

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 135 - OKTOBER 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

Ons "Sprookje op het Spoor" heeft plaats gevonden onder een stralende zon tijdens het weekend van 13-14 augustus. Er waren talrijke activiteiten voorzien te Spontin, Dorinne-Durnal en een speciaal spektakel voor de kinderen. Wij danken alle aanwezigen voor hun bezoek.

De komende herfst en winter hebben voor ons een grote uitdaging in petto: de heraanleg van het spoor tussen Braibant en Ciney. Wanneer deze ontbrekende schakel van ongeveer 4 km is gerealiseerd, dan is "Le Chemin de Fer du Bocq" opnieuw verbonden met het nationale net.

Wat betreft de nieuwe boeken: de "Brossels" deel 2 en "Trams in beeld" deel 2 zijn klaar. De kalender LOCO 2017 is eveneens beschikbaar.

Veel leesgenot, de voorzitter



Tijdens het weekend van 13-14 augustus werd "het Sprookje op het Spoor" voorgesteld. Groot en klein vermaakten zich met de "Live-steam" van KMYCA. TSP-CFB.

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.

TE KOOP: Stoomlocomotieven Märklin H0, 3-rail, analoog:

- 3003 24 058
- 3093 KLVM
- 3000 DB 89 006
- 3000 89 028
- 2865 75 057

Fleischmann: 1878 SAAR 78 317
Inlichtingen of doe een bod:
raymond.degraeve@skynet.be

GEZOCHT: OP DE BAAN, nrs. 16 en 17.
Contact: +32 (0)473 96 27 32, Annelies Meskens.

TSP-agenda

3 december 2016: Grote ruilbeurs in ons museum *Rétrotrain* te St.-Ghislain.

Rechtzetting

OP DE BAAN 134

- **pagina 58:** foto bovenaan: de datum moet zijn: 31 maart 1964.
- **pagina 58:** foto onderaan: de datum is **26 november 1951** in plaats van februari 1952.



ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl) organiseert op zaterdag 5 en zondag 6 november een grote modelbouw tentoonstelling in haar lokaal: rue de la gare 77, 4102 Ougrée. Openingsuren: van 9 tot 17 uur. Toegang: € 3, kinderen € 1,5. Info: www.alaf.be
☎: +32(0)479 32 41 72.

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 DESCHPEPPER, Alain JANMART, Anne- Marie MASSARD, Jef VAN OLMEN, Jan MAHIEU, Freddy DELARBRE, ..

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Louis AERTS, ALSTOM, Armand BEERLANDT, Remco BERTENS, William BOECKX, Julien CASIER, Lucien CLAEYS, Roger CRIKELAIRE, Bart DE WOLF, Michel DUMOULIN, Andy ENGELEN, Michel DE ESCH, Walter GOGAERT, Michel HANSENS, Roland HOLBRECHTS, Philippe HOMBROECKX, Serge MATHEY, NMBS-Groep, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIÉRART, Jean-François POLET, RAILPROMO, Marc RIGUELLE, Maarten SCHOUBBEN, Hugo SPELMANS, Yves STEENEBRUGGEN, Cédric STEVINCK, Jean-Pierre TEUGELS, Michel THIRY, Christian VANHECK, Nico VANDEBUERIE, Ivo VANSTEENWINKEL, 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
✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.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.
Gelieve uitsluitend dit nummer te gebruiken zowel voor nationale- als internationale betalingen.
Vermeld steeds duidelijk uw volledig adres.
- U kan eveneens met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, het bedrag in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden.

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Restauratie van materieel en exploitatie

Wilt u zich actief inzetten voor TSP, contacteer dan, telefonisch of per mail:

- **Saint- Ghislain Retrotrain:** David Maroil (FR)
☎ +32 (0)475 20 27 78 - david.et.les.trains@gmail.com
- **Saint- Ghislain Modélisme:** Guy Stiévenart (FR)
☎ +32(0)488 26 86 28
- **Saint- Ghislain bourses:** Rousman Philippe (FR)
☎ +32 (0)477 90 91 95 - philipperousman@yahoo.fr
Rousman Yves: ☎ +32 (0)475 80 98 39 tussen 18 en 20 h)
- **Saint- Ghislain Restauration du matériel:** François Delhaye
☎ +32 (0)498 23 36 22
- **Schaarbeek:** Ph. Hombroekx: ☎ +32 (0)475 76 23 17
- **CFB:** Alain Defechereux(FR): ☎ +32 (0)477 98 91 23

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker.

Wettelijk depot bij verschijning.

FOTO 135-01 De 186 111 van NS bij aankomst te Brussel-Zuid met de IC Benelux 9228 op 14 juli 2016, afkomstig uit Amsterdam. Ivo VAN STEENWINKEL.

OP DE BAAN 135 - OKTOBER 2016

inhoud



10

De 186 111 van NS voor de Benelux



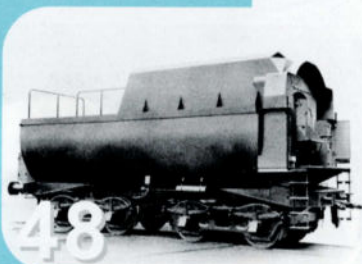
20

Weldra Zwitserse treinstellen voor Pairi Daiza



36

De nieuwe Gotthardtunnel



48

De tenders type 32



2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

8 Locomotieven - statistieken

11 Rijtuigen

12 Schrappingen

14 Varia

19 Toerisme

23 Privéoperatoren

23 Railtrax - RTB - Captrain

25 Rail Feeding

26 DB - ECR

29 Buitenlandse actualiteit

29 Nederland - Oostenrijk

30 Duitsland

32 1800 ex-CFL

34 USA

35 Nederland

36 De nieuwe Gotthardtunnel

46 Wagen 377500

48 De tenders type 32

58 Dit is Belgisch

61 Gisteren - Vandaag

62 De wereld rond

64 Er was eens...

66 Trampagina (13)

ACHTERPAGINA

Op 16 juni 2016 werd de "Rail Panorama Restaurant" (zie ODB 133 p. 32) uitzonderlijk gesleept door de 2825. We zien de trein hier nabij 's-Hertogenbosch. INFO: www.railpromo.nl
Foto Railpromo.

De 1327 sleept op 23 juli 2016 de 40327 en groet de 6321 van De Lijn te Musson (zie pagina 22). Remco BERTENS.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De manifestatie "Sprookje op het spoor" op de CFB vond plaats onder een stralende hemel tijdens het weekend van 13-14 augustus. Er werd een gevarieerd programma met diverse animaties aangeboden, zowel in Spontin als in Dorinne-Durnal.

Op zaterdag en zondag verzorgde een groep acteurs een spektakel voor kinderen. Er waren in totaal tien voorstellingen, die 30 minuten duurden op het perron van Spontin. Volgens het scenario haalde een groep reizigers allerhande fratsen uit terwijl ze op de trein wachtten. Deze bestond uit de stoomlocomotief Yvonne en een platte wagen. Dit spektakel zorgde voor dolle pret bij de kinderen. Na elke voorstelling werd ingestapt in de trein naar Bauche, samengesteld uit twee M1-rijtuigen die ingesloten werden door de 5205 en 7341. Een motorwagen pendelde op het andere gedeelte van de lijn tussen Spontin en Braibant.



Te Dorinne-Durnal kon naast een modelspoorbaan van onze vrienden van de ALAF ook een Deutz-smalspoorlocomotief (600 mm) bewonderd worden. Deze locomotief is eigendom van de Chemin de Fer de Sprimont en ze werd ingezet op een kort resterend stukje smalspoor dat zich nog voor het station bevindt. CFB-TSP.

Aankomst van nieuw materieel

Het Historisch Patrimonium van de NMBS heeft opnieuw enkele voertuigen afgestaan aan TSP. Het gaat om de elektrische locomotief 2801, motorwagen 4006, het M1-prototypertuig 42002 en een zelfflosser Tds van het type 1238A1.

Een eerste overbrenging vond plaats tijdens de nacht van 19 op 20 juni 2016: de 4006, de 2801 en het M1-rijtuig.

Het transport werd uitgevoerd door DB Cargo met behulp van diesellocomotief 6504.

De zelfflosser werd op 27 juni per vrachtwagen naar Spontin gebracht.

De acteurs op het perron van Spontin tijdens de aankomst van de korte trein die door stoomlocomotief Yvonne van het Stoomcentrum Maldegem wordt gesleept. Deze machine werd gebouwd door Saint-Léonard in 1893 (constructienummer 947) en het is de oudste nog rijdende stoomlocomotief in België. CFB-TSP.



Een nieuwe goederenwagen op Le Chemin de Fer du Bocq

Deze zelflosser werd in 1963 gebouwd door "La Brugeoise et Nivelles S.A." als een normale zelflosser van het type 1000E1 - Eds (E: normale stortwagen, d: lossen door zwaartekracht langs beide zijden, s: maximumsnelheid 100 km/h). Bij de NMBS werd hij ingeschreven onder het nummer 1 023281 (het immatriculatienummer bevat echter slechts de laatste zes cijfers, dus 023281).

In 1974 werden 98 wagens van het type Eds door de Centrale Werkplaats van Cuesmes omgebouwd tot wagens van het type Tds (T: met zwenkdak). Ze werden aanvankelijk ondergebracht in het type 1000D5. Onze wagen is de laatste die werd omgebouwd en hij kreeg het UIC-nummer 21 88 573 2297-6. Later werden deze voertuigen het type 1238A1 en kreeg onze wagen het UIC-nummer 21 88 073 0905-7. Zijn laatste inzet was het vervoer van meststoffen voor de landbouwsector.

Vervolgens werd deze wagen afgesteld in de museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre als onderdeel van de verzameling van het Historisch Patrimonium van de NMBS. Hij werd tenslotte afgestaan aan TSP en op 27 juni 2016 kwam hij per vrachtwagen aan in Spontin. Hier vervoegt deze wagen een andere zelflosser, echter zonder zwenkdak, die ingezet wordt voor de aanvoer van ballast.

Kort na zijn aankomst onderging de wagen een inspectie (smering, nazicht van de remmen, vervangen van remblokken en het herstellen van de losinstallatie). Dit was geen klein werkje! Daarna werd hij onmiddellijk ingezet voor het storten van ballast op het heraangelegde baanvak in Braibant. De Chemin de Fer du Bocq beschikt nu over twee zelflossers, wat de werken een duw in de rug geeft. Het laden van de ballast gebeurt in de steengroeve van Dorinne waarna de wagen naar de plaats van de werken gesleept moet worden. De aanwezigheid van een tweede wagen laat toe het volume te verdubbelen hetgeen de rentabiliteit ten goede komt.



Aankomst van de Tds in Spontin op 27 juni 2016. CFB-TSP.

FOTO 135-02 Op 20 juni 2016 wacht de 6504 van DB Cargo in La Louvière-Sud op het vertreksein. De trein bestaat (in volgorde) uit de 4006, de 2801 en het M1-rijtuig 42.002. TSP.





