motorwagen	motorwagen	motorwagen + stoomtrein	2 motorwagens	Féerie du rail Stoomtrein
- 12.15 14.15	10.15 12.15 14.15	10.15 12.15 14.15	Vanaf 8.30 tot 19.30 uurdienst	Van 10.00 tot 17.30

Treinritten voor groepen, gedurende het ganse jaar. Enkel op afspraak. Mail: groupes@cfbocq.be



Tarieven 2016

Volwassenen

Kinderen (-12 jaar)

Heen - Terug

Motorwagen	Motorwagen en stoom
12 euro	14 euro
6 euro	7 euro

Enkele rit

Motorwagen	Motorwagen en stoom
10 euro	12 euro
5 euro	6 euro

Dagpas

Motorwagen	Motorwagen en stoom
15 euro	17 euro
7,50 euro	8,50 euro

MAART
MA DI WO DO VR ZA ZO

	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

APRIL
MA DI WO DO VR ZA ZO

					1	2	3
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30		

MEI
MA DI WO DO VR ZA ZO

							1
2	3	4	5	6	7	8	
9	10	11	12	13	14	15	
16	17	18	19	20	21	22	
23	24	25	26	27	28	29	
30	31						

JULI
MA DI WO DO VR ZA ZO

					1	2	3
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30	31	

AUGUSTUS
MA DI WO DO VR ZA ZO

					6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

SEPTEMBER
MA DI WO DO VR ZA ZO

							1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11				
12	13	14	15	16	17	18				
19	20	21	22	23	24	25				
26	27	28	29	30						

OKTOBER
MA DI WO DO VR ZA ZO

						1	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	31

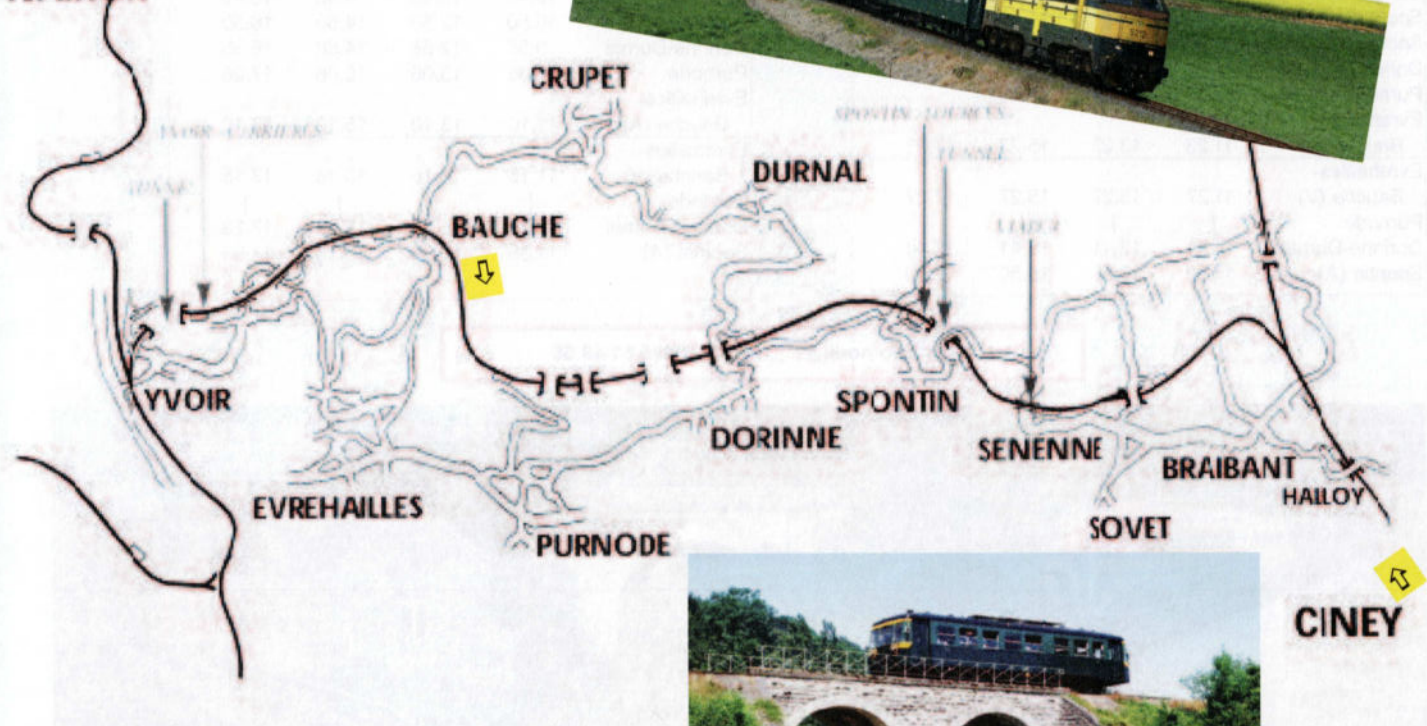
NOVEMBER
MA DI WO DO VR ZA ZO

						6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			



© Le Chemin de Fer du Bocq - december 2015.
Onder voorbehoud van wijzigingen

NAMUR



DINANT



VOLLEDIGE DIENSTREGELING 2016

Door de werkzaamheden, uitgevoerd door Infrabel tussen Braibant en Ciney, is er geen treinverkeer mogelijk tussen stopplaats Braibant en het station Ciney. Vanaf juli 2016 wordt een pendelbus ingelegd tussen beide plaatsen. Aansluiting met CFB wordt verzekerd.

	27+28/03 1+5+8+15+16/05	3+10/04	
Maart t/m mei - enkel motorwagen			
Spontin (V)	12.15	14.15	16.15
Senenne	12.19	14.19	16.19
Braibant	12.30	14.30	16.30
Ciney NMBS (A)	-	-	-
Ciney NMBS (V)	-	-	-
Braibant	12.37	14.37	16.37
Senenne	12.45	14.45	16.45
Spontin	12.50	14.50	16.50
Dorinne-Durnal	12.58	14.58	16.58
Purnode	13.06	15.06	17.06
Evrehailles- Bauche (A)	13.10	15.10	17.10
Evrehailles- Bauche (V)	13.15	15.15	17.15
Purnode			
Dorinne-Durnal	13.28	15.28	17.28
Spontin (A)	13.36	15.36	17.36

	2+9+16+21+23+30/07 4+11+18+25/09	6+15+20+27/08	2+9+16+23/10
Vanaf juli - enkel motorwagen			
Spontin (V)	12.15	14.15	16.15
Senenne	12.19	14.19	16.19
Braibant	12.30	14.30	16.30
Ciney NMBS (A)	12.45	14.45	16.45
Ciney NMBS (V)	12.15	14.15	16.15
Braibant	12.37	14.37	16.37
Senenne	12.45	14.45	16.45
Spontin	12.50	14.50	16.50
Dorinne-Durnal	12.58	14.58	16.58
Purnode	13.06	15.06	17.06
Evrehailles- Bauche (A)	13.10	15.10	17.10
Evrehailles- Bauche (V)	13.15	15.15	17.15
Purnode			
Dorinne-Durnal	13.28	15.28	17.28
Spontin (A)	13.36	15.36	17.36



	3+10+17+24+31/07	21+28/08
Stoomtrein en motorwagen		
Spontin (V)	10.15	12.15
Senenne	10.19	12.19
Braibant	10.30	12.30
Ciney NMBS (A)	10.45	12.45
Ciney NMBS (V)	10.15	12.15
Braibant	10.37	12.37
Senenne	10.45	12.45
Spontin (A)	10.50	12.50
Spontin (V)	11.00	13.00
Dorinne-Durnal	11.09	13.09
Purnode	11.18	13.18
Evrehailles- Bauche (A)	11.23	13.23
Evrehailles- Bauche (V)	11.27	13.27
Purnode		
Dorinne-Durnal	11.41	13.41
Spontin (A)	11.50	13.50

	30/10 en 6/11
Motorwagen	
Spontin (V)	10.15
Senenne	10.19
Braibant	10.30
Ciney NMBS (A)	10.45
Ciney NMBS (V)	10.15
Braibant	10.37
Senenne	10.45
Spontin	10.50
Dorinne-Durnal	10.58
Purnode	11.06
Evrehailles- Bauche (A)	11.10
Evrehailles- Bauche (V)	11.15
Purnode	
Dorinne-Durnal	11.28
Spontin (A)	11.36

Meer info nodig?

32 (0)495 61 49 56



RAIL MINIATURE MOSAN

13^{ÈME} BOURSE FERROVIAIRE

NAMUR
DIM. 5 JUIN
9:00 - 13:00

Institut Technique Henri Maus
rue Courtenay (face au n° 16) Namur
secretaire@club-rmm.be
www.club-rmm.be



LE PETIT TRAIN A VAPEUR DE FOREST

On vous attend
à Forest

SAISON 2016

Horaires :

Fin avril, mai et juin, ouvert
le samedi et le dimanche de 14 H
à 18 H.

Juillet, août et septembre, ouvert
le dimanche de 14 H à 18 H.

Accueil personnalisé durant toute la saison
pour les participants intéressés

Dates particulières :

Ouverture de la saison : 23 et 24 avril
(de 10 H à 18 H).

Circulation spéciale : 21 juillet (14 H à 18 H)
et 15 août (tour à l'envers, de 14 H à 18 H).

Grande fête de la vapeur : 1er et 2 octobre
(10 H à 18 H), fin de la saison.

Circuit de petit train à vapeur
(Site internet : www.taf.be, aussi sur Facebook)
Parc du BEMPT, Chaussée de Neerstalle 323 B
à B-1190 Forest-Bressoux—Belgique

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Féerie du Rail

Dit jaar, op 13 en 14 augustus 2016 organiseert de CFB "Féerie du rail". Naast rondritten met een historische bus, motorwagens en stoomtreinen ontplooit zich een show voor kinderen tussen 4 en 12 jaar met als grote ster de locomotief Yvonne van SCM. Er zijn talrijke activiteiten voorzien in de stations Spontin en Dorinne: miniatuurstoomtreinen onder druk, shop, versnaperingen, openluchtmuseum, speelzaal voor de kinderen, tentoonstelling van miniatuurtreinen door ALAF. Er is ook een demonstratie door de "Chemin de Fer de Sprimont" van treinen op smalspoor.

Om alles vlot te laten verlopen is reservatie wel verplicht en kan gebeuren vanaf 1 juni via onze website cfbocq.be.

Fotowedstrijd

Le Chemin de Fer du Bocq organiseert naar aanleiding van "Féerie du Rail" op 13 en 14 augustus een fotowedstrijd. De foto's, die weerhouden zijn door de jury, zullen worden tentoongesteld om beoordeeld te worden door het publiek. De laureaten worden bekendgemaakt op 31 augustus 2016 en zullen beloond worden met talrijke prijzen, waaronder een tentoonstelling van hun werk in de MITROPA-rijtuigen en een publicatie in OP DE BAAN. Hoe deelnemen? U stuurt uw foto's (max. 3 en max. 8 MB per foto) naar communication@pftsp.be voor 20 juni 2016. De foto's moeten gemaakt zijn tussen 1 januari 2010 en 31 mei 2016 op de CFB. Vergeet zeker niet uw naam, voornaam, adres te vermelden en een korte beschrijving met datum van de foto. Volledig reglement vindt je op cfbocq.be

ZATERDAG 18 JUNI 2016

Afscheid van de rode Sprinters en bezoek aan Train World

Op 18 juni nodigen wij jullie uit voor een afscheidsrit van de rode Sprinters. Deze motorstellen zijn minder bekend omdat zij niet overal op het Belgische net rondrijden. Men vindt ze vooral in de Brusselse regio. Ze zijn ontworpen in een periode van schaarste en hun interieur is Spartaans. Zij hebben wel een opvallende voorzijde in de vorm van een duikbril.
Momenteel krijgen zij een nieuwe gele livrei en de MS 800 blijft voorlopig nog in rode kleurstelling rondrijden, maar ook hier zal het bordeaux verdwijnen.

Daarom organiseren wij een reis waarin de reeks 900 centraal staat.
Het vertrek is voorzien te Brussel rond 08.30 uur richting Schaarbeek. Hier is de mogelijkheid Train World (+/- 2h30) te bezoeken ofwel de werkplaats van Schaarbeek, maar enkel langs de buitenzijde. Vervolgens rijden we langs het oostelijk ringspoor naar Halle, Clabecq en Braine-le-Comte. Vandaar via lijn 26 naar Mechelen en terug naar Brussel. Talrijke fotostops zijn voorzien.

De terugkeer is voorzien rond 19.30 uur.

Vertoon je interesse in deze reis? Aarzel dan niet om uw inschrijvingsformulier terug te sturen.

De toegangsprijs tot Train World is NIET inbegrepen.

TSP.



orde van aankomst :

Ref. 10/.....



INSCHRIJVINGSFORMULIER

Reis nr. 158

"Afscheid rode Sprinters + bezoek Train World"

Zaterdag 18 juni 2016

Formulier ook beschikbaar op www.pftsp.be

Dit formulier dient teruggestuurd samen met een aan u zelf geadresseerde EN voldoende gefrankeerde omslag, vóór 1 JUNI 2016 naar het volgende adres :

TSP - Reizen
Boîte Postale 40
BE - 7000 MONS

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen vóór 1 juni 2016.

Een bedrag van € 5 voor administratiekosten zal aangerekend worden in geval van annulering.
Geen terugbetaling na de limietdatum (1 juni).

Uw coördinaten

NAAM + Voornaam.....
Adres..... Nr. Bus.....
Postcode.....Woonplaats.....
Abonnee OP DE BAAN nr.....(fac) Bankrekening

e-mail adres :@.....

Uw keuze

- Volwassenen, abonnees OP DE BAAN € 45
en kinderen van 6 tot 16 jaar aan
- Volwassenen - niet-abonnee - aan € 55

TOTAAL BEDRAG :euro

Betalingsmodaliteiten

- Storting op BANKREKENING BE57 0011 2017 8935 van PFT-TSP, BP 40, BE 7000 MONS met vermelding van het nummer van de reis (154) en uw naam. De BIC code is GEBABEBB
- Visa-Card of Eurocard
Nummer van de kaart (16 cijfers)
Geldig tot
Naam van de titularis :

Ik stel TSP niet verantwoordelijk voor ongevallen of technische wijzigingen.

Datum en handtekening.

NMBS: kuilwagen 377.489

Na de Tweede Wereldoorlog bevond zich in het wagenpark van de NMBS een speciale wagen met een verlaagde laadvloer en vier drieassige draaistellen. De kuilwagen had een laadvermogen van 145 ton en was de grootste en zwaarste wagen van de NMBS.