Onze reis van 18 juli: bezoek aan de RTM

Op 18 juli 2016 organiseerden we een bezoek aan de Nederlandse museumtramlijn van de *Stichting voorheen RTM*, in de provincie Zeeland. Deze vereniging baat een 10 km lange smalspoorlijn (spoorbreedte 1067 mm) uit tussen Ouddorp en Scharendijke via Port Zélande. Het grootste deel van deze lijn ligt op één van de afsluitdijken die deel uitmaken van het Deltaplan (zie ook *Op de Baan 131*, blz. 54 t/m 56). Deze lijn is voor ons interessant omdat de verzameling heel wat in België gebouwde rijtuigen en goederenwagens omvat.

Deze reis moest op een maandag ingelegd worden zodat we de lijn voor ons alleen zouden hebben.

Onder een stralende hemel zette onze bus koers richting Ouddorp. Via de tunnel onder de Westerschelde (nabij Terneuzen) bereikten we eerst Sloehaven, waar we een kleine omweg maakten om de 9802 van LOCON te fotograferen. Dit is de vroegere 6325 van de NMBS. De locomotief stond op



FOTO 135-03 De 9802 (ex-6325 van de NMBS) in Sloehaven. In de achtergrond zien we de 106 van Rail Feeding, de vroegere 7387 van de NMBS. TSP.

FOTO 135-04 Onze eerste speciale trein werd gesleept door dieselmotorwagen M67. Hij bestond uit de rijtuigen AB 394 + BD 438 (gebouwd in België in 1898 door "La Métallurgique") en de AB 398. Deze motorwagen met een volledig houten kast werd in 1949 gebouwd door de werkplaats van de RTM. De trein werd gefotografeerd tijdens een fotostop te Port Zélande. TSP.



een doodspoor en kon vanop de weg gefotografeerd worden. Ook de 106 van Rail Feeding (de vroegere 7387 van de NMBS) bevond zich hier.

Na onze aankomst in Ouddorp, waar zich de stelplaats en het museum van de RTM bevinden, konden we instappen in een eerste speciale trein die was samengesteld met drie houten rijtuigen. Hij werd gesleept door de schitterende houten motorwagen M67. Het middelste rijtuig, de BD 438, werd in 1898 gebouwd door "La Métallurgique".

Over de volledige lengte van de lijn werden talrijke fotostops georganiseerd.

Na de terugkeer te Ouddorp stapten we in het rijtuig AB 394 dat in een goederentrein werd geplaatst. De trein bestond uit dieselmotorwagen MD 1805, het rijtuig AB 394, het postrijtuig 291 en de goederenwagens 642, 700, 728, 581, 635, 615, 1111 en 296. De 581, 635 en 615 werden in België gebouwd door "La Métallurgique" te Nivelles, respectievelijk in 1906, 1906 en 1900.

Na een schitterende dag bracht de bus ons weer naar Brussel.



FOTO 135-05 Stortwagen 581 werd in 1906 gebouwd door "La Métallurgique" te Nivelles. De twee andere voertuigen van Belgische origine werden getoond in OP DE BAAN 131 bladzijde 54. TSP.

FOTO 135-06 Onze goederentrein gefotografeerd op één van de afsluitdijken. Hij wordt gesleept door motorwagen MD 1805. Dit voertuig werd in 1952 gebouwd door de N.V. Carrosseriefabriek "Hoogeveen" en de werkplaats van de RTM op een chassis dat uit 1913 dateert. TSP.



Locomotieven

reeks 13

● NMBS-Technics begon dit jaar met de algemene revisie van de vijftien exemplaren van de reeks 13 (1346-1360) waarover zij beschikt. De 1350 kwam als eerste aan in de CW Salzannes.

De locomotieven 1312 en 1313 van B-Logistics, worden als enige opgenomen in de planning voor een revisie. De vrachtoperator is meer dan teleurgesteld over de slechte betrouwbaarheid van de reeks. Er wordt onderzocht om de ganse reeks af te voeren. Al is er nog geen definitief besluit genomen, er moet vooralsnog een 13 naar het testcircuit te Velim, in Tsjechië, dit voor het uitvoeren van de elektromagnetische compatibiliteitstesten. Deze moeten B-Logistics helpen om een volledig dossier op te maken voor de eventuele verkoop van deze locomotieven.

RECHTZETTINGEN

In ODB 134 blz. 7, in de kolom schrappingen staat: 602: 27-11-2005; moet zijn 27-11-2015.
De werkplaatsen van de geschrapte motorstellen zijn:
- NK voor de 602, 604, 606, 610, 617, 619;
- GCR voor de 687, 699;
- FSD voor de 692, 704, 705;
- LK voor de 761, 771, 780, 782;
- FSR voor de 763.

SCHRAPPINGEN

615: 28-08-2015 NK
688: 28-08-2015 FSD
690, 691: 28-08-2015 GCR
691: 28-08-2015 GCR
693: 28-08-2015 FSD
694: 28-08-2015 GCR
702, 703, 754: 28-08-2015 FSD
758, 759, 766: 28-08-2015 FSR
777: 28-08-2015 LK
1318: 10-06-2013 FNND

UIT REVISIE

358: -06-2016 MOD
384: -05-2016 MOD
438: -07-2016 MOD

442: 13-07-2016 RI
483: -05-2016 RI
560: -05-2016 RI
559: -05-2016 RI
568: -06-2016 RI
918: -06-2016 MOD
922: -06-2016 MOD
937: -05-2016 MOD
942: -05-2016 MOD

OVERBRENGINGEN

7743: FNND → GCR 02-06-2016
7749: FNND → GCR 02-06-2016
7763: FNND → GCR 02-06-2016

IN PARK

809: 14-06-2016 GCR

AFKORTINGEN

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

De ex-1203 NMBS werd verbouwd door CZ LOKO naar de nieuwe Tsjechische reeks 365 en is toegekomen in de stelplaats van de SD-opolejová doprava (SD-KD) te Tušimice op 17 juli 2016. 's Anderendaags begon de locomotief, die de naam EffiLiner 3000 kreeg, aan een reeks testritten voor kolentreinen van deze privéoperator, op de industriële lijnen Tušimice-Bøezno en Tušimice-Prunéřov. De ritten gebeurden deels in gezelschap van de Bo-Bo-Bo 184.504 van de SD-KD. Sinds begin augustus sleept de 365 001 treinen onder 3 kV op het nationale net. Op 24 augustus sleepte zij onder 25 kV een kolentrein naar de elektrische centrale van Plzeň (Plzeňská Teplárenská). Zij werd tentoongesteld op de "Innotrans-salon" te Berlin van 20 - 23 september 2016. Dit gemoderniseerde prototype is nu eigendom van CZ Logistics, de leasing-pool van CZ LOKO.

"EffiLiner 3000" 365.001 en SD-KD 184.504 aan kop van een lege kolentrein op 16 augustus bij vertrek uit de elektrische centrale Tušimice II, ingebruik genomen in 1974. Foto SD-KD.



reeks 27

- Tijdens de maand augustus 2016 werd de 2701 ter beschikking gesteld van Siemens en overgebracht naar het testcentrum te Wildenrath in Duitsland. Het doel is het uittesten van het MUX-multiplexstelsel om deze reeks eventueel te koppelen met de locomotieven van de reeksen 18 en 19 om zo in dubbeltractie te kunnen rijden.

reeks 28

- De 2810 is onderverhuurd aan Bombardier en ondergaat een reeks testen van de pantografen, samen met de 186 242 ITL tussen Wiener Neustadt en Ternitz (A).

reeks 77

- NMBS-Logistics heeft een contract met Solvay voor het transport van kalksteen tussen de kalksteengroeve van Les Petons te Yves-Gomezée en de fabriek te Millingen (D). De exploitant zal vanaf begin van 2017 instaan voor het vervoer in open-access.

Sinds de start in juli 2004 werd dit ver-



De 5506 in het station Beauraing bij de terugrit uit Bertrix op 13 juli 2016. Georgy LEJEUNE.

keer gezamenlijk verzorgd door DB Cargo en NMBS-Logistics.

De belangrijkste verandering is de

vervanging van de locomotieven van de reeks 28 door locomotieven van reeks 77 ATB en het opnieuw rijden via Visé, Sittard en Venlo.

De 5506 heeft als laatste 55 TVM een grote revisie ondergaan. Er werd een proefrit gereden tussen de CW Salzannes en Bertrix op 13 juli 2016. Zij werd hier gefotografeerd te Godinne op weg naar Dinant. Jean-François POLET.



Benelux

● De 2835, die sinds 14 december 2015 gebruikt werd in de Benelux-dienst ter vervanging van de 186 142 die tot die datum door de NMBS verhuurd werd aan de NS, rijdt terug voor NMBS-Logistics. Ze is in de loop van de maand juli 2016 vervangen door de 186 111 van NS. Deze loc behoort tot de reeks van twaalf TRAXX'en (186 111 t/m 122) die sinds september 2008 door de NS gehuurd wordt bij Alpha Trains.

NS ontvangt momenteel het tweede lot van hun reeks TRAXX'en die ze bij Bombardier hebben besteld. Het gaat om 26 nieuwe locomotieven die de 19 bestaande komen versterken.

Tegen het einde van het jaar zullen de Nederlandse Spoorwegen 65 TRAXX-locomotieven in dienst hebben: 45 locs in eigen beheer (186 001 t/m 045), 12 locs gehuurd bij Alpha Trains (186 111 t/m 122) en acht locs gehuurd bij Macquarie Rail (186 142, 144, 148, 149, 236, 237, 238 en 239).

Volgens sommige bronnen zouden de Benelux-treinen vanaf december 2016 door deze locs gesleept worden. Vanaf dan zouden ze ook over de Nederlandse



FOTO 135-08 Sinds het begin van juli 2016 rijdt de NS-TRAXX 186 111 in de omloop van de Benelux-treinen. Op 14 juli 2016 rijdt de IC 9228 Amsterdam CS - Brussel-Zuid door Duffel. Armand BEERLANDT.

Hogesnelheidslijn kunnen rijden. Om frontwissels te mijden, zouden deze treinen permanent omkaderd worden door twee locomotieven, zoals dat reeds het geval is bij de getrokken IC-treinen in Nederland die de Fyra vervangen.

● Sedert 28 augustus worden opnieuw stammen met I10-rijtuigen ingezet.

● Sedert half augustus zijn er geen rijtuigen meer in de oude Fyra-livrei in dienst.

FOTO 135-09 Op 9 juli 2016 rijdt de IC 9244 Amsterdam CS - Brussel-Zuid door het station van Schaarbeek. Julien CASIER.



M6-rijtuigen

Een aantal M6-rijtuigen werd in het verleden aangepast om tegen 200 km/h te kunnen rijden. Snel werd de snelheid verlaagd tot 170 km/h. Dit gebeurde ten gevolge hevige schommelbewegingen die optraden bij snelheden van 200 km/h (zie ODB 119, p. 14-15). Vanaf juni mogen deze rijtuigen opnieuw aan 200 km/h rijden door de plaatsing van nieuwe schokdempers waarvan onder andere de pneumatische ophanging kan worden aangepast. De wielen kregen ook een nieuw, aangepast profiel. 63 rijtuigen, waarvan 10 A, 45 B en 8 BD werden aangepast.

Twee nieuwe ICE-verbindingen

Vanaf 11 december 2016 legt de DB twee nieuwe ICE-verbindingen in tussen Frankfurt/Main en Brussel-Zuid. Hierdoor ontstaat een twee-uurdienst en in tegenstelling tot de Thalys is een reservatie niet noodzakelijk.

De nieuwe verbindingen:

- Frankfurt 08.24 - Brussel-Zuid 11.35
- Frankfurt 12.29 - Brussel-Zuid 15.35
- Brussel-Zuid 12.25 - Frankfurt 15.30
- Brussel-Zuid 16.25 - Frankfurt 19.30

→↓ Op 27 juni 2016 werd op de Thalys 4341 het ETCS getest. De testrit startte te Brussel-Zuid en ging via Namur tot Andenne. Vanuit Andenne reed men via Namur naar Dinant en vervolgens terug naar Brussel.

Rechts: doorrit te Jambes.

Jean-François POLET.

Onder: voor de rotsen van Marche-Les-Dames.

Lucien CLAEYS.



Naar aanleiding van de grote muziekfestivals legde de NMBS meerdere speciale treinen in. Een "Party Train" bestond uit acht M4-rijtuigen, ingesloten tussen twee locomotieven reeks 27. Voor de gelegenheid werd het bar-discorijtuig SR-3 17.903 speciaal bestickerd. Op 29 juni 2016 rijdt dit voertuig Schaarbeek voorbij tijdens een lege rit naar Vorst-Rijtuigen. De "Party Train" kwam van het festival "Rock Werchter". Lucien CLAEYS.



596

Levering NMBS:		09-02-1971
Nummering:	852:	09-02-1971
	596:	07-10-1980
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	09-02-1971
	⇒ Charleroi-Sud:	15-06-2003
	⇒ Kinkempois:	10-12-2006
Uit exploitatie:		21-12-2013

FOTO 133-10

*Erquelinnes, 28 juli 2008.
Serge MARTIN.*



597

Levering NMBS:		02-03-1971
Nummering:	853:	02-03-1971
	597:	07-10-1980
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	02-03-1971
	⇒ Charleroi-Sud:	15-06-2003
	⇒ Kinkempois:	10-12-2006
Uit exploitatie:		31-12-2013

FOTO 133-11

*Brussel-Noord, 13 januari 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



598

Levering NMBS:		15-03-1971
Nummering:	854:	15-03-1971
	598:	07-10-1980
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	15-03-1971
	⇒ Charleroi-Sud:	15-06-2003
	⇒ Kinkempois:	10-12-2006
Uit exploitatie:		31-12-2013
Uit exploitatie:		03-10-2013

FOTO 133-12 *Schaarbeek, 15 juni 1993. J-L VDH.*



600

Levering NMBS:		19-04-1971
Nummering:	856:	19-04-1971
	600:	07-10-1980
Stelplaatsen:	⇒ Schaarbeek:	19-04-1971
	⇒ Charleroi-Sud:	15-06-2003
	⇒ Kinkempois:	10-12-2006
Uit exploitatie:		29-09-2013

FOTO 133-13 *Schaarbeek, 30 januari 1981. J-L VDH.*



6313

Levering NMBS:		15-07-1966
Nummering:	212.213:	15-07-1966
	6313:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Tournai :	12-11-1962
	⇒ Kortrijk :	15-01-1982
	⇒ Merelbeke :	31-05-1987
	⇒ Kinkempois :	15-02-2002
Uit exploitatie:		20-01-2014

FOTO 133-14

*Okegem, 15 september 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



6225

Levering NMBS:		24-01-1963
Nummering:	212.225:	24-01-1963
	6225:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Kinkempois:	24-01-1963
	⇒ Haine-St-Pierre:	?
	⇒ Merelbeke:	08-02-1980
	⇒ Kinkempois:	10-12-2002
Uit exploitatie:		20-01-2014

FOTO 133-15 *Epegem, 24 september 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



6227

levering NMBS:		05-02-1963
Nummering:	212.227:	05-02-1963
	6227:	01-01-1971
Stelplaatsen:	⇒ Kinkempois:	05-02-1963
	⇒ Hasselt:	27-09-1970
	⇒ Merelbeke / Aalst:	30-10-1970
	⇒ Merelbeke:	03-06-1984
	⇒ Kinkempois:	01-09-1995

Uit exploitatie:
FOTO 133-16 *Brussel-Noord, 31 januari 1978.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5709

Constructeur:	Vossloh G2000-3 500 1640/2006	
Eigenaar:	Alfa Trains Belgium	
Gehuurd door NMBS:	18-06-2012 - 29-10-2012 20-06-2013 - 20-01-2014	
Nummering:	5709:	18-06-2012
Stelplaatsen:	⇒ Antwerpen-Noord	

FOTO 133-17

*Erquelinnes, 24 juni 2012.
Yves STEENEBRUGGEN.*



Een nieuwe kraan voor Infrabel

Infrabel kocht een nieuwe krachtige kraan die gewichten tot 160 ton kan optillen.

Ze werd gebouwd door de Duitse firma Kirow Kranunion en is van het type Multi Tasker 1200. De kraan staat op vier draaistellen en telt in totaal acht assen.

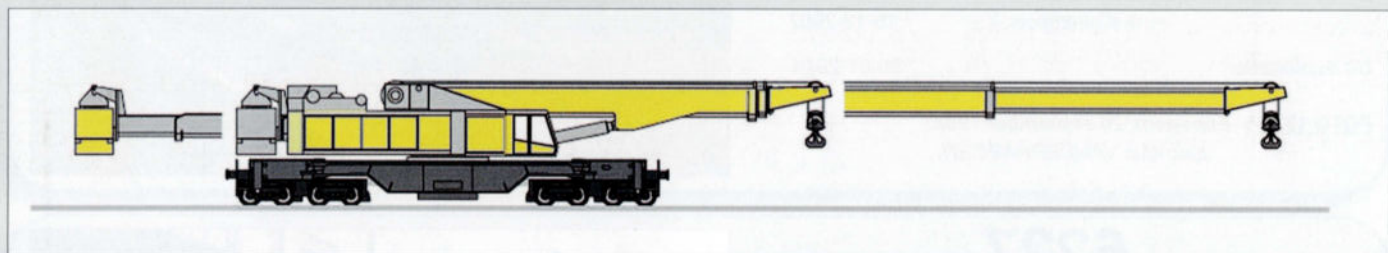
Dit type kraan kan in zeer speciale omstandigheden werken, zoals op plaatsen waar weinig plaats is of op hellingen (de kast blijft horizontaal ook al staat het chassis op een helling), dit zonder het verkeer op een nevenliggend spoor te hinderen. Bovendien kan ze zware lasten tillen terwijl de kraanarm horizontaal blijft dankzij de verplaatsbare contragewichten die naar achter kunnen glijden. Dit laat toe onder bruggen, onder bovenleiding of in tunnels te werken. Haar telescopi-



De Multi Tasker 1200-kraan van Infrabel in actie te Schaarbeek bij het vervangen van een wissel. Met deze nieuwe kraan wordt het werk veel sneller en nauwkeuriger uitgevoerd. Infrabel, 28 januari 2016.

sche kraanarm kan ver vooruit reiken. De kraan werd begin januari 2016 geleverd en ze kreeg het nummer 99 88 9511 008-3.

Haar begeleidingswagen waarop de kraanarm rust heeft het nummer 99 88 9511 009-1.



Een achteraanzicht van de kraan met de beweegbare contragewichten. Vilvoorde, 1 augustus 2016. Lucien CLAEYS.



Lijn 144 Gembloux - Jemeppe-s/S

Zoals vermeld in ons vorig nummer, werd het spoor B definitief buiten dienst gesteld hoewel 2/3 van de 14 km tussen Gembloux en Jemeppe-sur-Sambre vijf jaar geleden werden vernieuwd. De kunstwerken op de lijn werden tussen 2008 en 2010 vernieuwd.

Het nu buiten dienst gestelde spoor werd nog in november 2015 uitgerust met ETCS.

De ticketautomaten werden in 2015 geplaatst op de perrons langs het spoor B. Sindsdien moeten de reizigers twee keer het spoor oversteken en het bord "perron buiten dienst" negeren om een vervoersbewijs te kunnen kopen!

Het op enkelspoor brengen van L144 was al jaren gepland, echter op voorwaarde dat L147 op dubbelspoor gebracht zou worden. Vandaag zijn ze beide enkel-sporig.

De reden hiervoor is dat men het spoor A enkele centimeter wil verplaatsen in de tunnel van Onoz om het profiel van de tunnel te vergroten en de inzet van M6-rijtuigen mogelijk te maken.



Te Onoz-Spy werd spoor B van lijn 144 uitgebroken, terwijl spoor A verlegd is naar het midden van de bedding. De bovenleiding werd over heel de lengte van spoor B verwijderd. Alain DEFECHEREUX, 20 augustus 2016.

FOTO 135-18 De vernieuwingswerken in het station van Oostende gaan goed vooruit. Een (niet bepaald fraaie) transparante overkapping overspant de sporen en het tram- en busstation. Hierdoor ontstaat een grote overkapt esplanade. Onder deze esplanade worden een parking met 680 plaatsen ingericht. De perrons worden volledig nieuw gebouwd. Ook het stationsgebouw ondergaat een volledige renovatie. Zie ook ODB 107, p. 40. Julien CASIER, 16 augustus 2016.



L161: bouw van een overdekte sleuf

Om de veiligheid van het treinverkeer in de insnijding van Beauvallon (tussen Rhisnes en Namur aan de lijn 161 Brussel - Namur) te verhogen, begon Infrabel begin september met grote werken om de spoorlijn te beschermen tegen grondverzakkingen. Er komt een 250 m lange betonnen bak op de plaats waar de huidige rotswanden instabiel zijn. Deze werken, die een invloed op het treinverkeer zullen hebben, zullen een blijvende garantie voor de veiligheid vormen.

Deze plaats, op 2 km van de uitrit van het station van Namur richting Brussel, wordt al sinds 1999 permanent in het oog gehouden. In dat jaar bracht een geologische studie immers aan het licht dat de rotswanden langs de insnijding

van Beauvallon belangrijke scheuren vertoonden. Samengevat: de aard van de ondergrond en de gebarsten rotsen zorgen voor een verhoogd risico op aardverschuivingen die op de lager gelegen spoorlijn terecht kunnen komen. Er werden in eerste instantie metalen netten geplaatst om de wanden te beveiligen.

Na verschillende onderzoeken bleek echter dat er drastische maatregelen nodig zijn om ook in de toekomst de veiligheid te kunnen waarborgen.