Deze Duitse wagen werd gebouwd in 1943. Net zoals bij de wagens die we besproken hebben in het voorgaand nummer van ODB, is de juiste afkomst niet gekend (oorlogsbuit, aankoop, ruil of gebouwd in België in opdracht van de bezetter).

Oorspronkelijk droeg de wagen het nummer 377.489. Bij de invoering van de nummering met 7 cijfers in 1956 werd het nummer 1.099.950 toegekend (toegepast op 27 maart 1961). Nadien ontving de wagen het UIC-nummer 21 88 999 0004-5 (toegepast op 16 november 1966) en nog later (op 1 april 1968) het nieuwe UIC-nummer 20 88 999 0004-6.

De wagen werd ondergebracht bij het type 3000S1, lettercode Uaai (U = speciale wagen, aa = met 8 of meer assen, i = bestemd voor het vervoer van ladingen die het omgrenzingsprofiel overschrijden indien ze vervoerd worden met gewone wagens). De wagen beschikte over een onderstel met een totale lengte van 20,706 m. De verlaagde laadvloer had een lengte van 9 m. Het onderstel rustte op twee langsliggers die op hun beurt gedragen werden door vier drieassige draaistellen (2 draaistellen per langsligger). De wagen had een totale lengte van 30,600 m; de tarra bedroeg 85,2 t.

Hij kon een lading vervoeren van 145 ton, geldig voor de beladingsklasse C4. De beladingsklassen zijn gebaseerd op de sterkte van de onderbouw en andere kenmerken van de spoor-

weginfrastructuur. Als gevolg van een herziening van de klassen aan het einde van de jaren '50 werd het laadvermogen van de wagen opgetrokken naar 150 ton. Dit maximumgewicht mocht echter slechts vervoerd worden indien de lading goed gespreid was over de ganse lengte van de laadvloer (9 meter). De wagen was onderworpen aan een maximumsnelheid van 60 km/h en kon door bochten rijden met een straal van 75 m, wat heel uitzonderlijk was voor een dergelijk type van wagen. De wagen was uitgerust met glijlagers. Enkel de buitenste assen van elk draaistel waren voorzien van remmen.



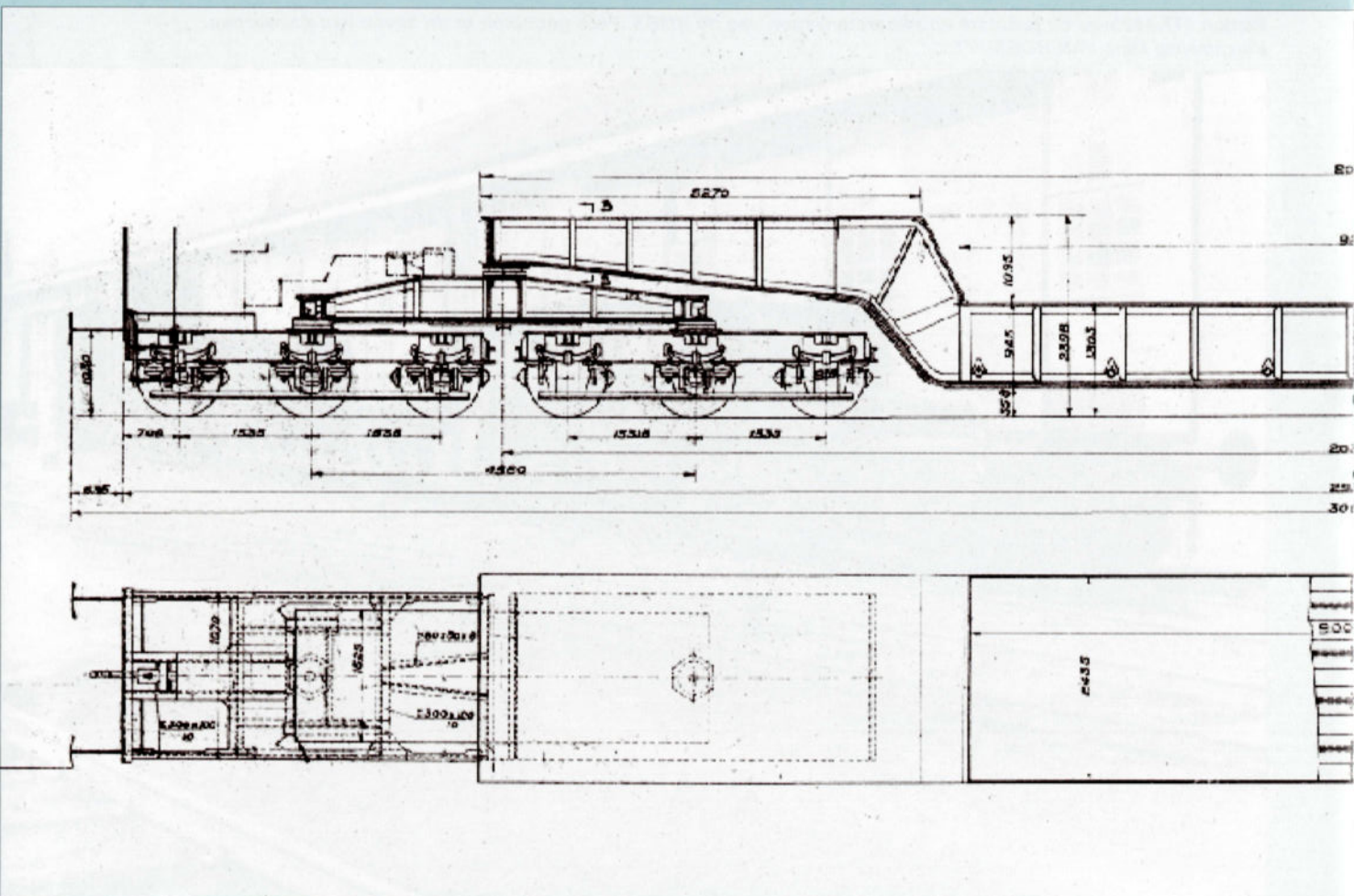
Foto genomen te Gentbrugge in 1981. De wagen droeg toen het nummer 20 88 999 0 004-6. Roger CRIKELAIRE.

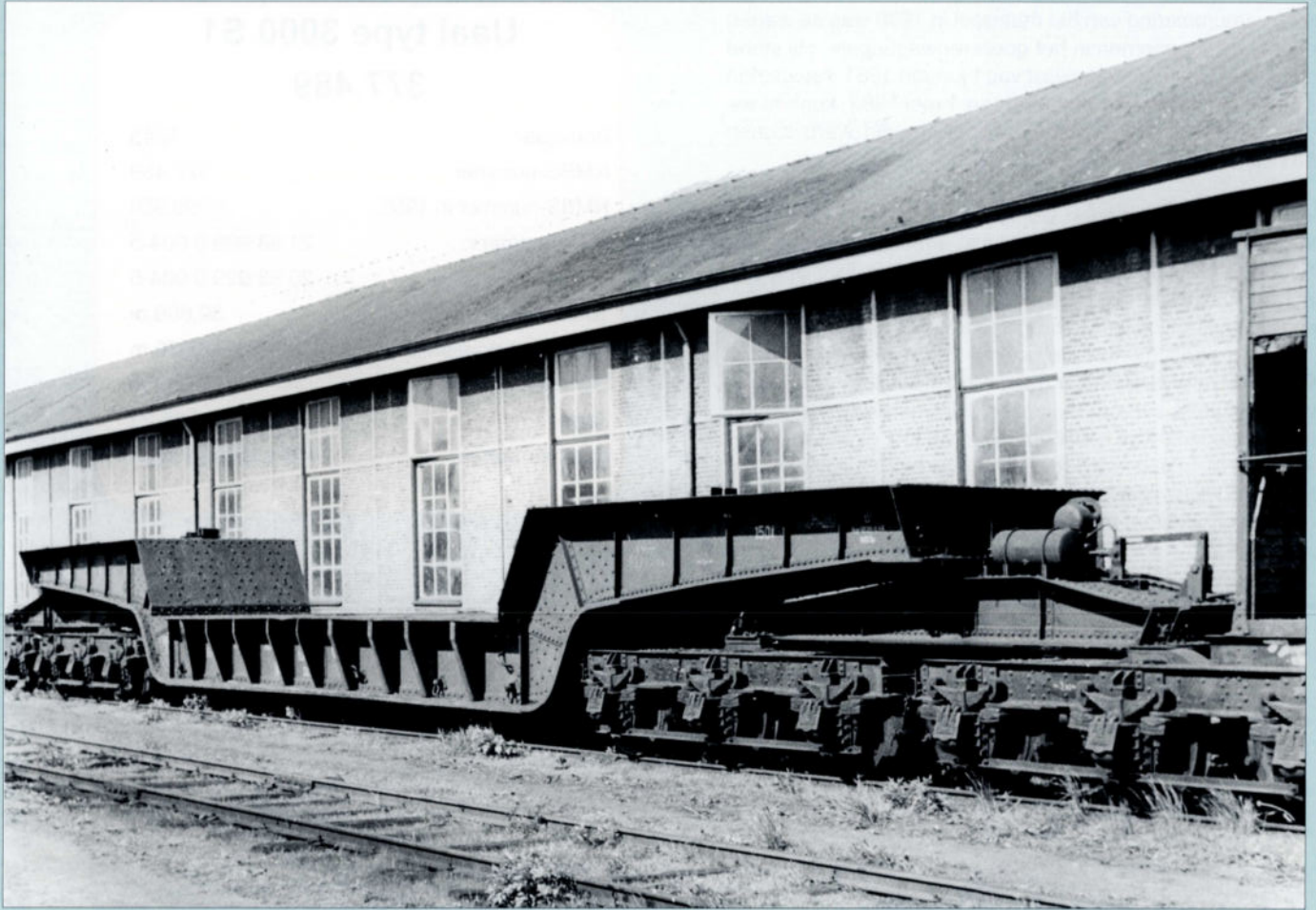
Wagen 377.489 was de grootste en zwaarste wagen van de NMBS. Foto genomen in de haven van Antwerpen.
Verzameling Marc VAN BOSSUYT.



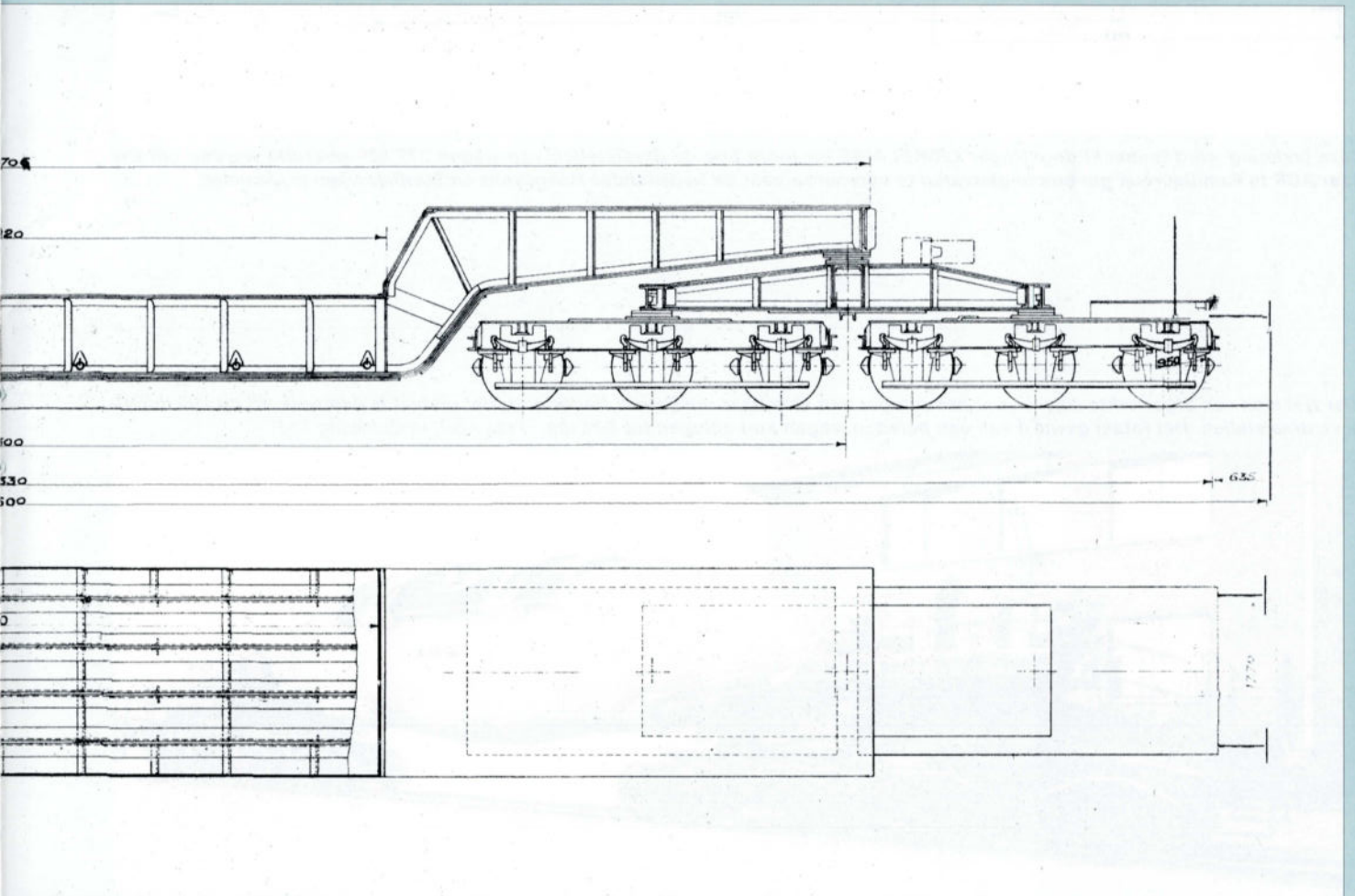


De foto hierboven toont de wagen op een onbekende locatie. Foto NMBS.





Hier in de Antwerpse haven. Verzameling Marc VAN BOSSUYT.



Bij de vernummering van het materieel in 1980 was de wagen nog steeds opgenomen in het goederenwagengpark. Hij stond ook vermeld in de materieellijst van 1 januari 1981. Aangezien hij niet meer voorkwam in de lijst van 1 mei 1983, kunnen we besluiten dat de wagen buiten dienst gesteld werd tussen 1981 en 1983.