In mei 2016 werd begonnen met de eerste graafwerken, nog zonder invloed op het verkeer. In september startten dan de grote werken die ongeveer 15 maanden zullen duren. Er werd gekozen voor een overdekte sleuf om alle risico's in de toekomst uit te sluiten. In een eerste fase wordt de rotswand naast het spoor afgegraven, een operatie waarbij maar liefst 30.000 m³ aarde en rotsen wordt verwijderd. Vervolgens wordt langs beide zijden van

de spoorlijn een betonnen muur gebouwd als bescherming. Tot slot wordt een betonnen dak op de muren gelegd. De treinen zullen hier dus door een overdekte sleuf rijden. De werken moeten in de herfst van 2017 voltooid zijn. Deze investering bedraagt ongeveer 8 miljoen euro.

Met niet minder dan 160 treinen per dag is de spoorlijn Brussel - Ottignies - Namur één van de drukste van het net. Het is dus niet eenvoudig om dergelijke werken te plannen omdat naast de bouwkundige aspecten ook rekening gehouden moet worden met de organisatie van het treinverkeer. De aard van de werken laat niet toe om beide sporen in dienst te houden.

Dit betekent dat de werken in twee fasen uitgevoerd zullen worden:

- van september 2016 tot juni 2017 wordt er over een afstand van 6 km een dienst op enkelspoor georganiseerd;
- de tweede fase zal van juni tot oktober 2017 duren.

Athus binnenkort (opnieuw) verbonden met Frankrijk

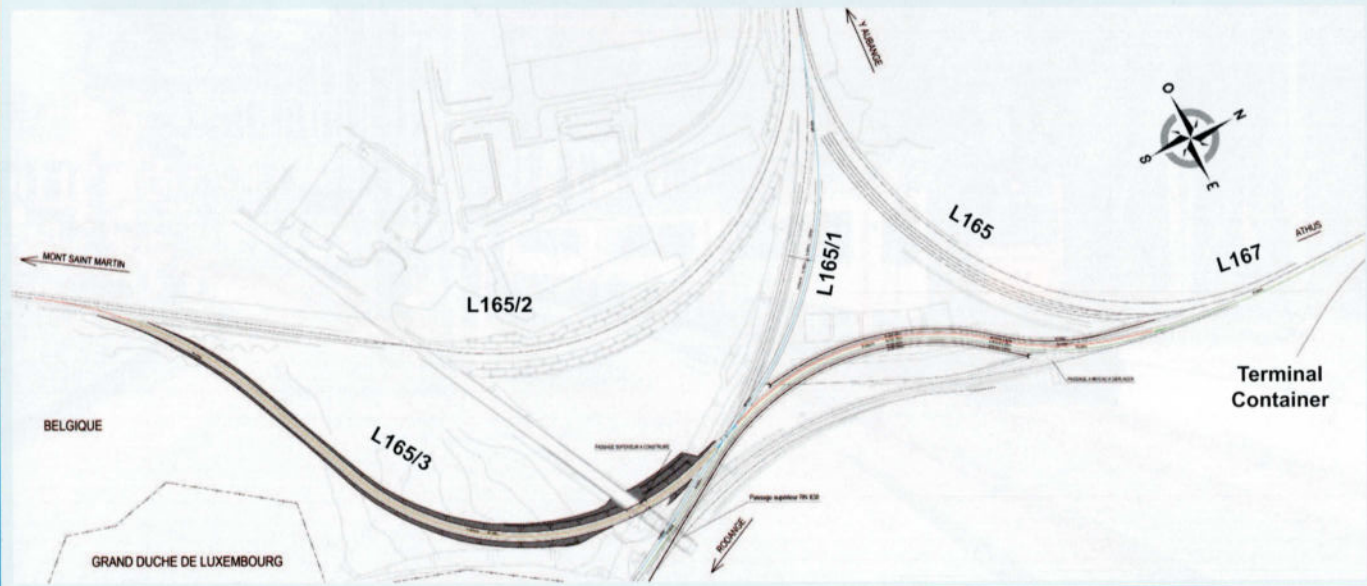
Het station van Athus en zijn containerterminal zullen binnenkort opnieuw verbonden zijn met Frankrijk, via Mont-Saint-Martin. Ter herinnering: er bestond ooit een hoofdlijn tussen Athus en Frankrijk (Longwy) via Mont-Saint-Martin. Dit grensbaanvak werd in 1988 zelfs geëlektrificeerd met 25 kV, maar vijf jaar later (op 26 september 1993) werd het gesloten en opgebroken om de aanleg van een directe verbinding tussen de lijn 165 (vanuit Virton) en Rodange mogelijk te maken zonder eerst in Athus van front te moeten veranderen. Deze verbinding (lijn 165/1) werd op 26 september 1994 in gebruik genomen.

Op 8 december 2004 volgde de opening van een nieuwe lijn richting Frankrijk (Mont-Saint-Martin) waardoor treinen van de Athus-Meuse-lijn rechtstreeks naar Frankrijk konden rijden en zo het Luxemburgse net vermeden. Dit werd de lijn 165/2.

Infrabel begint binnenkort met de aanleg van een 875 m lange verbinding vanuit het station van Athus naar de lijn 165/2 om zo verkeer naar Frankrijk toe te laten. Deze lijn (in het rood op de kaart) zal het nummer 165/3 krijgen. Er zal een aanpassing aan de lijnen 165/1 en 165/2 nodig zijn. De werken, die een investering van ongeveer 154 miljoen euro betekenen, worden gefinancierd door Infrabel en de intercommunale Idelux. De indienststelling is voorzien in de loop van 2017.

Er rijden tien treinen per week tussen de Antwerpse haven en Athus. Een locomotief van de containerterminal neemt er de wagens over van NMBS-Logistics. Vanuit Athus worden de containers per vrachtwagen over de hele regio verdeeld. Dit zal gedeeltelijk tot het verleden behoren op het moment dat de terminal met het Franse spoorwagennet verbonden zal zijn. Naast het belang voor de containerterminal zullen ook andere bedrijven in de streek van deze lijn profiteren. Het project wordt ondersteund door het Havenbedrijf Antwerpen. Het is de bedoeling om ten minste acht bijkomende treinen per week in te leggen. Ook andere operators kunnen nieuwe markten ontsluiten wanneer deze verbinding in dienst is.

In de toekomst kan deze nieuwe lijn ook voor het reizigersverkeer gebruikt worden.



Om in deze omstandigheden een zo groot mogelijke regelmaat te garanderen, wordt de treindienst aangepast. Infrabel en de NMBS onderzochten verschillende scenario's om de gevolgen voor de reizigers zo klein mogelijk te maken. Tijdens de eerste fase zullen negen treinen hinder ondervinden.

Tussen Gembloux, Ottignies en Brussel wordt de dienstregeling licht aangepast waarbij de ritduur maximaal 5 minuten langer wordt. Tussen Namur en Brussel worden vier spitsuurtreinen afgeschaft. Tussen Loncée, Beuzet, Saint-Denis-Bovesse, Rhisnes en Namur worden vijf stoptreinen beperkt tot Rhisnes, vanwaar vervangingsbussen de reizigers verder naar Namur brengen.

Vanuit Mont-Saint-Guibert, Blanmont, Chastre en Ernage richting Namur wordt trein P 7653 eveneens beperkt tot Rhisnes vanwaar men de bus moet nemen.

Tot slot worden de drie snelle P-treinen vanuit Arlon, Marbehan, Libramont, Jemelle, Marloie en Ciney naar Brussel beperkt tot Namur. Hier hebben de reizigers een overstaptijd van 10 minuten naar één van de drie IC-treinen per uur richting Brussel.

In Rhisnes zal het wijkspoor, dat nog geen vijf jaar geleden werd opgebroken, opnieuw aangelegd worden voor de treinen die tot dit station beperkt worden.

De NMBS verwijst de reizigers hoe dan ook naar de reisplanner. Er bestaan alternatieven door gebruik te maken van treinen die enkele minuten vroeger of later rijden. De maatschappij heeft er alles aan gedaan om zo weinig mogelijk te veranderen aan de dienstregeling zodat slechts een beperkt aantal reizigers hinder zal ondervinden.

Hoewel een aantal reizigers benadeeld wordt, biedt deze manier van werken enkele belangrijke voordelen. Zo kon de duur van de werken met bijna een jaar ingekort worden in vergelijking met enkele andere bestudeerde varianten. Bovendien kan een snelheid van 80 km/h toegelaten worden in de werzone, een niet te onderschatten voordeel op spoorlijnen met een sterke helling zoals op dit baanvak.

Bovendien kunnen er tegelijkertijd moderniseringswerken uitgevoerd worden aan de elektrische installatie, een project dat aanvankelijk later was voorzien. Hierdoor moet het verkeer op

deze plaats geen twee keer op korte tijd gehinderd worden.

LORO: een nieuwe dienst van IFB

Op 4 april 2016 startte IFB (Inter Ferry Boats, een filiaal van NMBS-Logistics) in de Antwerpse haven met pendeltreinen voor het vervoer van containers tussen de linker- en de rechteroever van de Schelde.

Deze treinen rijden onder de merknaam "LORO" (linkeroever - rechteroever).

Op dit moment zijn er twee treinparen per dag tussen de terminal aan het Deurganckdok (kades 1700 t/m 1742) op de linker Scheldeoever en de terminal Zomerweg (kade Oorderen) op de rechteroever. De treinen rijden via de Antigoontunnel en ze worden gesleept door locomotieven van NMBS-Logistics.

Deze treinen bieden een alternatief voor de langzame binnenschepen en het wegvervoer tegen een aantrekkelijke prijs voor de klanten.

FOTO 135-19 De nieuwe tractiewerkplaats van Kinkempois is bijna klaar. De geleidelijke ingebruikname is voorzien vanaf het einde van dit jaar. Julien CASIER, 10 juli 2016.





FOTO 135-20 Op 22 juli 2016 kwam in het station van Jeumont een bedevaartstrein uit Lourdes aan. De trein had als eindbestemming Tournai en werd tot hier gesleept door de 26161. Gwenaël PIERART.

FOTO 135-21 Enkele minuten later had de SNCF-loc zijn plaats afgestaan aan de 1346 van de NMBS. Gwenaël PIERART.



Herinrichting van het station van Sourbrodt

De site van het station van Sourbrodt wordt heringericht als herdenkingsite. De vroegere spoorlijn is vandaag een populair fiets- en wandelpad geworden. Daarenboven kan men op het baanvak tussen Sourbrodt en Kalterherberg gebruik maken van spoorfietsen.

Om de aandacht te vestigen op het historisch belang van dit voormalige Pruisische station, dat uit 1889 dateert, heeft de gemeente Weismes enkele jaren geleden 360 m spoor gekocht waarop een kleine Deutz-diesellocomotief en verschillende goederenwagens uit de verzameling van Walter Ley uit Hombourg werden geplaatst. Er werden didactische panelen opgesteld die wijzen op de rijke geschiedenis van deze site.

Op de vroegere laadkade zal een museum ingericht worden dat aandacht zal besteden aan de traditionele beroepen in de landbouw, de bosbouw en de moerassen in de Hoge Venen.

Verschillende ondernemingen in de gemeente sponsoren dit voornemen en ze zullen bijdragen tot het onderhoud van de tentoonstelling.