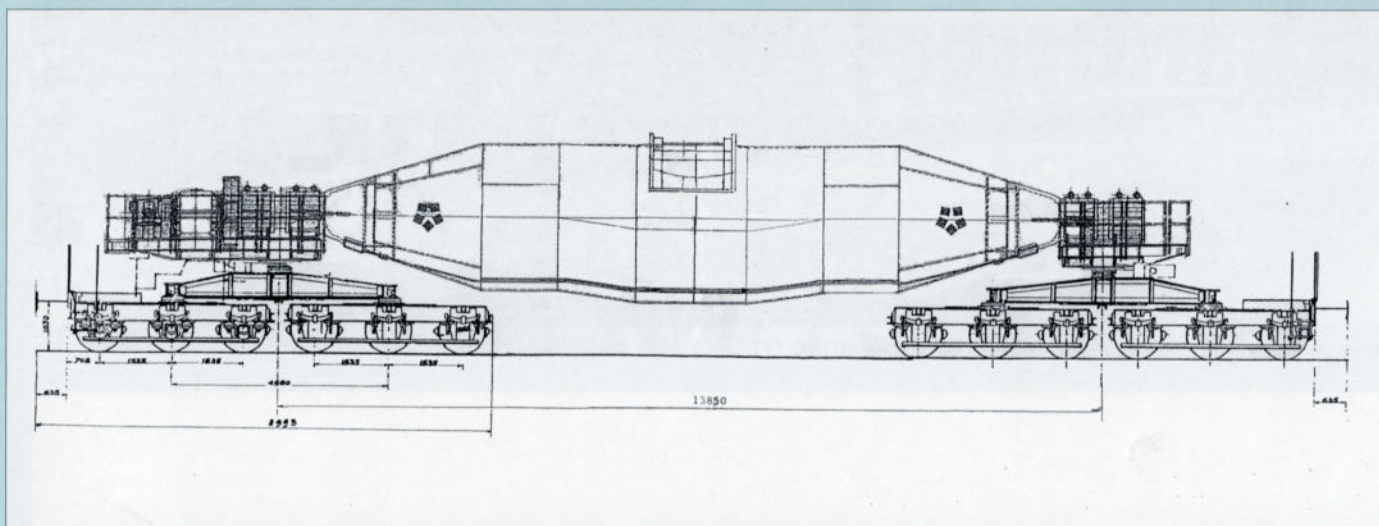
De twee draaistelgroepen werden in 1967 gebruikt om zes gietvaten voor vloeibaar ruwijzer met een capaciteit van elk 450 ton te vervoeren vanuit de ABR-fabriek te Familleureux naar de Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken te IJmuiden in Nederland.

Elk gietvat woog 350 ton. De vaten werden geleverd vanaf juli 1967, naar rato van één per maand. Elk transport vond plaats als "uitzonderlijk vervoer" buiten profiel, waarbij de maximumsnelheid beperkt was tot 30 km/h, zowel in België als in Nederland. Na afloop van deze bijzondere transportoperatie werden de wielstellen gerecupereerd en werd de wagen in zijn oorspronkelijke staat hersteld.

Uaai type 3000 S1

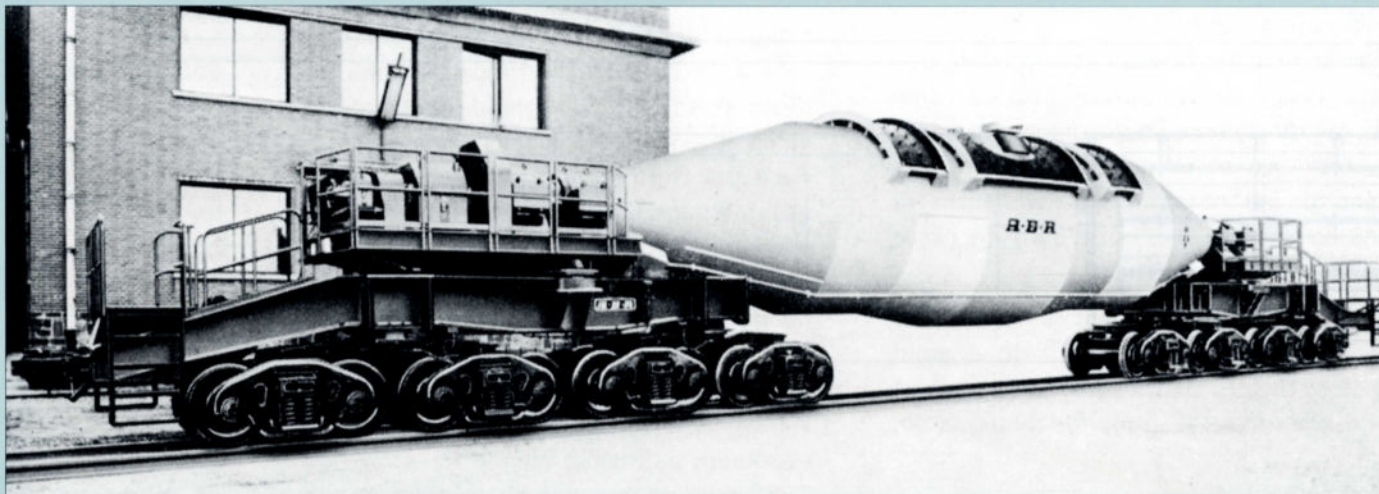
377.489

Bouwjaar:	1943
NMBS-nummer:	377.489
NMBS-nummer in 1956:	1.099.950
UIC-nummers:	21 88 999 0 004-5 20 88 999 0 004-6
Totale lengte:	30,600 m
Asafstand draaistellen:	3,070 m
Diameter wielen:	0,950 m
Tarra:	85,2 t
Laadvermogen:	145 t, daarna 150 t



Deze tekening werd gemaakt door Roger CRIKELAIRE en toont hoe de draaistellen van wagen 377.489 gebruikt werden om zes door ABR te Familleureux gebouwde gietvaten te vervoeren naar de Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken te IJmuiden.

Hier ziet men een afgewerkte wagen voor het vervoer van vloeibaar ruwijzer in Nederland. Het gietvat is gemonteerd op zijn definitieve draaistellen. Het totaal gewicht van een beladen wagen kon oplopen tot 800 ton. Foto ABR, verzameling TSP.



Gisteren



OOSTENDE-STAD

We hadden het al over Oostende-Stad in ODB 100, blz. 66-67. We herinneren eraan dat het station op 1 juli 1844 werd geopend en dat het voor reizigers gesloten werd op 5 april 1946. Tot 1951 was het station dan nog open voor het goederenverkeer. Ditmaal kunnen we een "Gisteren / Vandaag" aanbieden van de binnenkant van het station. Er lagen slechts vier sporen. We zien locomotief 4414 van de stelplaats Brugge rangeren voor de perronoverkapping. Deze machine (Couillet 1340 / 1902 – Belgische Staat type 32 nr. 2914), die in 1946 het nummer 44.014 zou krijgen, werd op 27 april 1947 geschrapt in de stelplaats van Mol. Vandaag is de omgeving onherkenbaar veranderd.

Vandaag



Geschiedenis: de eerste lichtseinen



In het begin van de jaren '50 reed de directe trein 1072 Tournai - Liège-Vivegnis zonet voorbij de stopplaats Ham-sur-Sambre, gesleept door de 29.180 van de stelplaats Liège. Links bevindt zich het verwittigungssein voor het inritsein van Jemeppe-sur-Sambre, komende uit Namur. Het kon drie seinbeelden geven: twee gele lampen horizontaal (bovenaan) gaven aan dat het volgende sein dicht stond; een groen sein (rechts onderaan) dat verder rijden zonder beperkingen toeliet en geel/groen horizontaal (onderaan) dat aangaf dat het volgende sein een snelheidsbeperking oplegde. Foto NMBS.

In 1933 testte de NMBS voor het eerst lichtseinen. Ze werden geïnstalleerd langs de lijn Charleroi - Namur. Vanaf 1935 werd een andere variant getest op de lijn 25 tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal, dit naar aanleiding van de elektrificatie van deze lijn. Zie hier de geschiedenis van deze seininrichting.

Door de toename van het verkeer en de hogere snelheden van de treinen, maar ook door de elektrificatieplannen, werd het nodig om een nieuwe seininrichting te ontwikkelen waarmee op de hoofdlijnen automatische bloksecties ingericht konden worden. De mechanische seininrichting was hiervoor minder geschikt omdat het motoriseren van de seinarmen onpraktisch was. Bovendien werd de zichtbaarheid van de seinen langs geëlektrificeerde lijnen sterk beperkt door de draagmasten en de bovenleiding. Daarom besliste de NMBS om twee types lichtseinen (toen "dag- en nacht-

seinen" genoemd) te testen:

- het type "Charleroi-Namur" voor de lijn 130 en het station Antwerpen-Centraal, ontworpen voor de lijnen met stoomtractie;
- het type "Brussel - Antwerpen" voor de geëlektrificeerde lijn 25. Het verschilde van het eerste type door de vorm van het seinbord en de opstelling van de lampen.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om de lijn 124 (Brussel-Zuid - Charleroi-Sud) met deze seininrichting uit te rusten,

maar na een zwaar ongeval in Jemeppe-sur-Sambre (veroorzaakt door dichte mist) was de NMBS van mening dat de testen eerst op de lijn 130 moesten plaatsvinden.

De lijn 130 Charleroi - Namur volgt de loop van de Sambre. Ze is niet alleen zeer bochtig, maar ze is ook dikwijls overdekt door een dichte mist. In deze omstandigheden met een trein aan 100 km/h moeten rijden is voor elke treinbestuurder een nachtmerrie! De mistbanken waren hier trouwens nog dichter dan elders omdat ze in deze periode ver-

mengd waren met stoom, stof en rook van de talrijke walsen en fabrieken. Op sommige momenten bedroeg de zichtbaarheid nauwelijks één meter... In deze omstandigheden was het voor de treinbestuurders moeilijk om de seinarmen van de mechanische seinen te zien, ook al omdat ze zich vrij hoog bevonden. Bovendien gaven de seinlampen 's nachts erg weinig licht. Op de impulsen van een krokodil kon men niet rekenen omdat die in deze periode nog niet bestonden.

De lijn 130 werd tussen eind 1932 en begin 1933 uitgerust met lichtseinen. Ze toonden dezelfde seinbeelden als de mechanische seinen, met uitzondering van het verwittigingsein dat twee gele lampen vertoonde. Deze eerste prototypen liggen aan de basis van de vandaag gebruikte lichtseinen.

Het gebruik van lichtseinen had heel wat voordelen:

- de seinen toonden zowel overdag als 's nachts dezelfde seinbeelden wat de reactiesnelheid van de treinbestuurders verbeterde;
- het wegvallen van trekkabels en aandrijfmechanismen;
- eenvoudig onderhoud;
- een betere zichtbaarheid, vooral langs geëlektrificeerde lijnen waar de masten en de bovenleiding het zicht op seinarmen hinderden;
- ze waren zeer eenvoudig te gebruiken voor automatische bloksecties.

Toch zijn er ook enkele nadelen verbonden aan het gebruik van lichtseinen:

- een slechte zichtbaarheid wanneer een laagstaande zon in de lampen schijnt;
- in deze omstandigheden kunnen bovendien "spooklichten" voorkomen door de weerkaatsing van de zonnestralen op een lens;
- de installatie kost tot drie keer meer;
- voor de voeding van de lampen is er een elektriciteitsleiding nodig;
- de stand van een sein is langs de rugzijde niet te zien waardoor een treinbestuurder bij twijfel een eventuele vergissing niet meer kan rechtzetten. Bovendien kan personeel dat langs het spoor aan het werk is niet meer zien wanneer het sein wordt geopend... en dus ook geen voorzorgen nemen tegen een aankomende trein.

Opbouw

De lichtseinen bestonden uit plaatstalen schermen die een betere zichtbaarheid moesten garanderen. Ze waren zwart geschilderd met een witte rand. In de scher-

men waren ronde gaten waarin de seinlampen werden geplaatst. De schermen waren op masten geplaatst die sterk leken op die voor de mechanische seinen. Net zoals bij de mechanische seininrichting bestonden er voor de lichtseinen kandelaars aan de inrit van de stations en aan vertakkingen.

Onder de belangrijkste seinplaat bevond zich soms een kleinere plaat voor de rangeerseinen.

Ook de gelijkgronds opgestelde mechanische seinen (vereenvoudigde stop- of rangeerseinen) werden door nieuwe lichtseinen vervangen. De lampen waren echter niet achter één plaat gemonteerd maar ze waren van elkaar gescheiden.

De seinplaten hadden verschillende vormen naargelang de seinbeelden die ze moesten geven: rechthoekig, vierkant of in de vorm van een diamant. Ze hadden steeds afgeronde hoeken. Langs de lijn 130 Charleroi - Namur werden de rechthoekige seinen steeds horizontaal opgesteld terwijl ze langs de geëlektrificeerde lijn 25 (Brussel - Antwerpen) verticaal werden geplaatst. Hierdoor pasten ze in de kleine ruimte tussen de masten van de bovenleiding en de trein.

De gebruikte lampen van 16 Watt werden gevoed met een spanning van 8 volt door middel van een transformator die aan de voet van het sein was geplaatst. Deze transformator werd op zijn beurt gevoed door 110 V wisselspanning met een frequentie van 50 Hz.

Elke lamp werd door een aparte kabel gevoed. Hoewel hun theoretische levensduur 4000 uur bedroeg, werden ze na 1500 uur vervangen. Ze konden nadien echter nog gebruikt worden in een sein langs een wijkspoor.

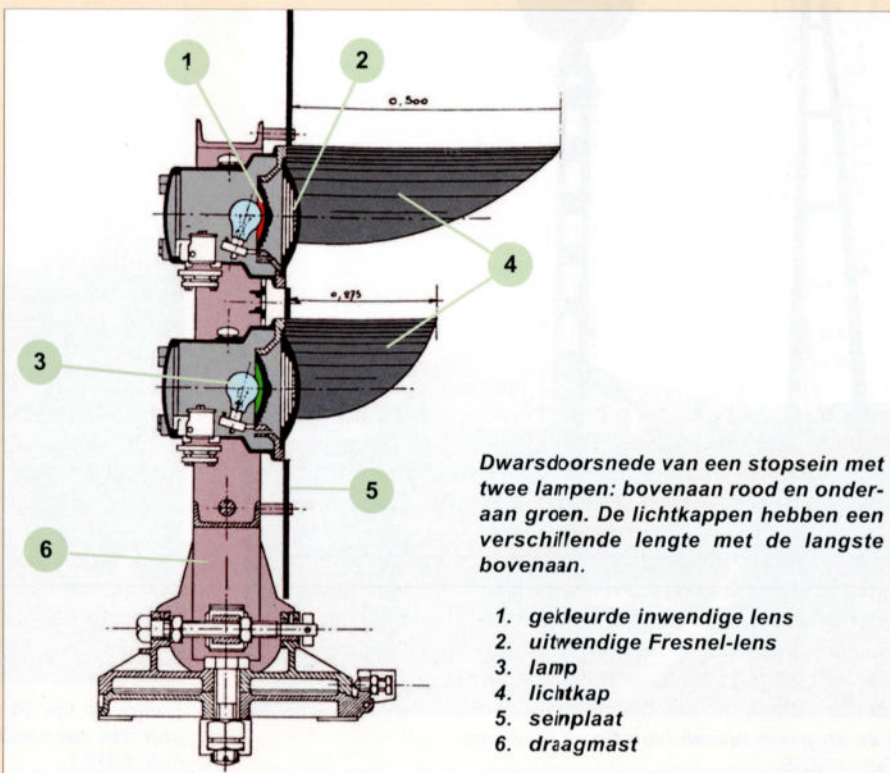
De lampen hadden twee gloeidraden in parallelschakeling. Dit garandeerde dat het sein bleef functioneren wanneer een gloeidraad doorbrandde.