Het stationsgebouw werd volledig gerenoveerd en het zal ingedeeld worden in verschillende sociale appartementen en expositiezalen.

Ook het overwegwachtershuis werd gerenoveerd.

Foto's van boven naar beneden

De kleine locomotief van Deutz (KHD) staat aan de uitrit van het station, nabij het vroegere seinhuis II (kant Weismes). Zij kreeg een groene kleur hoewel ze oorspronkelijk geel geschilderd was. De locomotief (KHD 47063) werd op 10 november 1950 geleverd aan het bedrijf Klöckner & Co te Duisburg. Daarna reed ze in de suikerfabriek van Ameln (bij Jülich). In 1986 werd ze verkocht aan schroothandelaar H. Sieger te Jülich. Ze werd in 1995 gekocht door Walter Ley en overgebracht naar Hombourg.

Het gerestaureerde station Sourbrodt verloor een groot deel van zijn grootsheid.

Seinhuis II bevindt zich kant Weismes. Het werd voorbeeldig gerestaureerd en ook het interieur bleef bewaard. Het fiets- en wandelpad ligt naast het spoor waarop de Deutz-locomotief werd geplaatst.

De tentoongestelde goederenwagens bevinden zich jammer genoeg in een zeer slechte toestand. Ze kwamen op 19 juni 2014 per vrachtwagen aan in Sourbrodt. Van links naar rechts: een gesloten wagen, een metalen goederenpakwagen type F en een ketelwagen op draaistellen.

Foto's: Andy ENGELEN, 10 juli 2016.



Binnenkort Zwitserse motorwagens in dienst in België!

Pairi Daiza, het bekendste dierenpark van België - en waarschijnlijk het mooiste van Europa - kent geen grenzen voor wat betreft zijn uitbreiding. Nadat er in het park een 600 mm-lijn met stoomtractie werd aangelegd (zie *OP DE BAAN* 127, blz. 26 tot 31), wenst Eric Domb (de oprichter van het park) een meterspoorlijn aan te leggen tussen het park en het station van Brugelette. Nog verbazingwekkender is dat voor de uitbating van deze lijn drie elektrische motorwagens werden gekocht van de Zwitserse maatschappij Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC).

Het gaat om de tandradmotorwagens BDeh 4/4 512, 513 en 514 die in 1954 gebouwd werden door SWP en BBC. Ze werden voor één symbolische Zwitserse frank per stuk gekocht.

Deze reeks telde oorspronkelijk vier exemplaren met de nummers CFeh 4/4 11 tot 14, later gewijzigd in BDeh 4/4 11 tot 14. In 1999, na de integratie van de AOMC in de maatschappij TPC (Transports Publics du Chablais - zie kader hiernaast), kregen ze de nummers BDeh 4/4 511 tot 514.

Dit materieel rijdt onder een spanning van 850 V en ontwikkelt een vermogen van 368 kW. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/h (25 km/h op het tandradgedeelte). Hun gewicht bedraagt 30,4 t en ze bieden 40 zitplaatsen.

Door de instroom van nieuw materieel konden deze motorwagens in juni 2016 buiten dienst gesteld worden, samen met andere oudere reeksen. De BDeh 4/4 511 werd al vroeger geschrapt en in februari 2015 verschroot.

Deze motorwagen zal binnenkort in België rijden! Op 10 juni 2006 rijdt de BDeh 4/4 514 door de straten van Aigle.
Serge MATHEY.

Over de AOMC

De AOMC exploiteert een 23 km lange meterspoorlijn tussen Aigle en Champéry via Ollon en Monthey. Een baanvak van 3,65 km is uitgerust met een tandrad volgens het systeem Strub.

De AOMC ontstond in 1946 uit de fusie tussen de AOM (Aigle - Ollon - Monthey) en de MCM (Monthey - Champéry - Morgins). In 1999 werd de TPC (Transports Publics du Chablais S.A.) opgericht als overkoepelende organisatie voor de maatschappijen AL (Aigle - Leysin), ASD (Aigle - Sépey - Diablerets), AOMC en BVB (Bex - Villars - Bretaye). Binnen dit geheel vormt de lijn van de AOMC de lijn C.

De lijn Aigle - Monthey werd geopend op 2 april 1907 en het baanvak Monthey - Champéry op 1 februari 1908.

De indienststelling van de CFeh 4/4 11 t/m 14 betekende meer dan een halvering van de reisduur op de lijn tussen Aigle en Monthey (ongeveer 20 minuten in plaats van 39 tot 45 minuten; 35 minuten tussen Monthey en Champéry in plaats van 69 minuten).

Dit jaar onderging de AOMC grote veranderingen. Zo werd de bovenleidingsspanning opgevoerd van 850 V tot 1500 V en werd het tandradstelsel type Strub vervangen door dat van het type Abt. Dit maakte de aankoop van zeven nieuwe motorwagens (type GTW van Stadler) noodzakelijk.





Een foto van de twee andere voertuigen die door Pairi Daiza werden gekocht. Bovenaan zien we de BDeh 4/4 513 in Aigle op 7 juni 2008. Onderaan de BDeh 4/4 512 te Villy-St-Triphon-Gare op 26 april 2008. Foto's Serge MATHEY.



Een tram van De Lijn pronkt fier voor het stationsgebouw van Musson

Het kan vandaag nog dat een kinderdroom na vele jaren werkelijkheid wordt. Om dit bewijs te zien, is het vast de moeite waard om even langs het oude station van Musson te rijden, tussen Vinton en Athus. Daar zult u een afgedankte PCC uit Gent zien staan op een stuk meterspoor van 30 m, dat zich rechts van het bewoonde en gemoderniseerde gebouw bevindt! Deze droom bestond al meerdere jaren bij Pierre Defort, de eigenaar van de site.

Sinds twee jaar ondernam deze gulle persoon de nodige stappen om de nodige vergunningen te krijgen tot eeerstel van het huidige gebouw, het plaatsen van een bijgebouw en het afwerken van de buiteninrichting. Dit laatste zal gebeuren bij mooi weer.

Pierre blijft er bescheiden bij vandaag. Hij liet ons weten dat de tram er wel degelijk ging komen voor het stationsgebouw van Musson, zij het wel in twee fazen!



FOTO 135-22 PCC-tram 6231 onderweg naar Musson, op een dieplader van de firma Dick. Michel DUMOULIN.

Een eerste maal gebeurde dat op donderdag 7 januari 2016. Een Gentse PCC (nummer 6231 van De Lijn Gent), niet gemoderniseerd, werd overgebracht als speciaal transport per dieplader van Vlaanderen naar Musson. Doch, door gebrek aan stevige ondergrond en stabiele afbakening, kon de tram niet worden gelost van de dieplader.

De tweede maal was de goede! Op vrijdag 27 mei bracht Laurent (firma Dick Frères) de tram naar zijn nieuwe stand-

plaats op een stuk meterspoor.

Ondertussen had Pierre veel moeite met de juiste lengte van het grondwerk, 30 m in plaats van de oorspronkelijke 20 meter! Doch alles verliep vlekkeloos dankzij de goede samenwerking met de firma "Profil Casa".

Michel DEMOULIN

FOTO 135-23 Het tramrijtuig pronkt thans op een stuk spoor in de nabijheid van het station van Musson. De tram werd gebouwd in 1971 door La Brugeoise et Nivelles en kwam in dienst bij de MIVG (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent) op 6 september 1972 met het nummer 31. Bij De Lijn kreeg dit rijtuig het nummer 6231. Michel DUMOULIN.





Reeks 6400 ex-NS bij Railtraxx

Railtraxx heeft vier diesellocomotieven reeks 6400 ex-NS aangekocht. Het gaat om de 6475, 6481, 6482 en 6484. Zij zijn op dit ogenblik in revisie bij Shunter, krijgen een nieuwe livrei en worden voorzien van het TBL1+ systeem voor hun inzet in België. Zij zullen nog voor het einde van dit jaar in dienst worden gesteld.



FOTO 134-24 Op 24 juni 2016 viel de Class 66 V267/PB17 van Rurtalbahnhof in nood te Visé bij het slepen van de ARS-autotrein (zie ODB 134 blz. 26). Het was de PB12 van Crossrail die hulp kwam bieden, wat ons deze uitzonderlijke foto oplevert, genomen op het viaduct van Voeren. Maarten SCHOUBBEN.



FOTO 135-25 De EURO 4000 nr. 4049 (EVN 92 87 0004 049-8 E BRLL) van VFLI (Voies ferrées locales et industrielles) werd op 12 augustus 2016 overgebracht naar Monceau door de EURO 4000 nr. 4001 van Europorte. (Ter herinnering: VFLI is een filiaal van de SNCF). Hier zien we de doorrit te Luttre.

Half augustus heeft de 4049 ETCS-testen uitgevoerd op de Athus - Meuse. Gwenaël Pierart.





Trein 48832 rijdt leeg terug naar Evian nadat zijn lading bronwater werd gelost te Zeebrugge. Op 10 augustus 2016 zien we hem op de oever van het kanaal Roeselare - Leie. Deze trein rijdt vanuit Zeebrugge op woensdag (V 09.32) naar Clermont-Ferrand, waar hij 's anderendaags aankomt om 01.23. Cédric STEVENINCK.



FOTO 135-26 Captrain sleept meermaals per week autotreinen voor Peugeot en Citroën komende van Trnava in Slowakije met bestemming Zeebrugge via Roosendaal. In tegenovergestelde richting komt het eveneens voor dat Captrain treinen met afgewerkte auto's sleept. Dit was het geval op 19 juli 2016, met trein 46269 (Zeebrugge - Trnava), hier bij doorrit te Essen, gesleept door de 6609 en de 6603. Deze treinen rijden onder volgende dienstregeling: 46268 ④⑤⑥: Roosendaal 14.01 - Essen 14.12 - Sint-Niklaas 15.20 (④ 15.38) - Zeebrugge-Pelikaan 16.44 (④ 17.26); 46269 ②③④⑤⑥: Zeebrugge-Pelikaan 10.02 (③ 09.35; ⑥ 09.58) - Sint-Niklaas 11.48 (③ 11.13 ; ⑥ 11.22) - Essen 13.12 - Roosendaal 13.21. Michel DE ESCH.





FOTO 135-27 Railfeeding gebruikt regelmatig ex-73'en van de NMBS in de Europort te Rotterdam voor de bediening van de P&O terminal. Op 19 juni 2016 komt de RF 104 (ex-7395) aan bij de terminal met een containertrein uit Novara Boschetto (I), waarvan de sleping gebeurt door SBB Cargo. Michel DE ESCH.



FOTO 135-28 De Oostenrijkse maatschappij LTE huurt bij Railfeeding een 73 voor de bediening van de terminal Geleen DSM met een keteltrein uit Tsjechië. Op 14 juli 2016 rijdt de RF 105 (ex-7383) voorbij Geleen Lutterade met trein 42304 komende uit Kralupy nad Vitavou. Michel DE ESCH.





FOTO 135-29 Elke donderdag sleept DB Cargo een ketelwagentrein met fenol tussen Geleen (NL) en de haven van Antwerpen. Tussen Geleen en Visé wordt deze trein met nummer 47635 (zie ODB 134 blz. 25) gesleept door twee 6400'en, tussen Visé (19.21) en Antwerpen aansluiting BASF (22.00) in principe door een Class 77 of E186 van ECR. Op 23 juni 2016 sleepte de 186 307, hier bij doorrit te Hoeselt, de trein naar Antwerpen. Maarten SCHOUBBEN.

DB Cargo sleept een kolentrein tussen Terneuzen en Aachen West via Gent-Zeehaven. Trein 48577 rijdt éénmaal per week, op donderdag met vertrek in Terneuzen (vertrek 19.00), gesleept door een diesellocomotief reeks 6400. Deze trein komt aan in Gent-Zeehaven om 20.21 en vertrekt pas 's anderendaags na tractiewissel om 10.33, met aankomst te Aachen West om 14.27. Op 23 juni 2016 rijdt deze trein voorbij Evergem Zandeken op de lijn 55 richting Gent-Zeehaven, gesleept door de 6515. De trein heeft de bijzonderheid enkel te bestaan uit oude zelflossers type Fc, waarvan de inzet in België zeer zeldzaam is geworden. Wim WINDEY.





Tussen Gent-Zeehaven en Aachen West wordt trein 48577 gesleept door een elektrische locomotief van ECR. Op 24 juni 2016 sleept de 186 307 deze trein, hier bij doorrit te Schellebelle. Wim WINDEY.

FOTO 135-30 *Op 25 juli 2016 wordt trein 48577 uitzonderlijk gesleept vanuit Gent-Zeehaven door twee locomotieven reeks 6400 in treinschakeling. De trein werd beperkt tot Montzen aangezien deze machines niet mogen rijden in Duitsland. We zien de trein te Remersdaal. Dit is waarschijnlijk de tweede keer dat machines reeks 6400 te zien zijn op de lijn 24 tussen Visé en Montzen. Michel HANSSENS.*





FOTO 135-31 Sinds de nieuwe dienstregeling van 12 juni 2016 wordt de trein tussen Neuss (D) en Dollands Moor (UK) gesleept door NMBS-Logistics tussen Neuss en Calais (F), overgenomen door DB-Cargo en haar dochteronderneming EuroCargoRail (ECR). Deze treinen rijden nu via Kinkempois, de Waalse as en Erquelinnes in plaats van via Hasselt, Muizen, Gent en Moeskroen. Doorrit op 10 juli te Cheratte op de lijn 40 van de zondagse trein 41562 (Aachen-West 16.24 - Kinkempois 17.30) gesleept door de 186 308 van ECR. Christian AUQUIERE.



FOTO 135-32 Sedert 22 augustus beschikt de Rurtalbahn, bij wijze van proef, in België over een TRAXX: de 186 425 van Railpool. Het is de bedoeling om de diverse veiligheidsuitrustingen en de nieuwe software te testen. Deze locomotief mag momenteel niet op het Duitse en Nederlandse net rijden. Zij werd voor een eerste maal ingezet op 23 augustus 2016 voor het slepen van de lege autotrein 65201 Zeebrugge-Ramskapelle - Tongeren. Omdat de aansluiting van Hödlmayer te Tongeren niet is geëlektrificeerd, rijdt de V271 steeds mee om ter plaatse de rangeringen uit te voeren. Maarten SCHOUBBEN.



Nederland

NS kiest voor Alstom

Op 2 mei 2016 kondigde de NS aan dat zij het aanbod van Alstom verkozen hadden voor de levering van nieuwe Intercity-motorstellen. Het contract ten belope van meer dan 800 miljoen euro gaat over een eerste schijf van 79 stellen. Deze bestelling zal mogelijk gevolgd worden door meerdere schijven om uiteindelijk bij 150 stellen uit te komen.

Deze treinen, gebaseerd op het type Coradia, zullen kunnen rijden onder 1,5 kV gelijk- en 25 kV wisselspanning en halen een snelheid van 200 km/h. Hun levering begint in januari 2020. Zij zullen rijden op de verbindingen Amsterdam - Rotterdam - Breda en Den Haag - Eindhoven. Hun indienststelling zal het mogelijk maken om de ICM-stellen "Koploper", evenals de ICR-stellen en enkele gesleepte stellen te schrappen. De nieuwe Intercity's zullen voorzien zijn van de allerlaatste technologische snufjes die een uitstekend comfort zullen aanbieden aan de reizigers en het NS-personeel. Er zullen grote multifunctionele ruimtes aanwezig



Alstom.

zijn, Wifi, LED-verlichting en een informatie-systeem met dynamische borden, werkend in Realtime. Alle rytuigen zullen beschikken over beveiligingscamera's om de veiligheid van de reizigers te verhogen. De stellen zullen beantwoorden aan de hoogste eisen qua inzetbaarheid en zullen voorzien zijn van ATB en ERTMS.

Deze treinen werden bedacht en ontwikkeld te Saint-Ouen (F) en Salzgitter (D) en zullen gebouwd worden in de vestiging van Alstom te Katowice (Polen).

Ook andere Europese vestigingen zullen deelnemen aan het project:

- Charleroi (B) voor de in te bouwen

signalisatie;

- Ridderkerk (NL) voor de indienststelling, de waarborg, technische bijstand, opleiding en diverse diensten;
- Valenciennes (F) voor de binneninrichting;
- Reichshoffen (F) voor de praktische uitvoering van de stuurpost;
- Ornans (F) voor de motoren;
- Tarbes (F) voor de praktische uitvoering van de tractiekoffers en elektrische schakelkasten;
- Villeurbanne (F) voor het Internet aan boord, de elektronica en de informatiesystemen voor de reizigers.

Oostenrijk

Nadat de ÖBB in 2009 de treindienst op het baanvak tussen Krems en Emmersdorf had gestaakt, heeft NÖVOG (*Niederösterreichische erkehrsorganisationsgesellschaft*) er een seizoensdienst ingelegd. Ze rijden van april tot oktober. Deze enkelsporige diesellijn doorkruist een opmerkelijk landschap door de wijngaarden van de Wachau in de vallei van de Donau. Tot vorig jaar waren de treinen van NÖVOG samengesteld uit Schlieren-rijtuigen die gesleept werden door ex-ÖBB-diesellocomotieven, meestal uit de reeks 2043. Sinds 16 april 2016, datum waarop het nieuwe seizoen startte, worden vijf RegioSprinters ingezet (VT31, 32, 35, 36 en 38). Deze motorwagens, gebouwd door Siemens en Düwag in 1996-97, zijn tweedehands overgenomen van de Duitse privéoperator Vogtlandbahn.

FOTO 135-33 Op 10 augustus 2015 doorkruist de 2050.04 (Henschel 29791 / 1958) ter vervanging van de 2043.024 van de NÖVOG, de boom- en wijngaarden van Willendorf in de Wachau met trein R 16950 Krems - Emmersdorf. Philippe DE GIETER.

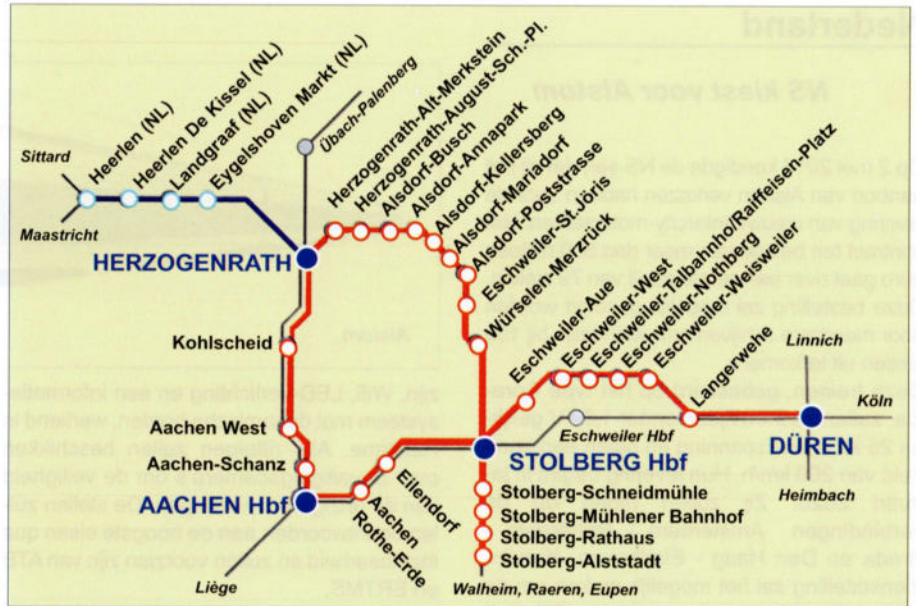


Duitsland

Verdere uitbreiding van de Euregiobahn

Op 12 juni 2016 werd een nieuwe mijlpaal bereikt bij de Euregiobahn, een zelfstandige dochtermaatschappij van de DBAG. In de omgeving van Aachen baat ze samen met het AVV (Aachener Verkehrsverbund) een grensoverschrijdend stadsnet uit met treinen en bussen in één tariefzone.

De voorloper van de Euregiobahn ontstond in 1992 toen de NS de treindienst tussen Maastricht en Aachen stopzette, waarna de regionale overheid een tweeurdienst tussen Heerlen (NL) en Aachen financierde. In 2001 werd de eigenlijke Euregiobahn opgericht en werd een uurdienst georganiseerd op de verbinding Heerlen - Herzogenrath - Aachen Hbf - Stolberg Hbf. In 2005 werd een eerste stadslijn vanuit Herzogenrath naar Merksteinstad ingehuldigd over een vroeger gesloten spoorlijn. Deze werd in 2009 verlengd tot in Alsdorf (bekend om zijn



cokesfabriek met industriële stoomlocomotieven - zie *OP DE BAAN* 132 p. 7).

Vanuit Stolberg Hbf werd een deel van de vroegere Vennbahn, tot Stolberg Altstadt heropend voor het reizigersverkeer. Hiervoor moeten de motorwagens doorrijden tot in het vormingsstation van Stolberg om na een frontverandering de lijn richting Altstadt op te rijden.

In juni 2009 werd ook de eerste nieuw aangelegde spoorlijn geopend tussen Eschweiler en Langerwehe. Sinds december 2009 rijdt de Euregiobahn verder (via de hoofdlijn Aachen - Köln) tot in Düren waar men kan overstappen op de S-Bahn van Köln.

In juni 2016 werd het 4 km lange baanvak tussen Alsdorf en Stolberg Hbf her-

FOTO 135-34 Het perron langs het nieuwe kopspoor in Stolberg Hbf bevindt zich op dezelfde plaats waar ook vroeger de treinen naar Alsdorf en Herzogenrath vertrokken. Een motorwagen van de Euregiobahn staat gereed om via de nieuwe verbinding naar Alsdorf en verder naar Herzogenrath te rijden. In de achtergrond de hoofdlijn Aachen - Köln waar net een ICE Brussel-Zuid - Frankfurt passeert. Julien CASIER.



opend. Het station Stolberg Hbf werd uitgebreid met een kopspoor voor de motorwagens van de Euregiobahn.