Het optisch systeem bestond uit twee lenzen die achter elkaar waren geplaatst. Aan de binnenkant van het sein bevond zich een bolle lens van het type Torrie. Naargelang het weer te geven seinbeeld was ze in de grote stopseinen rood, groen of geel gekleurd. In de rangeerseinen was ze paars, geel of groen.

Aan de buitenkant vonden we een kleurloze lens van het type Fresnel (een lens die was opgebouwd uit verschillende lagen). Deze lens moest verhinderen dat een treinbestuurder verward kon worden door fantoomlichten. De lens had een gladde voorkant om te vermijden dat vuil en sneeuw aan het glas bleven hangen.

De houders voor de lenzen hadden geen deflectoren en ze waren aan de binnenkant zwart geschilderd, ook met het doel om fantoomlichten te vermijden.

Boven elke seinlamp werden lichtkappen aangebracht om de invloed van zonlicht op de zichtbaarheid tegen te gaan en om de lampen tegen sneeuw te beschermen.



Dwarsdoorsnede van een stopsein met twee lampen: bovenaan rood en onderaan groen. De lichtkappen hebben een verschillende lengte met de langste bovenaan.

1. gekleurde inwendige lens
2. uitwendige Fresnel-lens
3. lamp
4. lichtkap
5. seinplaat
6. draagmast

De seinbeelden

De lichtbeelden waren dezelfde als bij de 's nachts gebruikte lampen voor de mechanische seininrichting met drie standen. Een gesloten sein werd echter aangekondigd door twee horizontale gele lampen, terwijl dit bij mechanische verwittigungsseinen slechts één gele lamp was.

De NMBS gaf de voorkeur aan twee gele lampen omdat uit voorafgaande testen was gebleken dat - onder be-

paalde omstandigheden - een gele lamp overdag soms als rood werd waargenomen. Dit creëerde op zich geen gevaarlijke situatie, maar het veroorzaakte onnodige vertragingen.

Om elke twijfel en verwarring te vermijden, werd beslist dat:

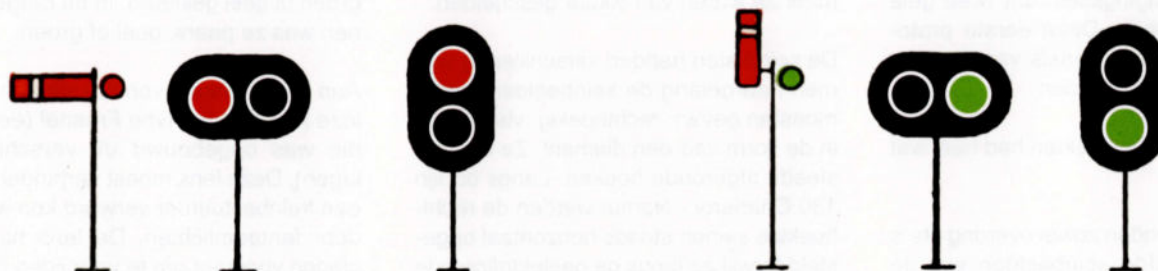
- in het gesloten sein een rode lamp moet branden;
- het verwittigungssein twee horizontaal geplaatste gele lampen vertoont.

Dit nam alle twijfel weg en het lag aan de

basis van de regel die bepaalt dat er bij lichtseinen met een horizontaal geplaatste seinplaat nooit een enkele gele lamp te zien is. Een rode lamp is echter altijd alleen.

Langs de lijn Charleroi - Namur werden verschillende vormen van seinplaten opgesteld: horizontaal, vierkant en diamantvormig. Tussen Brussel en Antwerpen echter werden uitsluitend verticale platen gebruikt om niet in het vrije ruimteprofiel van de elektrische tractie te komen.

Stopsein met twee lampen (horizontaal scherm langs de lijn 130)



- het sein beveelt stilstand (positie 0° bij mechanische seinen)

- doorrit toegelaten (90° bij mechanische seinen)

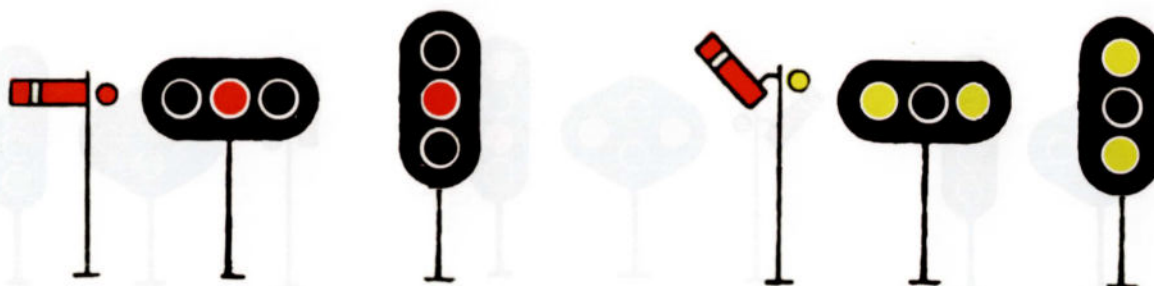


Een stopsein tussen Floreffe en Flawinne.
Foto NMBS.



Langs de lijn 25 werden de seinen verticaal opgesteld, zoals hier aan het uiteinde van het perron in Vilvoorde.
Foto NMBS.

Stopsein met drie lampen (horizontaal scherm langs de lijn 130)



- het sein beveelt stilstand (positie 0° bij mechanische seinen)

- twee gele lampen laten verder rijden toe (45° bij mechanische seinen)

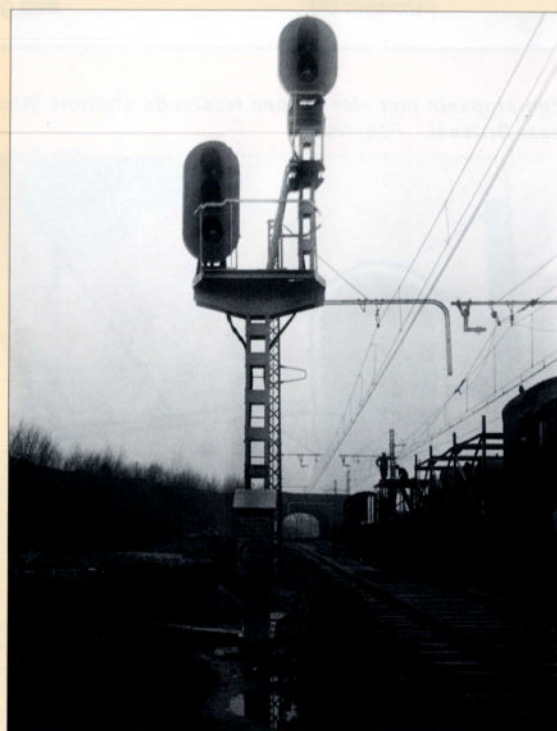


Stopseinen met drie lampen.

← Links: het inritsein van het station Aiseau uit de richting Charleroi.

→ Rechts: deze kandelaar bevond zich tussen Schaarbeek en Haren-Buda. De brug op de achtergrond is van de lijn 26 Schaarbeek - Halle. Het hoger geplaatste scherm rechts richtte zich tot treinen die de hoofdlijn volgden richting Vilvoorde. Het linker scherm was voor de treinen die de vertakking naar de opstelsporen in Haren-Noord namen.

Fotos NMBS.

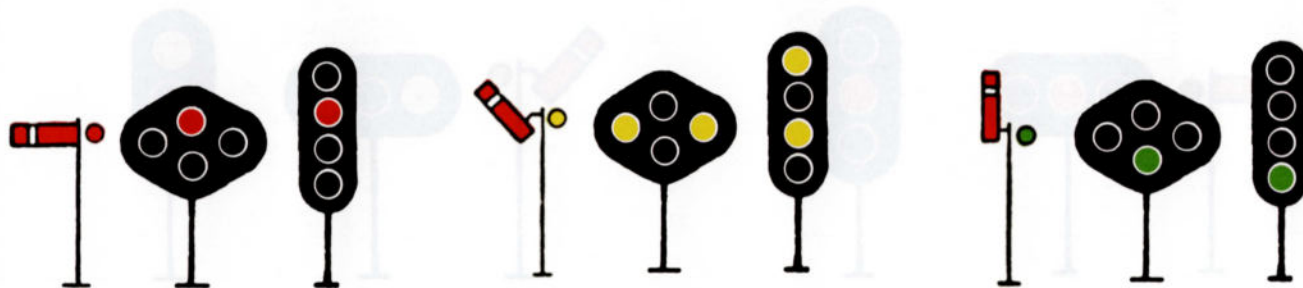


← Links: een sein aan de uitrit van Charleroi richting Couillet. Het bovenste scherm is voor treinen naar de hoofdlijn; het linker scherm is bestemd voor treinen naar Charleroi-Sud-Quai.

→ Rechts: ook het station Brussel-Zuid kreeg lichtseinen van het type "Brussel-Antwerpen". Op dit sein zien we een bijkomende plaat voor de rangeerseinen. Fotos: Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.



Stopsein met vier lampen (diamantvormig langs de lijn 130)



- het sein beveelt stilstand;
(armsein 0°)

- twee gele lampen laten doorrit naar
een gesloten sein toe (armsein 45°)

- doorrit toegelaten;
(armsein 90°)

Een stopsein met vier lampen tussen de stations Vilvoorde en Weerde. Op het andere spoor is de 228.030 onderweg als omnibus naar Brussel. Foto NMBS.





Een sein met vier lampen aan de inrit van het station Couillet, gezien vanuit Charleroi-Sud. Foto NMBS.

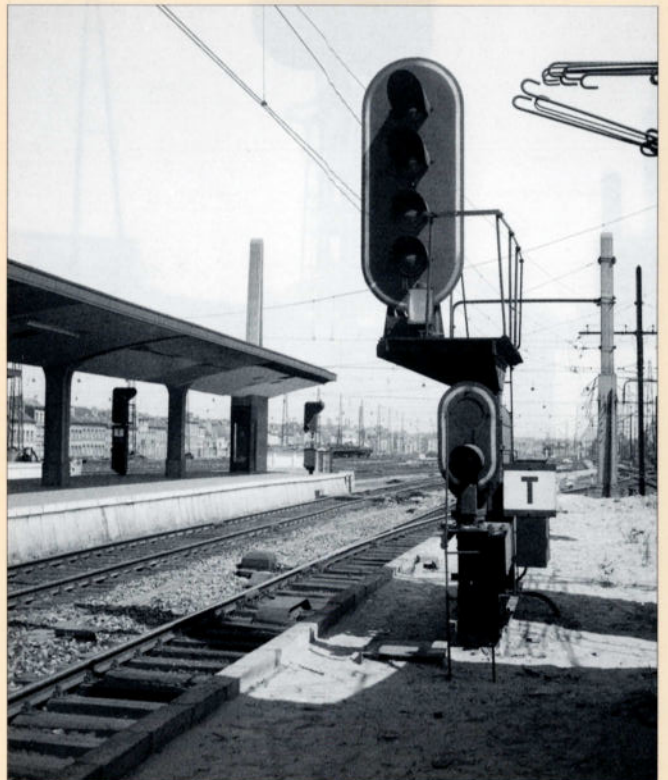


Een sein met vier lampen dat de inrit van Aiseau vanuit Namur beschermd. Foto NMBS.

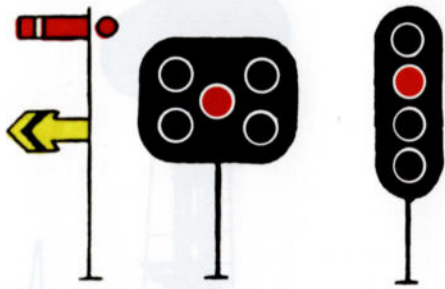
Dit sein met vier lampen stond langs de lijn 25 aan de inrit van het station Schaarbeek. Foto NMBS.



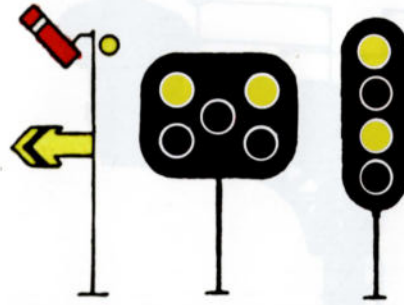
Een sein met vier lampen aan de uitrit van spoor 9 in Brussel-Noord, richting Schaarbeek. Op het sein zien we een tweede seinplaat voor de rangeerseinen. Toen deze foto in 1953 genomen werd, brandde enkel het paarse licht aangezien de spoorwerken en de elektrificatie in het nieuwe station nog niet voltooid waren. Op de andere sporen zien we de nieuwe lichtseinen die in 1946 werden ingevoerd. Foto NMBS.