De dienst bestaat sinds 12 juni 2016 nog slechts uit één lijn: vanuit Stolberg rijden twee gekoppelde motorwagens via Alsdorf, Herzogenrath, Aachen West naar Aachen Hbf. Over de hoofdlijn gaat het dan terug naar Stolberg Hbf, waar de

trein gesplitst wordt. Eén deel rijdt verder naar Langerwehe en Düren terwijl het tweede deel naar Stolberg Altstadt rijdt. De bestaande verbinding Heerlen - Aachen werd ingekort tot Herzogenrath waar er aansluiting is op de ringlijn.

Er zijn nog twee uitbreidingen voorzien: eerst een verbinding naar het centrum van Aachen (Bushof) doorheen de stad

via een nog bestaande industriële lijn naar de Talbot-fabriek en een verlenging van de verbinding vanuit Stolberg Altstadt naar Walheim en eventueel Raeren en Eupen.

TELEX....

NEDERLAND

● *Ombouw naar 3000 V?*

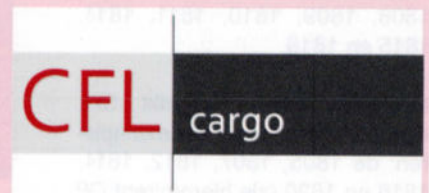
Op vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt ProRail, de Nederlandse infrastructuurbeheerder, of een omschakeling naar een bovenleidingsspanning van 3000 V wenselijk zou zijn. Deze omschakeling zou het energieverlies in de bovenleiding met 20% verminderen en boven-

dien een hoger optrekvermogen toelaten waardoor de reistijd met 7 tot 20 seconden per stop zou afnemen. Ook zou er bij het remmen meer energie gerecupereerd kunnen worden. De noodzakelijke investering zou na 10 jaar terugverdiend zijn. Een ombouw naar 25 kV 50 Hz of 15 kV 16 Hz 2/3 wisselspanning zou veel grotere investeringen vragen. Een omschakeling naar 25 kV werd enkele jaren geleden overwogen, maar het project werd afgevoerd omwille van de jarenlange ontreding van het

treinverkeer die tijdens de werken zou ontstaan.

LUXEMBURG

● *Het nieuwe logo van CFL cargo*



■ *Afscheid van de Schienenbus*

Op 29 juli 2016 werd een belangrijke pagina uit de Duitse spoorweggeschiedenis definitief omgeslagen. Op deze dag werd immers de spoorlijn Pritzwalk - Putnitz, uitgebaat door de *Hanseatische Eisenbahn GmbH*, gesloten. Op deze verbinding werd de laatste Schienenbus in commerciële dienst ingezet. Er waren twee motorwagens beschikbaar (798 610 en 798 667), maar één voertuig volstond voor de beperkte dienst op deze lijn (vijf treinenparen per dag, vooral voor scholieren). De Schienenbus werd in West-Duitsland de redder van de zijlijnen genoemd. Bij de DB werden de laatste motorwagens in 2000 geschrapt (zie *ODB 42, blz. 26*), waarna een aantal voertuigen aan diverse privémaatschappijen werden verkocht.

FOTO 135-35 *Op 21 juli 2016, een week voor het einde, nadert 798 610-1 de stopplaats Laaske met trein RB70 62071.*
Philippe DE GIETER.



Luxemburg

Hoe zit het met de 1800 CFL?

Momenteel is er in het Groothertogdom slechts één loc actief op de 20 eenheden die de reeks oorspronkelijk telde: de 1818 waarvan de buitendienststelling al enkele maanden wordt aangekondigd.

Negen andere machines zijn al uit dienst genomen en sommige zijn zelfs al verschroot: de 1803, 1804, 1808, 1809, 1810, 1811, 1813, 1815 en 1819.

In Denemarken beschikt *CFL Cargo Danmark* over zes exemplaren: de 1805, 1807, 1812, 1814, 1816 en 1820 (zie hieromtrent *OP DE BAAN 118* pagina's 36-37). De 1810, die ook in Denemarken was, is verschroot in oktober 2013.

In Duitsland beschikt *Power Rail* over de 1801, 1806 en 1817. De 1801 is uitgerangeerd bij *Magdeburger Eisenbahnfreunden* in de haven van Magdeburg. De 1806 en 1817 zijn rijvaardig maar komen



FOTO 135-36 ↑ - FOTO 135-37 ↓ Deze twee foto's tonen de 1802 op de draaischijf van de stelplaats Nässjö. Hierboven staat ze naast locomotief Z65 523 ex-SJ (Kalmar 1963) die toebehoort aan *Bombardier Transportation AB*. Hieronder is ze in gezelschap van de locotractor Köf 277 (Frichs 1968), toebehorend aan *Svensk Tågkraft AB*. Gwenaël PIERART.

niet meer tot inzet. Deze twee locs zouden verkocht worden, waarvan één aan *Monuments et Sites luxembourgeois*.

De 20e locomotief tenslotte, de 1802, be-

vindt zich sinds 30 juni 2013 in Zweden bij *Svensk Tågkraft AB*.

Dit bedrijf levert tractievoertuigen aan *CFL Cargo Sverige*, het Zweedse filiaal van *CFL Cargo*.





FOTO 135-38 ↑ - **FOTO 135-39** ↓ Op 21 en 22 mei 2016 heeft de "Magdeburger Eisenbahnfreunden" een GM-weekend georganiseerd. Op deze dag heeft een speciale trein, gesleept door de 1817 en 1806, door de haven van Magdeburg gereden. Een parallel met de drie locs 1800 van Power Rail werd eveneens georganiseerd voor de stelplaats van Power Rail. Michel HANSSENS.



Pensioen voor de AEM-7

AMTRAK heeft de inzet van de AEM-7 beëindigd op 18 juni 2016. Ze worden vervangen door de ACS-64 van Siemens.

Electro-Motive Division (EMD) heeft tussen 1978 en 1988 65 locs van dit type gebouwd. Deze Bo'Bo'-locomotieven voor reizigerstreinen zijn geleverd aan AMTRAK, aan MARC (*Maryland Area Regional Commuter*) en aan SEPTA (*Southeastern Pennsylvania Transportation Authority*). Met een vermogen van 5100 kW konden ze 200 km/h rijden.

Op zoek naar een vervanger voor de GG1 uit de jaren '30, die AMTRAK van Penn Central (PC) heeft overgenomen, organiseerde AMTRAK in 1976 en 1977 vergelijkende testen met de RC4 1166 van de Zweedse Spoorwegen SJ, gebouwd door ASEA, en de CC21003 van de SNCF, gebouwd door Alstom. De Zweed werd weerhouden. De locs werden door EMD in de USA gebouwd in een kast van Budd. De elektrische uitrusting, de draaistellen en een deel van de mechanische uitrusting werden geïmporteerd uit Zweden.

De AEM-7 van AMTRAK (nummers 900 t/m 953) waren heel hun loopbaan te vinden op de Northeast Corridor tussen Washington DC en Boston en op de Keystone-lijn tussen



FOTO 135-40 De RC4 1166 van SJ is aangepast voor proefritten in de USA. Hier zien we haar vlak voor haar vertrek uit Zweden. Julien CASIER.

Philadelphia en Harrisburg.

De elektrische uitrusting van 29 locs werd tussen 1999 en 2002 door AMTRAK en Alstom vernieuwd. Deze locs werden geklasseerd als AEM-7AC. Door het gebruik van de IGBT-technologie konden langere treinen gevormd worden dank zij een verhoogde trekkracht en een groter vermogen voor de voeding van de elektrische uitrusting in de reizigersrijtuigen.

De vier locomotieven van MARC (4900 t/m 4903) die gebruikt werden op de noord-oost-as tussen Washington DC en Baltimore, staan nog in reserve. De zeven

locomotieven van SEPTA (2301 t/m 2307) zijn nog in dienst maar hun vervanging door ACS-64'en is voorzien in 2018. SEPTA baat een regionaal net uit rond Philadelphia in Pennsylvania.

De ACS-64'en van Siemens hebben ook de HHP-8 vervangen (zie *ODB 108* p. 51), die geleverd zijn door Bombardier en Alstom tussen 1999 en 2001 met een uitrusting die rechtstreeks afkomstig is van de BB36000 van de SNCF (en dus familie van de reeks 13 van de NMBS). Omdat ze weinig betrouwbaar waren, zijn ze op 7 november 2014 stilgelegd, na amper 15 dienstjaren.

FOTO 135-41 Op 15 juli 2011 rijdt de AMTRAK AEM-7 906 voorbij het station Princetown Junction in New Jersey op kop van een reizigerstrein samengesteld uit Amfleet II-rijtuigen (materieel gebouwd door Budd tussen 1981 en 1983) Philippe DE GIETER.



RETROTRAIN

Zaterdag 3 december

Grote ruilbeurs

GRATIS TOEGANG

Rétrotrain te Saint-Ghislain opent de deuren voor het publiek op zaterdag 3 DECEMBER aanstaande van 9 tot 16 uur.

Het programma:

- grote ruilbeurs - de grootste van het land - talrijke handelaars, verkoop van miniatuurtreinen, boeken, foto's;
- opening van de TSP-Boetiek: verkoop van de TSP-publicaties, o.a. de laatste nieuwe boeken: "De militaire lijnen", "Trams in Beeld 2", "Brossels 2", fotokalender 2017, foto's...
- buffet en versnaperingen;
- de afdeling "modelbouw" is geopend voor het publiek. Meerdere banen in bedrijf.

Het museum bevindt zich nabij het station St.-Ghislain. Ruime parking voor het station. Bereikbaarheid:

- via de weg: autosnelweg E19-E42, uitrit Saint-Ghislain, richting Hornu;
- per trein: de IC-treinen Liège - Moeskroen (Waalse As) en Mons - Quiévrain (aansluiting te Mons met de treinen vanuit Brussel), stoppen elk uur te Saint-Ghislain;
- per bus : station Saint-Ghislain.

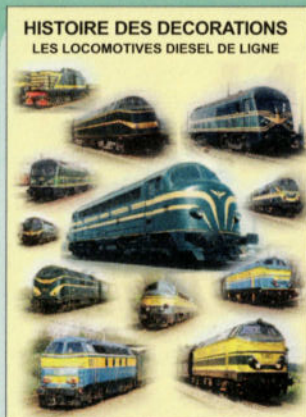
De abonnees op "OP DE BAAN" of "EN LIGNES" krijgen 10% korting op hun aankopen in de TSP-Boetiek op vertoon van hun abonnementskaart 2016.

Visa, Eurocard en Bancontact worden aanvaard.