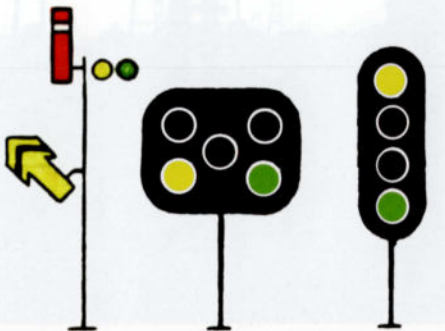
Gecombineerd stopsein met vijf lampen (vierkant scherm langs lijn 130 - vier lampen langs lijn 25)



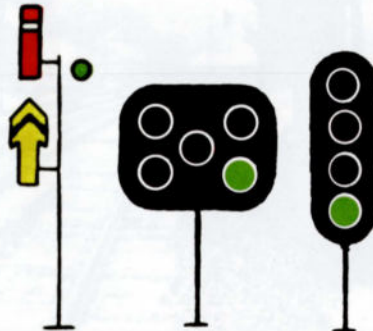
- het sein beveelt stilstand;
(rode en gele seinarm op 0°)



- doornit toegelaten, het volgende sein beveelt stilstand;
(rode seinarm op 45° - gele seinarm op 0°)



- groene en gele lamp: het volgende sein legt een beperking op
(rode seinarm op 90° - gele seinarm op 45°)



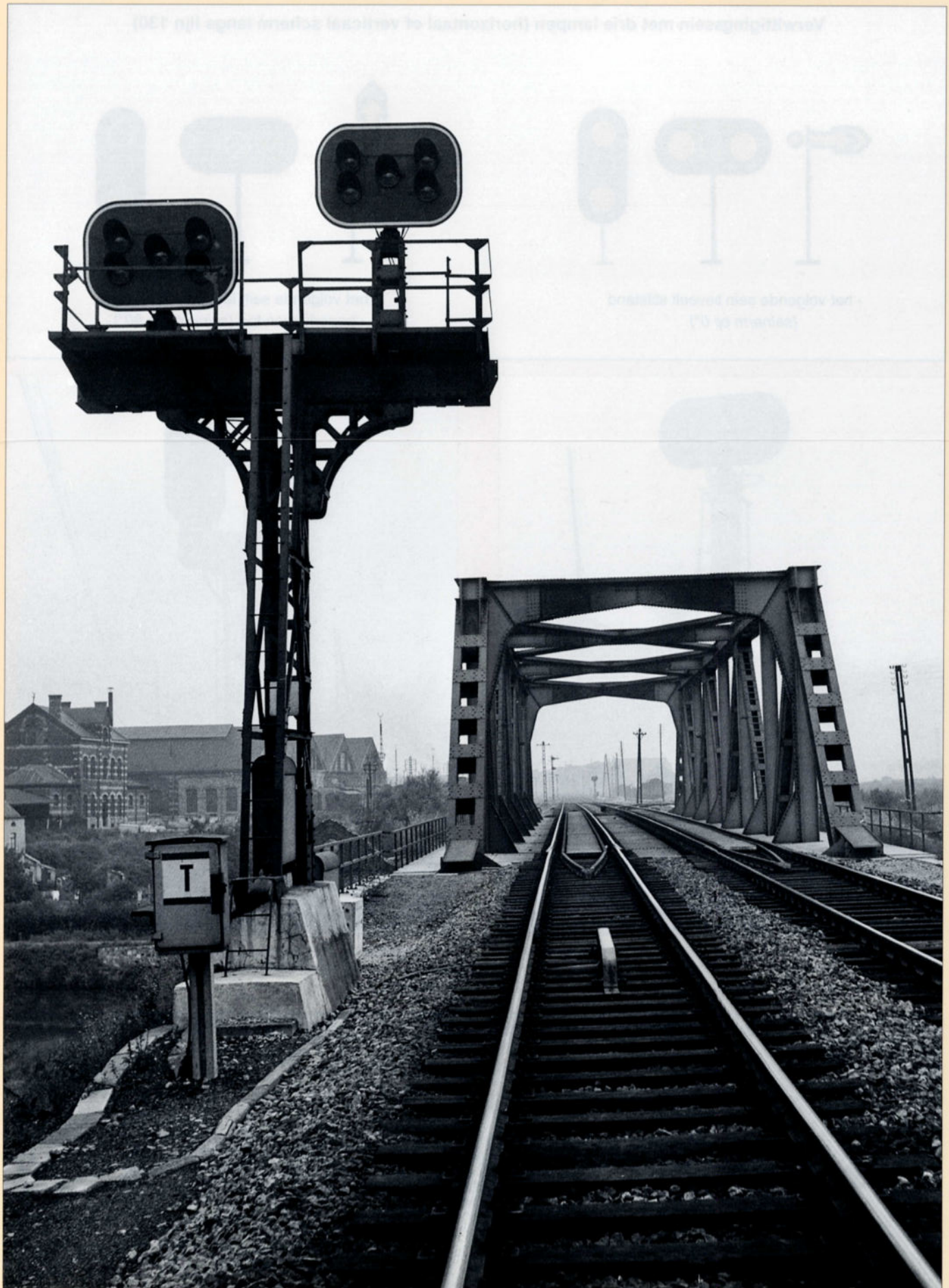
- doornit toegelaten;
(gele en rode seinarmen op 90°)



Een gecombineerd sein met vijf lampen tussen Charleroi-Sud en Couillet. Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.

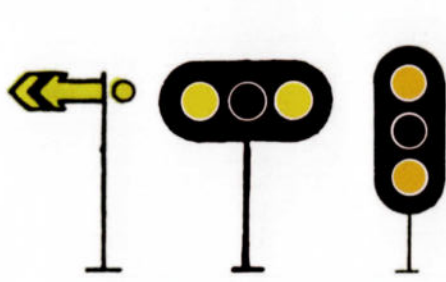


Een gecombineerd sein met vijf lampen tussen Couillet en Charleroi-Sud. Foto NMBS.

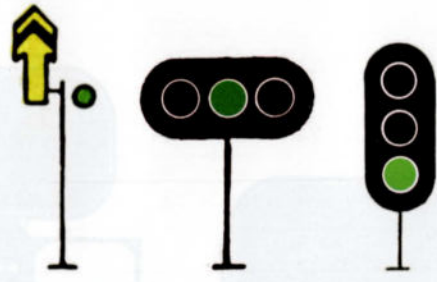


Een kandelaar beschermde de inrit van Tamines komende vanuit Charleroi. Het sein stond net voor de brug over de Samber en het bestond uit twee gecombineerde stopseinen met elk vijf lampen. Het hoger geplaatste sein richtte zich tot treinen die verder reden over de hoofdlijn terwijl het lager geplaatste sein bestemd was voor treinen naar de wijksporen. Links zien we de gebouwen van de stelplaats Tamines. Foto NMBS.

Verwittigungssein met drie lampen (horizontaal of verticaal scherm langs lijn 130)



- het volgende sein beveelt stilstand
(seinarm op 0°)



- het volgende sein laat doorrit zonder beperkingen toe (seinarm op 90°)



Een verwittigungssein met drie lampen aan de uitrit van Couillet richting Charleroi-Sud.

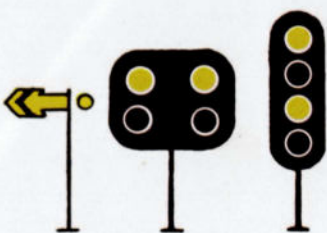
Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.



Dit verwittigungssein met drie lampen stond aan de inrit van Vilvoorde, komende van Antwerpen.

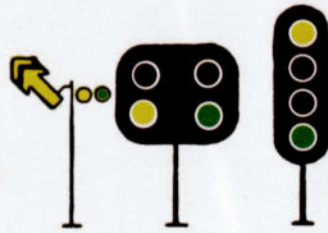
Foto NMBS.

Verwittigungssein met vier lampen (vierkant scherm langs lijn 130)



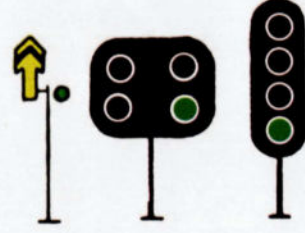
- het volgende sein beveelt stilstand

(seinarm op 0°)



- het volgende sein legt een snelheidsbeperking op

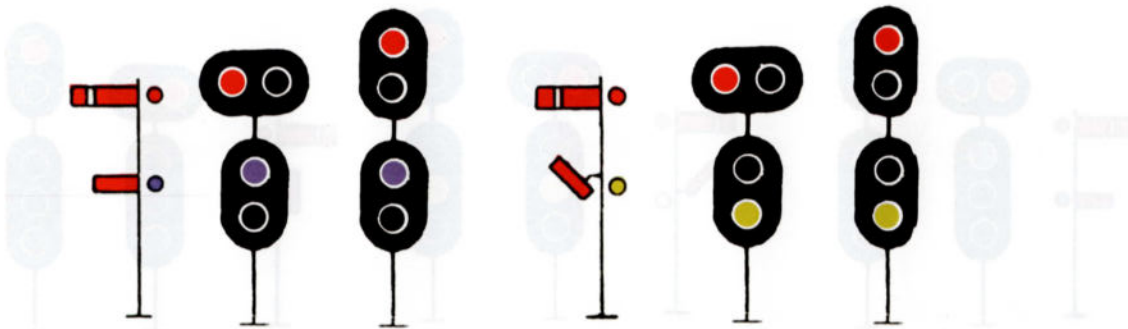
(seinarm op 45°)



- doorrit zonder beperkingen

(seinarm op 90°)

Rangeersein op een stopsein (horizontale en verticale schermen langs lijn 130)



- rode en paarse lamp bevelen stilstand
(beide seinarmen op 0°)

- rode en gele lamp laten rangeringen toe
(grote seinarm op 0° - rangeerarm op 45°)

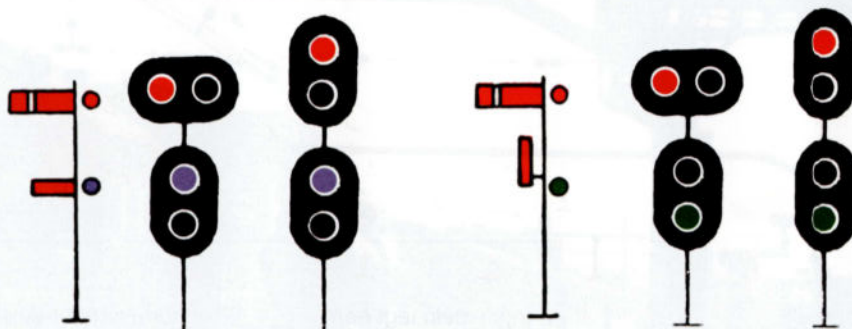


Een stopsein met een rangeersein in het station van Schaarbeek. Merk op dat het scherm van het stopsein enkel een rode lamp bevat. Het kan dus enkel geopend worden om een rangering toe te laten. *Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.*



Ook dit stopsein, aan de uitrit van het vroegere station Brussel-Noord, werd uitgebreid met een rangeersein. *Foto NMBS.*

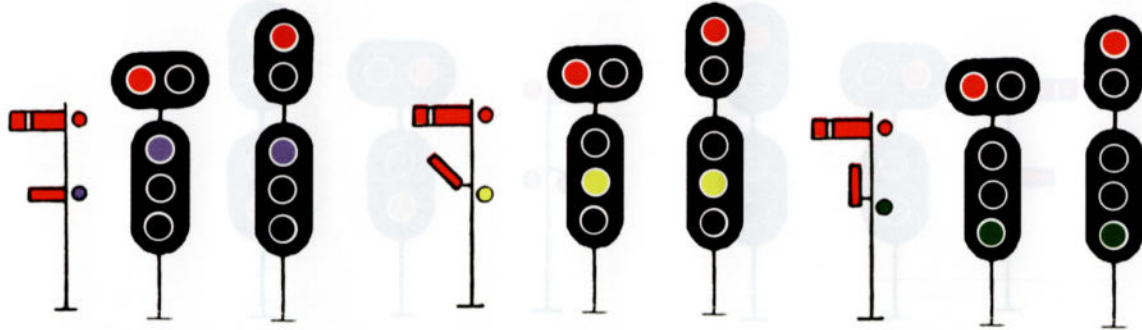
Sein voor rangeringen met terugrit (horizontale en verticale schermen langs lijn 130)



(- rode met paarse lamp leggen stilstand op
(beide seinarmen op 0°)

- rood en groen: rangeringen (terugrit) toegestaan
(groot sein op 0° - rangeersein op 90°)

Rangeersein met drie lampen geplaatst op een stopsein (horizontale of verticale schermen langs lijn 130)



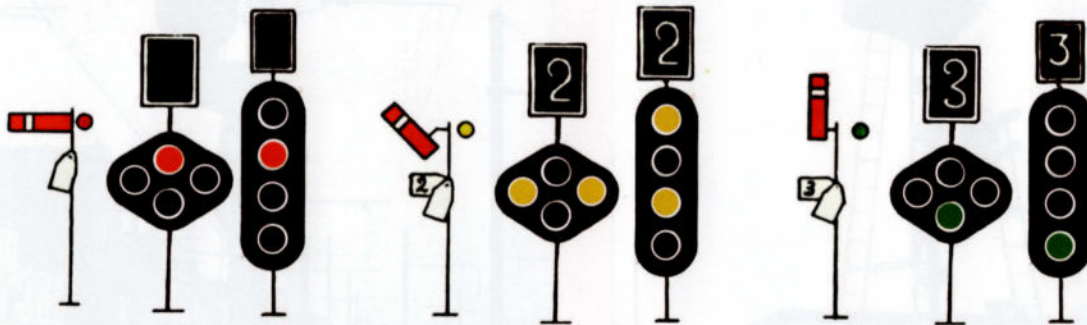
- rode en paarse lamp leggen
stilstand op
(beide seinarmen op 0°)

- rode en gele lamp laten
rangeringen toe
(seinarm stopsein op 0°,
seinarm rangeersein op 45°)

- rode + groene lamp laten een
rangering met terugrit toe
(seinarm stopsein op 0°,
seinarm rangeersein op 90°)

Stopsein met aanduiding van de reisweg (diamantvormig scherm langs de lijn 130)

Op deze seinen kon een bijkomende lichtbak geplaatst worden waarop een letter of een cijfer getoond kon worden. Dit gaf aan voor welke reisweg het sein geopend was. Deze lichtbak bevatte 35 lampen, opgesteld in zeven horizontale rijen van elk vijf lampen. Naargelang de reisweg ging een aantal lampen branden.



- rode lamp: stilstand
(seinarm op 0°)

- twee gele lampen
+ aanduiding reisweg
(seinarm op 45°)

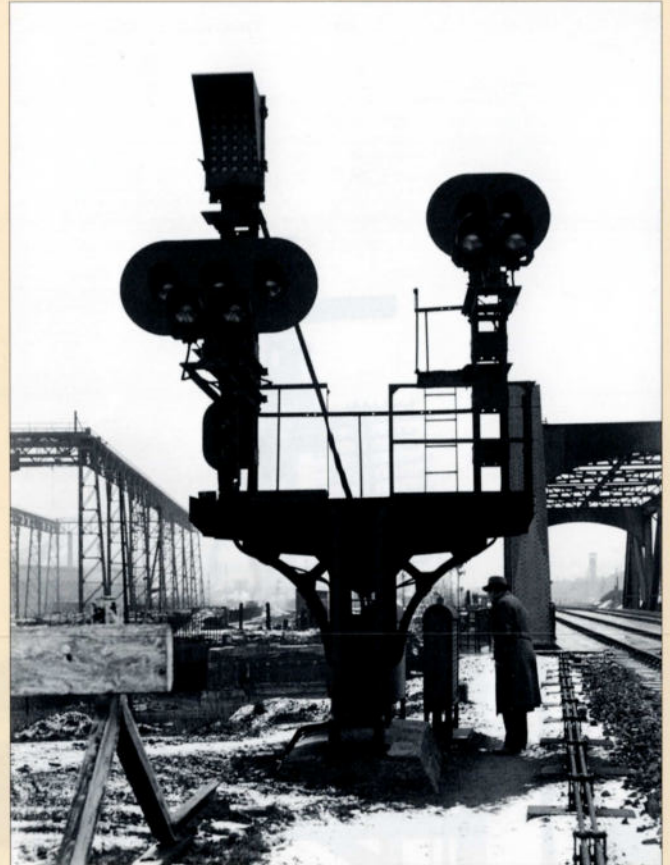
- groene lamp
+ aanduiding reisweg
(seinarm op 90°)

Op de kop van de perrons in Antwerpen-Centraal bevond zich een soort kandelaarsein. In werkelijkheid richtte het rechts geplaatste scherm zich tot het rechter spoor terwijl het hoger geplaatste scherm zich tot het linker spoor richtte. Deze seinen waren van het type "Charleroi-Namur". Op de mast van het sein bevond zich een rangeersein, aangevuld met een aanduiding van de reisweg. Deze aanduiding lichtte enkel op wanneer het rangeersein werd geopend. Op 22 mei 1939 komt de 606 aan met de exprestrein 90 München - Antwerpen-Centraal. Deze trein reed via Mönchengladbach, Budel, Neerpelt en Mol. Foto J. QUANJER, verz. M. HENNEQUIN / TSP.





Deze kandelaar bevond zich in het station van Franière in de richting van Charleroi. In het midden bevindt zich het stopsein voor treinen die verder rijden over de hoofdlijn. Het linker sein richt zich tot treinen die de bundel binnenrijden. Boven dit sein zien we een lichtbak waarin de reisweg wordt aangegeven. Het rechter sein is bestemd voor treinen die naar rechts afbuigen. Let ook op de twee snelheidsborden op het sein: maximaal 25 km/h voor treinen die naar links afbuigen en 20 km/h voor de aftakking naar rechts. Foto NMBS.



Dit sein bevond zich aan de inrit van Montignies, net voor de brug over de Samber. Het is een kandelaar met twee seinen: rechts het sein voor de treinen die over de hoofdlijn verder rijden naar Namur en links het sein voor treinen die de goederenbundel binnenrijden. Het linker scherm bevindt zich tussen een lichtbak met reiswegaanduiding (bovenaan) en een rangeersein (onderaan). Foto NMBS.

Gelijkgronds opgesteld stopsein



- een rode lamp beveelt stilstand
(seinplaat zichtbaar)



- een groene lamp laat doortoe
(weggedraaide seinplaat)



Gelijkgronds opgesteld rangeersein



- een paarse lamp beveelt stilstand
(ronde seinplaat zichtbaar)



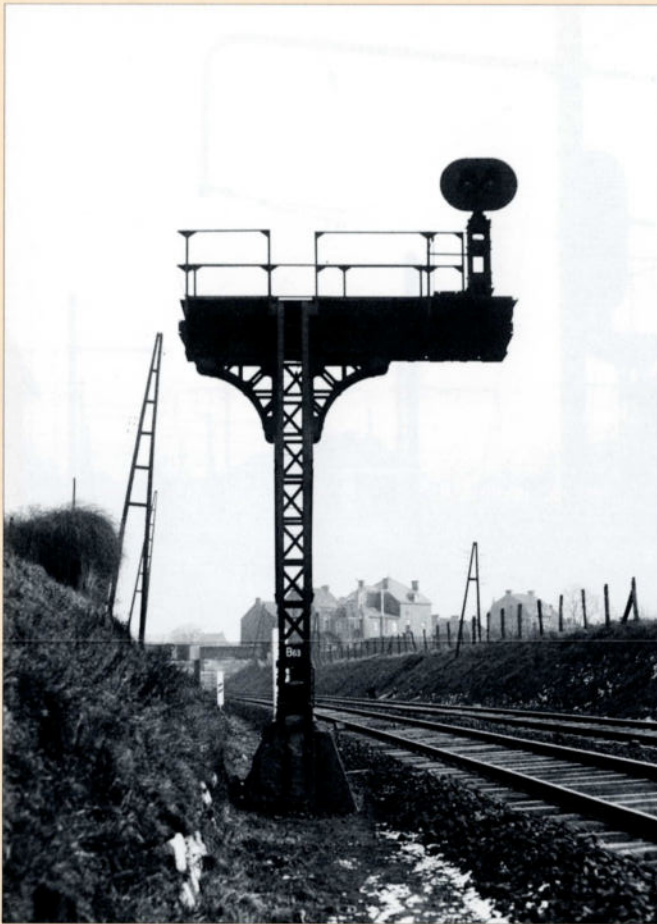
- een gele lamp laat rangeringen toe
(weggedraaide ronde seinplaat)





Een prachtig voorbeeld van de lichtseinen type "Charleroi-Namur". Deze seinbrug bevond zich aan de uitrit van het station Châtelet richting Charleroi. Het hoger geplaatste scherm in het midden richtte zich tot treinen die verder reden over de hoofdlijn. Het linker sein was bestemd voor treinen die de vertakking naar de lijn 138 (richting Acoz) namen terwijl het rechter sein gebruikt werd voor treinen die de goederenbundel van Montignies als bestemming hadden. Dit laatste sein was aangevuld met een lichtbak die de te volgen reisweg aangaf. Het links zichtbare mechanische sein beveiligde de uitrit van spoor 1. De lichtseinen werden enkel langs de hoofdsporen van de lijn 130 geplaatst.

Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.



Een stopsein met twee lampen (rood en groen), gemonteerd op een oude kandelaar, op een niet geïdentificeerde plaats langs de lijn Charleroi - Namur. Foto NMBS.



Deze kandelaar stond in Jemeppe-sur-Sambre, richting Namur. Het rechter scherm was een stopsein met vier lampen, bestemd voor treinen die verder reden over de hoofdlijn. Het linker scherm was een stopsein met vijf lampen dat zich richtte tot treinen die naar links aftakten. Beide seinen waren aangevuld met een rangeersein.

Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.

Het verwittigingssein voor het inritsein van Jemeppe-sur-Sambre vanuit de richting Namur. Het bevond zich net voor de stopplaats Ham-sur-Sambre die zichtbaar is achter de brug. Foto NMBS.



Nog een verwittigingssein met vier lampen langs de lijn 130. Achter het sein zien we de rugzijde van een oud sein met rode plaat. Foto NMBS.





De lijn 25 Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal werd uitgerust met lichtseinen tijdens de elektrificatie van deze verbinding. Stopseinen met vier lampen werden op het uiteinde van de perrons geplaatst. Ze werden aangevuld met rangeerseinen. Foto NMBS.

Tijdens de bouw van het nieuwe station Brussel-Noord werden lichtseinen van het type uit 1935 geplaatst. In 1950 komt een motorstel uit 1935 aan in het station. De verhoogde sporen 10, 11 en 12 van het nieuwe station waren al in dienst. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





*Op 1 oktober 1949 komt een trein, ingesloten tussen de 101.005 en de 101.009, aan te Brussel-Noord. Links zien we het stopsein met vier lampen, aangevuld met een rangeersein, op het uiteinde van perron 11.
Foto J. QUANJER, verzameling NMBS.*

*Een stopsein met twee lampen (rood en groen) in Vilvoorde, richting Antwerpen. De rechts zichtbare lijn 27, die naast de lijn 25 ligt, wordt nog met mechanische seinen beveiligd.
Foto NMBS.*



Een verwittigingssein tussen Vilvoorde en de stopplaats Haren-Buda. Merk op dat het gebruikte scherm toch vier lampen kon bevatten. Foto NMBS.

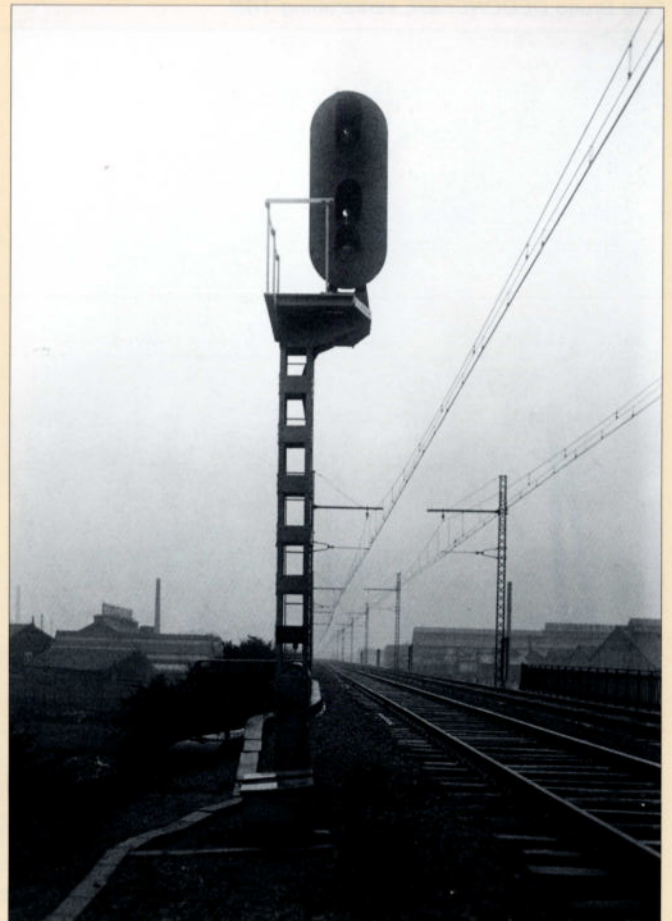




FOTO 133-35 ZW Op 14 februari 1956 waren de lichtseinen uit 1932 nog steeds in dienst langs de lijn 130. In het station van Couillet zien we een goederentrein die richting Charleroi rijdt, gesleept door de 81.026 van de stelplaats Luttre. De trein passeerde zonet een stopsein met vijf lampen in een vierkant scherm. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO 133-36 ZW Op dezelfde dag rijdt een niet geïdentificeerde diesellocomotief van het type 201 over de Samber in de richting van Namur, net buiten het station van Couillet. Voorbij de brug zien we een kandelaar met lichtseinen. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





FOTO 133-37 ZW De 64.044 van de stelplaats Montignies sleept een reizigerstrein, bestaande uit GCI-rijtuigen, naar Charleroi langs het goederenstation van Montignies. De trein passeerde net een stopsein met vier lampen in een diamantvormig scherm. Op de achtergrond, langs het andere spoor, zien we een sein met vijf lampen waarvan de twee gele lichten branden.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Afschaffing

Deze experimentele lichtseinen bleven bestaan tot in de jaren '50. In het begin van dat decennium verdwenen ze langs de lijn 25. Langs de lijn 130 werden ze in twee etappes vervangen tijdens de elektrificatie van deze lijn: in februari 1957 op het baanvak Namur - Moustier en in mei 1959 verdwenen ze tussen Moustier en Charleroi. Deze eerste testen lagen aan de basis van de vandaag nog steeds gebruikte lichtseinen. Met hun oorspronkelijke vorm respecteren ze perfect de beschikbare vrije ruimte. De eerste seinen van dit type werden in 1949 opgesteld langs de lijn 124 (Brussel-Zuid - Charleroi) ter gelegenheid van de elektrificatie van deze verbinding. Onze huidige lichtseinen behoren tot de duidelijkste en meest efficiënte ter wereld. Op dit moment zijn alle lijnen van het Belgische net uitgerust met lichtseinen, met uitzondering van de hogesnelheidslijnen (lijnen 1, 2, 3 en 4). Op deze lijnen zijn enkel de uitritseinen naar het klassieke spoorwegnet normale lichtseinen. Ook alle rangeerseinen zijn vandaag lichtseinen, zij het dan van een ander type.



Op deze foto zien we de uitrit van Tamines in de richting van Namur tijdens de elektrificatie van de lijn 130. De eerste masten voor de bovenleiding zijn in de achtergrond te zien. Links zien we al een modern lichtsein dat echter nog niet in dienst is. De lichtseinen uit 1932 werden afgeschaft bij de indienststelling van de elektrische tractie. De lijn die naar links afbuigt, is de lijn 147 naar Fleurus en de naar rechts afbuigende spoorlijn is de lijn 150 naar Aisemont, Ermeton en Dinant.

Foto NMBS.



Ook in het station Brussel-Zuid werden enkele lichtseinen van het type "Brussel-Antwerpen" opgesteld. Deze seinen met vier lampen stonden op het zuidelijke uiteinde van de perrons. Op deze seinen bevond zich bovendien een scherm met rangerseinen. Op de achtergrond zien we het vroegere seinhuis II van Brussel-Zuid. Archief ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.

Een andere foto van het station Brussel-Zuid, waar de werken nog niet voltooid waren. Enkel het linkerdeel van het nieuwe station is al in dienst. Het niet zichtbare rechterdeel bevond zich nog op een lager niveau. Foto NMBS.





Twee foto's van het station Antwerpen-Centraal tijdens de overgangsfase: twee oude lichtseinen van het type "Charleroi-Namur" zijn nog steeds in dienst, maar niet meer voor lang aangezien er al twee nieuwe seinen werden opgesteld. In het midden van het station zien we de 7.040 van de stelplaats Leuven. Links bevinden zich twee treinen die gesleept worden door elektrische locomotieven van de types 120 en 101. Foto's NMBS.



Denemarken: Bt Cockerill

Sjaellandske Jernbaneselskab M92

In 1892 is door de Deense maatschappij *Sjaellandske Jernbaneselskab* (SJS) een kleine tweeassige tenderlocomotief in dienst genomen die door Cockerill gebouwd is met als nummer 1733. Zij werd genummerd in de reeks M met volgnummer 92. In 1893 werd de locomotief vernummerd naar Ms 301 na de overname door de DSB (Deense spoorwegen), en vervolgens Ms 361.

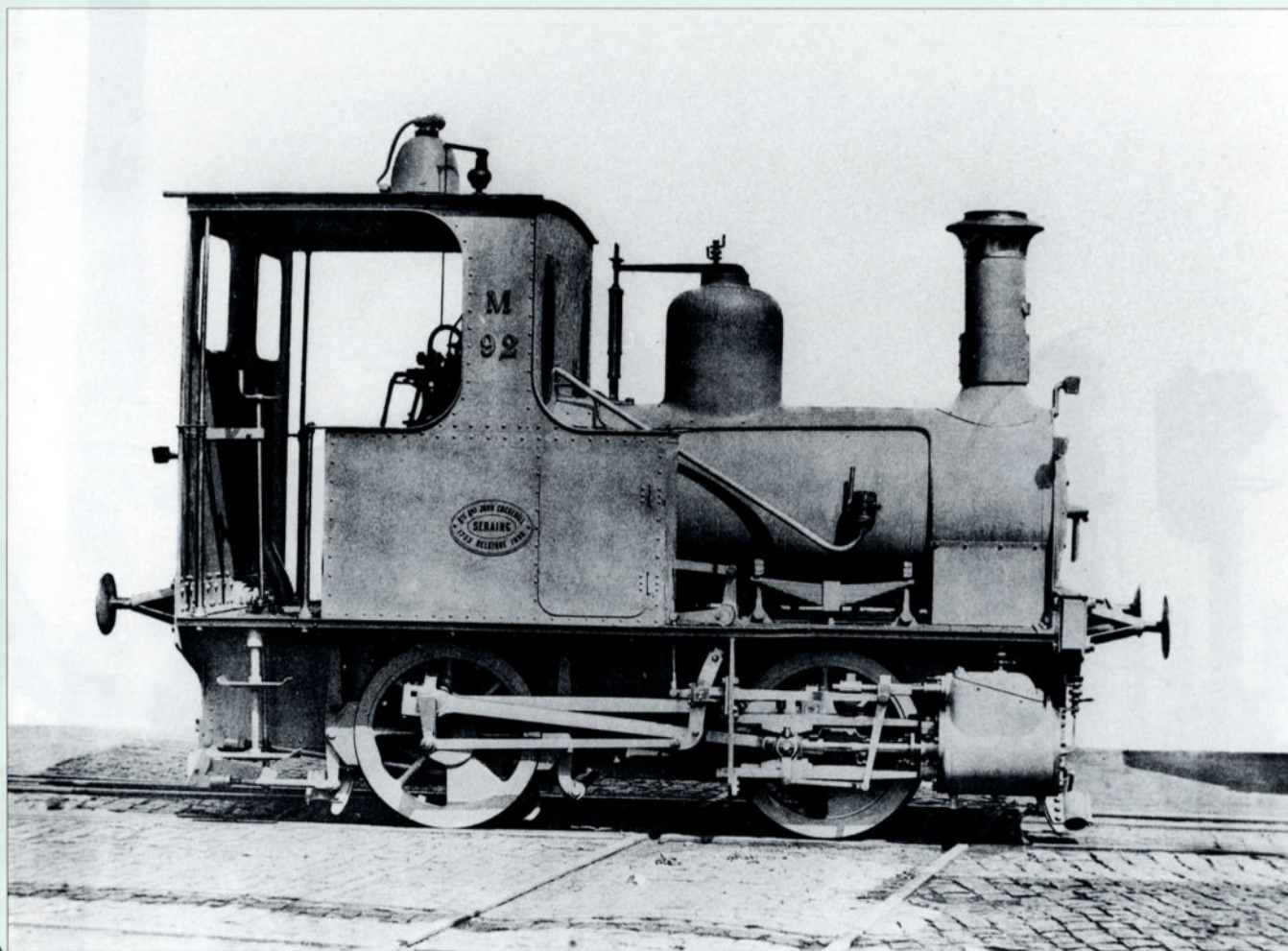
Door deze maatschappij werden de eerste spoorlijnen in het koninkrijk Denemarken aangelegd en uitgebaat. De eerste lijn werd op 26 juni 1847 ingehuldigd tussen Kopenhagen en Roskilde. Op 1 januari 1880 werd de maatschappij overgenomen door de staat.

De M92 werd aangekocht door de SJS om de rangeringen uit te voeren in het oude station van Kopenhagen. In die tijd had het station een heel kleine draaischijf, waardoor het rangeren met rijtuigen enorm werd bemoeilijkt. Daarom bestelde de SJS deze kleine locomotief die samen met een tweeassig rijtuig net op de draaischijf paste. Na de inhuldiging van het nieuwe station in 1911 werd de loc gebruikt in de centrale werkplaatsen van Kopenhagen. Rond 1930 deden de eerste locotractoren met dieseltractie hun intrede waardoor deze kleine loc op 21 september 1932 buiten dienst werd gesteld.

Belangrijkste kenmerken

Aantal:	1
Bouwer:	Cockerill
Constructienummer:	Cockerill 1723
Bouwjaar:	1892
Nummer SJS:	M92
Nieuwe nummers:	Ms 301, later Ms 361
Asindeling:	Bt
Leeg gewicht:	11,7 t
Beladen gewicht:	14,8 t
Totale lengte van de loc:	5,000 m
Diameter van de wielen:	0,890 m
Keteldruk:	10 kg/cm ²
Stoomverdeling:	Walschaerts
Maximale snelheid:	25 km/h
Rem:	met een hendel op de achterwielen
Ketelinhoud:	1,6 m ³
Voorraad steenkool:	0,5 t
Uit dienst:	21 september 1932

De M92 bij het verlaten van de fabriek in 1892. Het machinistenhuis werd later gedeeltelijk afgesloten.
Foto Cockerill, verz. A. DAGANT / TSP.



Frankrijk: 2C nrs. 3.078 t/m 3.080 en 3.303 t/m 3.354

Compagnie du NORD

In 1896 realiseerde de Compagnie du Midi zeer hoge vermogens bij twee nieuwe reeksen 2C compound locomotieven met 4 cilinders, met systeem Glehn-du-Bousquet (Midi reeksen 1300 en 1400). De resultaten stimuleerden de Compagnie du Nord de 1301 te testen van november 1896 tot januari 1897. De machine bleek sterk genoeg om exprestreinen van 200 t te slepen aan meer dan 100 km/h en ook goederentreinen van 1000 t aan 35 km/h. Nog voor deze resultaten bekend waren, bestelde de Nord een reeks van vijftig locomotieven op basis van deze van de Midi. Ze werden van 1897 tot 1898 geleverd en kregen de nummers Nord 3.121 tot 3.170. De bouw van de reeks werd verder gezet tot in 1913. In totaal werden 277 eenheden, genummerd 3.078 t/m 3.354, gebouwd (de nummering was niet gelijk aan de bouwvolgorde).

Drie Belgische constructeurs zorgden voor de levering, met in totaal vijfenvijftig eenheden, afgeleverd in vijf loten:

- 3.078 t/m 3.080: Couillet (nrs. 1649 t/m 1951) in 1911;
- 3.303 t/m 3.314: Couillet (nrs. 1626 t/m 1637) in 1911;
- 3.315 t/m 3.320: Cockerill (nrs. 2812 t/m 2817) in 1910;
- 3.321 t/m 3.334: Energie (nrs. 250 t/m 261) in 1911;
- 3.335 t/m 3.354: Couillet (nrs. 1707 t/m 1726) in 1912.

Aanvankelijk werden zij ingezet om exprestreinen te slepen. Later trokken zijn semi-directe treinen op de grote lijnen, diensttreinen en goederentreinen in sneldienst.

Bij de oprichting van de SNCF in 1938 werden zij vernummerd naar 230 A 1 t/m 277.

In 1946 bestonden er nog 223 machines; in 1951 nog 198 en in 1957 nog 85. De laatste werd geschrapt in 1967.

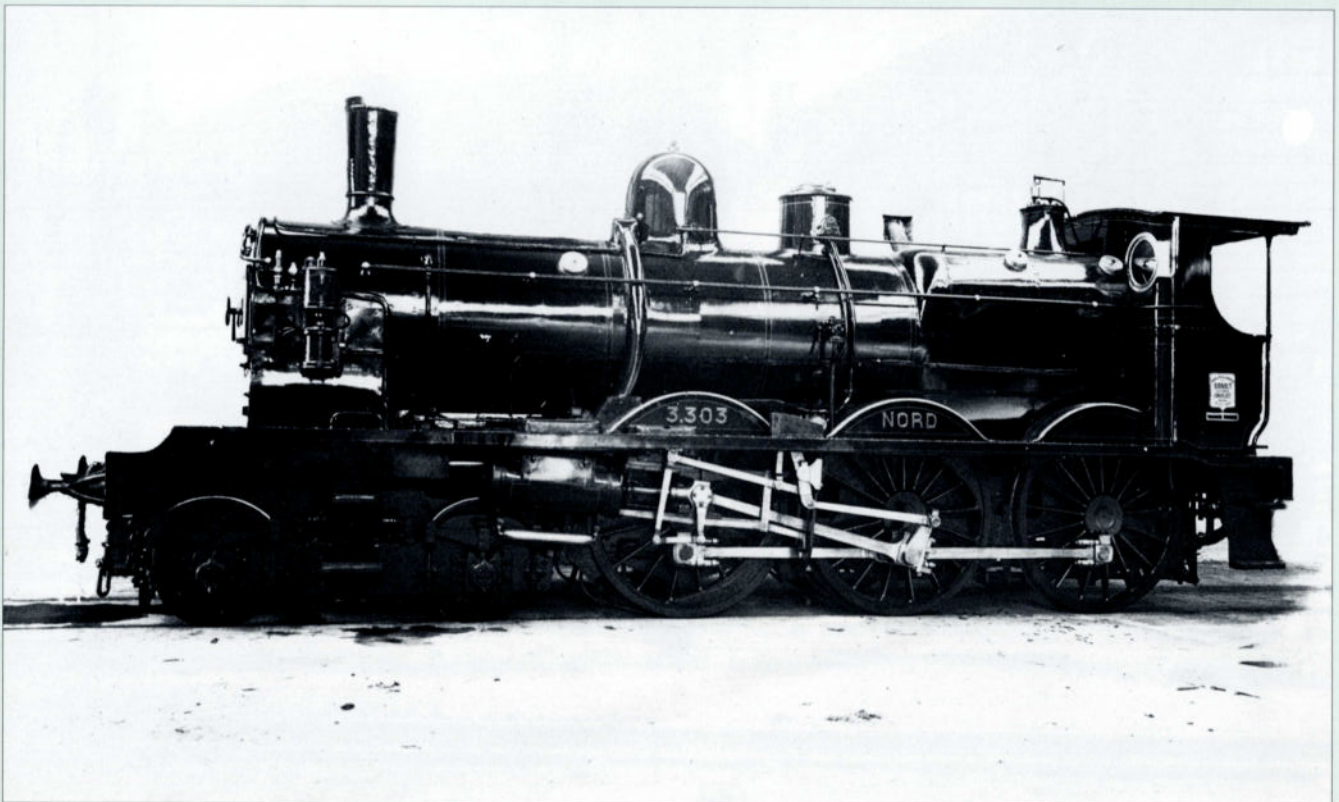
We noteren dat de Nord-Belge tussen 1902 en 1907 een reeks van vierendertig locomotieven, identiek aan de 3.078 tot 3.354, in dienst had. Zij kregen de nummers 321 t/m 362. Vervolgens werden zij bij de NMBS het type 22 nrs. 2221 t/m 2230, 2234 t/m 2245 en 2251 t/m 2262, en in 1946 werden ze vernummerd: 22.001 t/m 22.034.

Voorname kenmerken

Aantal:	277
Nummers Nord:	3.078 t/m 3.080 3.303 t/m 3.354
Nummers SNCF:	230 A 1 tot 277
Levering:	1897 tot 1913
Asindeling:	2C
Leeggewicht:	57,50 t
Adhesiegewicht:	44,46 t
Totaal gewicht:	62,50 t
Diameter aangedreven wielen:	1,750 m
Diameter dragende wielen:	0,850 m
Keteldruk:	15 kg/cm ²
Roosteroppervlakte:	2,38 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte:	177,20 m ²
Aantal cilinders:	4
Diameter hogedrukcilinders:	350 mm
Diameter lagedrukcilinders:	550 mm
Slaglengte van de zuigers:	640 mm
Schuiven:	recht
Stoomverdeling:	Walschaerts
Stoom:	verzadigd
Rem:	Westinghouse
Maximum snelheid:	105 km/h
Vermogen:	1160 pk

Fabrieksfoto van de 3.303, gebouwd in 1911 door Couillet onder nummer 1626 / 1911.

Foto Couillet, verzameling André DAGANT / TSP.



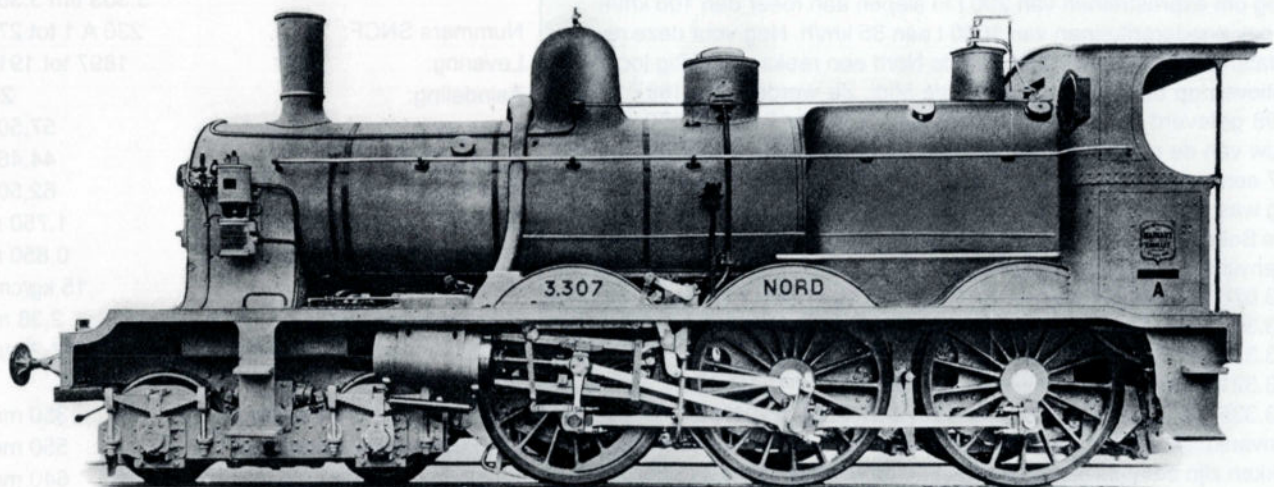
USINES MÉTALLURGIQUES DU HAINAUT SOCIÉTÉ ANONYME À COUILLET (BELGIQUE.)

CODE : Fortune.

LOCOMOTIVE COMPOUND POUR TRAINS EXPRESS

pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord Français.

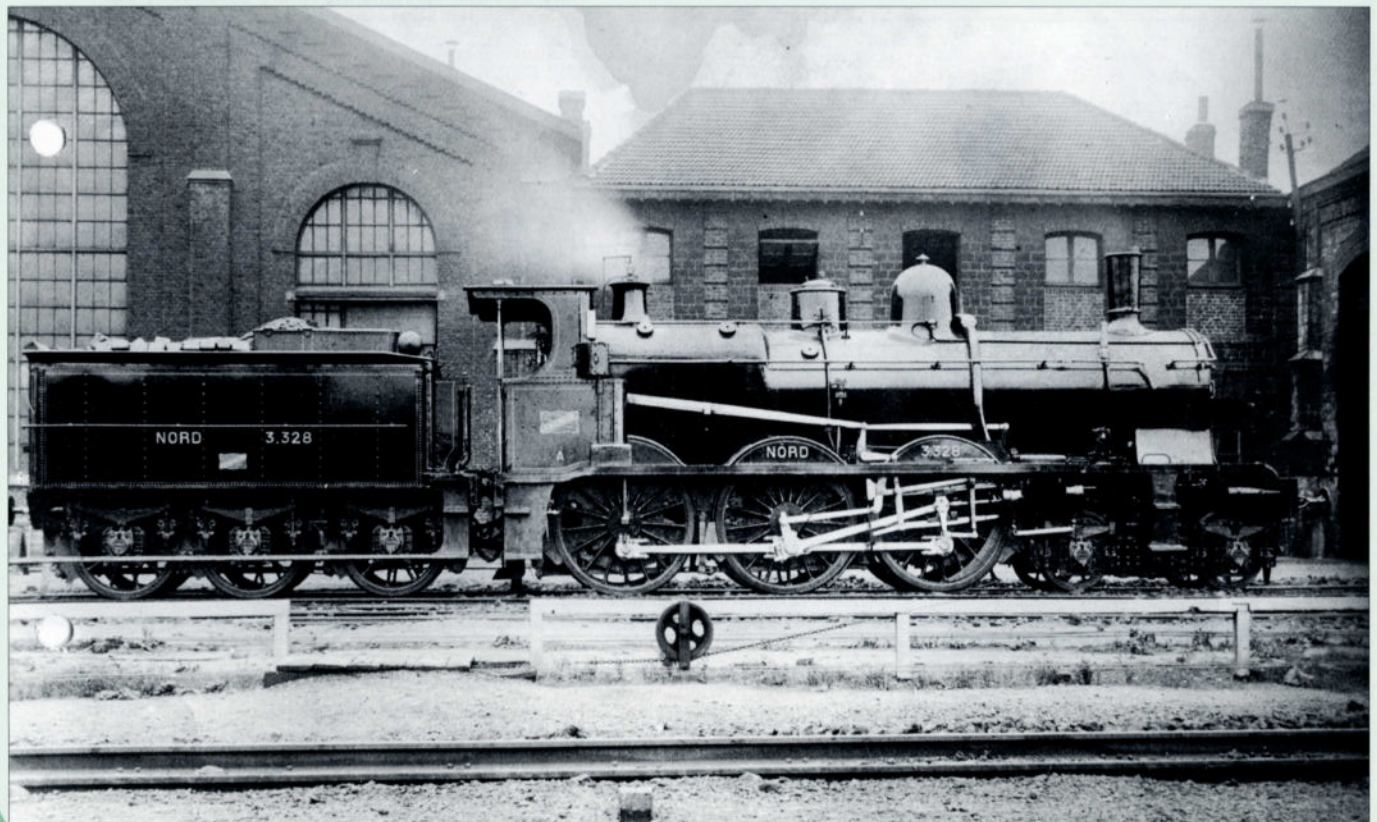
Voie de 1435 m/m.



Poids de la machine à vide	57,5 T.	Light weight of the locomotive	57,5 T.	Peso de la locomotora en vacío	57,5 T.
Poids en ordre de marche	62,5 *	Weight in working order	62,5 *	Peso en servicio	62,5 *
Diamètre des cylindres à vapeur	350 et 550 m/m	Diameter of the steam cylinders	350 and 550 m/m	Diametro de los cilindros de vapor	350 y 550 m/m
Course des pistons	640 *	Stroke of the pistons	640 *	Carrera de los émbolos	640 *
Diamètre des roues accouplées	1750 *	Diameter of the coupled wheels	1750 *	Diametro de las ruedas acopladas	1750 *
Surface de chauffe	177 m ²	Heating surface	177 m ²	Superficie de cale accion	177 m ²

↑ De machine Nord 3.307 (Couillet 1630 / 1911). Uittreksel uit de catalogus van Couillet uit 1923. Verz. André DAGANT / TSP.

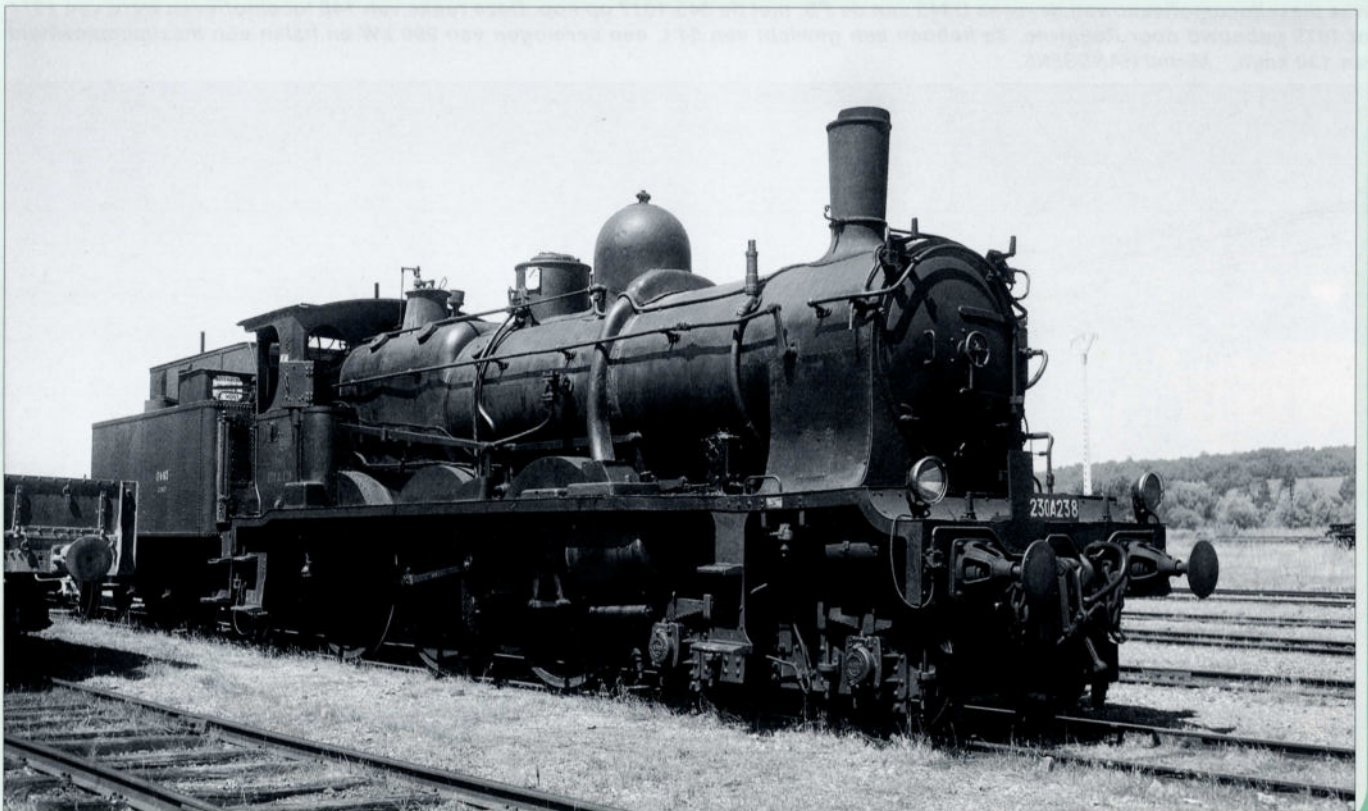
↓ De 3.328 werd gebouwd door Energie in 1911, met het nummer 257. De constructieplaat is zichtbaar op de zijkant van het machinistenhuis. Verzameling André DAGANT / TSP.





↑ **FOTO 133-38 ZW** De 230 A 262 staat op 29 mei 1954 in de rotonde van Valenciennes. Deze locomotief werd gebouwd door Couillet in 1912, met als constructienummer 1711. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

↓ De 230 A 238 van de stelplaats Hirson, gefotografeerd in het station van Guise op 30 juni 1957. Cockerill leverde deze locomotief in 1910 (constructienummer 2812). Foto J. QUANJER, verzameling André DAGANT / TSP.



De wereld rond

"langs de kust"



PORTUGAL FOTO 133-39 Faro is de hoofdstad van de Algarve. De spoorlijn naar Huelva, aan de Spaanse grens, rijdt rond de stad langs de Atlantische Oceaan. Op 13 april 1995 heeft een trein naar Huelva zonet het station van Faro verlaten. Hij wordt gesleept door een diesellocomotief van de reeks 1800, een kleine reeks van 10 machines die in 1968 door English Electric werd gebouwd. Ze hadden een dieselmotor met een vermogen van 2700 pk. Deze reeks werd in 2001 buiten dienst gesteld.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ITALIË FOTO 133-40 Een groot gedeelte van de spoorlijn Bari - Reggio di Calabria ligt langs de Golf van Raranto in Calabrië. Op 2 oktober 2008 rijdt een langeafstandstrein langs de kust in de omgeving van Roseto Capo Spulico. Hij wordt gesleept door twee diesellocomotieven van de reeks D345 van de FS, met de 345.1017 op kop. Deze reeks van 145 locomotieven werd van 1974 tot 1979 gebouwd door Reggiane. Ze hebben een gewicht van 64 t, een vermogen van 990 kW en halen een maximumsnelheid van 130 km/h. Michel HANSENS.





DUITSLAND FOTO 133-41 *Het eiland Sylt is enkel te bereiken per trein of per schip. Wegvoertuigen moeten gebruik maken van de talrijke pendeltreinen tussen Niebüll en Westerland. Op 5 oktober 2010 rijdt één van deze treinen over de Hindenburgdamm die het vasteland met het eiland verbindt. Hij wordt gesleept door twee locomotieven van de reeks 218 van de DBAG.* Michel HANSENS.

VERENIGD KONINKRIJK FOTO 133-42 *Iets meer dan één kilometer voor Dover ligt de lijn uit London via Ashford en Folkestone (gevoed met 750 V gelijkspanning via een derde rail) in een zeer opmerkelijke omgeving. De lijn, die ingebed is tussen de rotsen en de zee, gaat door de tunnel van Shakespeare Cliff. Deze tunnel met twee kokers, gotisch gevormde toegangen en een lengte van 1260 m, heeft een zeer ruim profiel. Hij werd ontworpen door William Cubitt en werd voltooid in mei 1841. Op 29 augustus 2015 komt het motorstel 395 002 van Southeastern uit de tunnel tevoorschijn met een trein van London St Pancras naar Dover. Van deze motorstellen met zes rijtuigen (Class 395) werden 29 exemplaren gebouwd door Hitachi in Japan. Zij kunnen rijden aan 225 km/h onder 25 kV en 160 km/h op de trajecten gevoed met 750 V via derde rail.* Yves STEENEBRUGGEN.



60 jaar geleden...



In 1956 werd een groot aantal locomotieven van het type 123 afgeleverd aan de NMBS: 62 exemplaren van de bestelde 83. De 123.042 zal snel de "Ateliers Métallurgiques de Nivelles" verlaten. 20 juni 1956. Foto AMN, verzameling TSP.

FOTO 133-43 ZW Lijn 37 Liège - Welkenraedt - Aachen Hbf kon elektrisch bereden worden vanaf 16 juni 1966. Daarom werd een speciale trein ingelegd vanuit Brussel-Zuid naar Verviers, die gesleept werd door de 140.002 en 140.004. De trein staat hier in het station Liège-Guillemins en wacht op het doorknippen van het lint. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

50 jaar geleden...



30 jaar geleden...



FOTO 133-44 Op 19 juni 1986 stond de 7201 bij het schrootbedrijf aan de Rederskaai te Brussel. In realiteit was dit echter de 7214 die in november 1985 vernummerd werd naar 7201. De 7214 werd uit dienst genomen op 17 oktober 1985 maar hersteld met onderdelen van de 7201 die op dat ogenblik nog niet was geschrapt. Om de nodige administratie te omzeilen werd zij vernummerd naar 7201. Deze situatie duurde slechts enkele maanden, want de beide machines werden uiteindelijk samen geschrapt op 1 december 1985. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

FOTO 133-45 De autotrein 9295 Bressoux - Saint-Raphaël rijdt op 27 juli 1991 langs het bochtige traject te Cierreux (lijn 42) tussen Vielsalm en Gouvy. De trein wordt gesleept door de 6274 en 5505. Op dit baanvak met zware hellingen, kondigde het gebruik van de dieselmotoren de trein lang van tevoren aan. Foto Christian DOSOGNE, verzameling TSP.

25 jaar geleden...





TULE Motorwagen 80 met bijwagen stopt voor het St-Ambrosius-instituut in de Richard Heintzstraat, in de omgeving waar zich het station Liège-Longdoz bevond. Onbekende datum. Fonds ACEC, verzameling Bois du Cazier.

MIVG Op 29 september 1949 is motorwagen 318 vertrokken aan het NMBS-station Gent-Sint-Pieters. Deze tram had drie assen en maakte deel uit van de reeks 301 t/m 405. Al deze motorwagens ontstonden tussen 1926 en 1934 uit oudere omgebouwde trams (1923 voor het prototype 301). De reeks ging volledig buiten dienst tussen 1963 en 31 maart 1974. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling André WITMEUR / TSP.





NMVB In 1929 bestelde de NMVB bij Carel et Fouché in Frankrijk een reeks van zes tweeassige De Dion-Bouton spoorauto's, uitgerust met een viercilinder benzinemotor van 68 pk die de achterste as aandreef. Geleverd in oktober 1931, kregen deze de nummers AR.5 tot AR.10. De eerste twee reden op de lijn van Sint-Niklaas naar Doel, en de vier andere op de lijn Jambes - Andenne - Huy. De foto toont een spoorauto van de reeks AR.7 t/m AR.10 in de omgeving van Lives in 1933 onderweg naar Jambes, langs de huidige Chaussée de Liège (N90). De zes spoorauto's werden geschrapt in december 1949. Onbekende fotograaf, verz. M STEINKAMP / TSP.

NMVB In juni 1968 wacht motorwagen SE 9983 langs de Denderkaai in Ninove. Dit voertuig maakte deel uit van een reeks van 9 bijwagens gebouwd in 1931 te Braine-le-Comte en onmiddellijk verbouwd tot motorwagen. De 9983 (ex-bijwagen 19164) werd omgebouwd tot SE in 1957 of 1958. Foto Firmin DE RIDDER, verzameling Wim DE RIDDER.