Opgelet: de parking van het museum is niet bereikbaar. Gebruik de parking van het station! (300 m)

Opening van Rétrotrain en de boekenshop te Saint-Ghislain

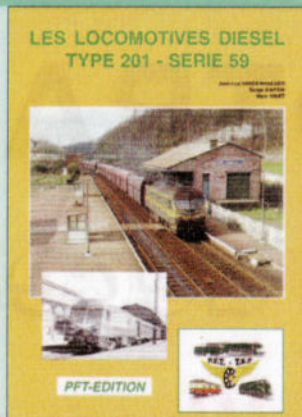
Vanaf oktober zal Rétrotrain en de boekenshop geopend zijn elke **eerste** zaterdag van de maand (vroeger was dit de tweede zaterdag) de 9 tot 14 uur en - **enkel de boetiek** - elke **derde** dinsdag van 10 tot 12 uur. Toegang gratis.



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

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

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



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

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

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



LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

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

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

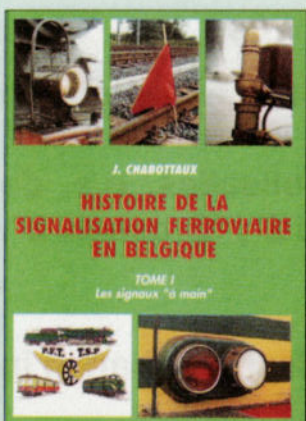


NIEUW !

DE BROSEL-MOTORWAGENS 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 gekartonnerde kaft - € 49 - kp 2



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

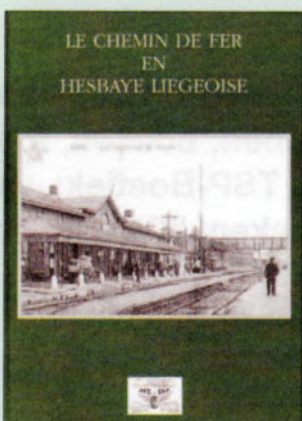
A4 - 191 pagina's 278 foto's - FR € 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.

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



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

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

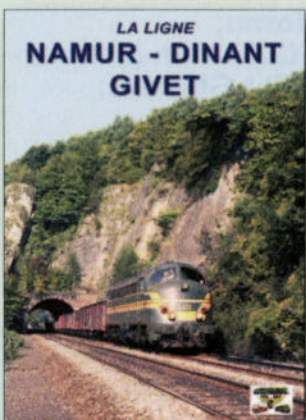
A4 - 168 pagina's 276 foto's - FR € 23,50 - 750 g



NIEUW !

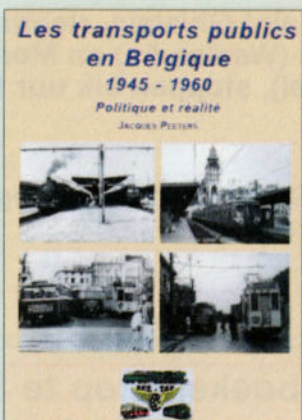
DE BROSEL-MOTORWAGENS Deel 2: type 554 /reeks 46

Geschiedenis van de Brossel-motorwagens type 554 (reeks 46). 46). A4 - 272 pagina's - talrijke foto's, plans - harde gekartonneerde kaft - NL of FR - €45 - kp 2



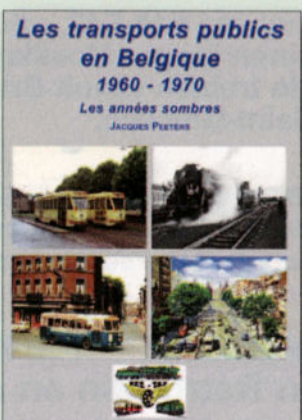
LIJN 154

Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet. A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL" € 39,00 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 1

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1945 - 1960. A4 - 287 pagina's - gekartonnerde kaft - ±450 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1500 g



HET OPENBAAR VERVOER 2

Geschiedenis van het openbaar vervoer in België 1960 - 1970. A4 - 369 pagina's - gekartonnerde kaft - ± 500 Z/W-foto's - NL- of FR-talig € 45 - 1800 g



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

Boeken - TSP-edities

TSP-Boetiek



EEN EEUW STOOM Deel II
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's - harde kaft - NL/FR € 27,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 3
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR-€ 32,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 4
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR-€ 32,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 5
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



EEN EEUW STOOM 6
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 134 zwart-witfoto's + 8 kleurenfoto's - harde kaft - NL/FR - € 32,00 - 750 g



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



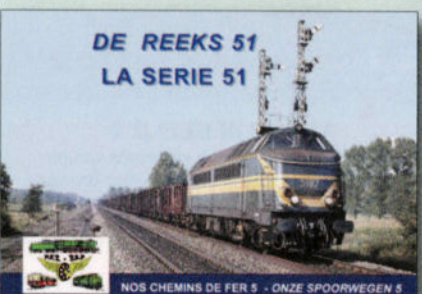
ONZE SPOORWEGEN 2
 Motorwagens 1980-2005 - deel 1
 Fotoboek over de NMBS-motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 A5 - 112 pagina's - harde gekartonnerde kaft - 106 kleurenfoto's - FR/NL - € 25,00 - 700 g



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



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



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

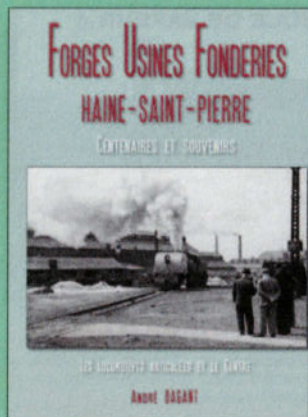


Onze Trams 1
 Fotoboek over de Belgische trams. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken: NMVB, MIVA, MIVB, STIC, MIVG, STIL en STIV. tweetalige teksten.
 A5 - 132 pagina's - 128 zwart/wit- en kleurenfoto's - gekartonnerde kaft - € 28,00 - 750 g



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.**

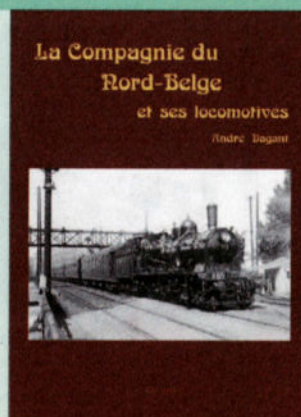
Geschiedenis van "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre".
A4 - 255 pagina's - Franstalig

€ 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

**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

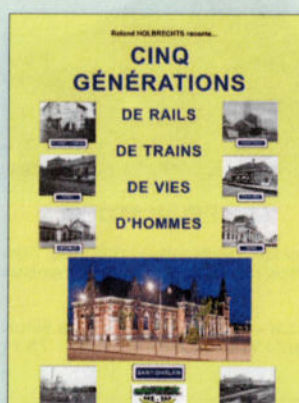
**IC-IR 1984-2004**

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**

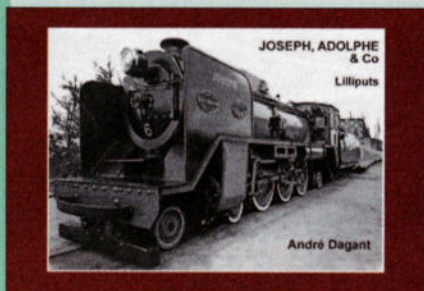
De evolutie van de Belgische spoorwegen tot de huidige drie maatschappijen (periode 1992 - 2010).
Nederlands- of Franstalig
168 pagina's - kleurenfoto's - gekartonneerde kaft - A4 - € 30,00 - 750 g

**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

**LILLIPUTS**

Geschiedenis van zes Pacific "Lilliput"-locomotieven gebouwd door Tubize voor tentoonstellingen te Brussel (1935) en Liège (1939).
A4 - 143 pagina's - harde gekartonneerde kaft - gebonden met linnendraad - talrijke Z/W-foto's en plans - NL/FR - € 29,00 - 750 g

**TRAMS IN BEELD 2**

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

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

NIEUW !

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 135-24) 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 135-29 ZW): dit zijn zwart-witfoto's.

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

Uiterste besteldatum: 30-11-2016

Leveringsdatum: ± 28-12-2016

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

Inlichtingen en bestellingen:

- ☎ +32 (0)65 51 07 76
- ✉ 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 |
| ☐ Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74) | €10,00 | 75 g |

Fotothema's (vervolg)

- | | | |
|--|--------|------|
| ☐ 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 (Hondekappen) | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 86 : Reeks 22 in groene 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 128 | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 93 : De laatste 73'ers van B-Cargo | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 94 : De 5167 en 5174 onderweg naar Italië | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 97 : Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-le-Comte | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 98 : De "Class 66" (PB01, 02 en 03) | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 99 : Locomotieven van de reeks 57(G2000) | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 100 : Locomotieven van de reeks 23 | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 101 : Locomotieven van de reeks 800 CFL | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 102 : Postmotorstellen ex-type 1935 | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 103 : De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 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 schiederingen | €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 : De prototypes 6001 t/m 6003 | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 133 : De prototypes 6004 t/m 6006 | €10,00 | 75 g |
| ☐ Nr. 134 : Reeks 25 | €10,00 | 75 g |

FOTOTHEMA 135



10 foto's van de motorstellen
051 t/m 128.

Mededeling: fotothema 135.

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

EN LIGNES

- 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 zijn 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

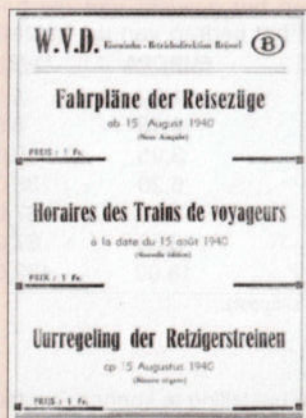
A4 - 80 pagina's - FR
100 foto's
€ 14,75 - 255 g

Allerlei

LOCO-kalenders

- Nog beschikbaar: 2005, 2011,
2013 t/m 2016
per kalender : € 5,00 kp2

□ LOCO 2017 € 15,00 750 g



SPOORWEGBOEKJE
1940

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

€ 6,50 - 250 g



LA SAGA DES GARES A DOUR ET
EN HAUT-PAYS

Dit boek beschrijft tot in detail de oude lijn 98A tus-
sen Dour, Roisin en Bavay (FR).
A4 oblong, 106 pagina's - 70 foto's - harde kaft
- FR € 5,00 - 750 g

DVD

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

A toute vapeur sur le Bocq



Pin's

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



RAILEXPO 2010

Beschrijving van het NMBS-
materiaal in de periode 1950 - 2010.
A4 - 52 pagina's - kleurenfoto's -
tweetalig NL - FR.
€ 10,00 - 250 g

Ons raadsel (ODB 134)

Oplossing voor het nummer 134: niemand heeft de vijf fouten gevonden (de 5202 heeft nooit deze livrei gedragen, wel de 5209; nummer is te laag geplaatst, koplampen staan omgekeerd, de gele lijn boven het nummer ontbreekt, de raampjes in de zijwand ontbreken net als de zandbakken). Alles is rood omcirkeld. We hebben een winnaar geselecteerd die het grootste aantal fouten vond: Francis HOLOGNE.



ZOEKSPEL 135

Deze foto van de 6256 vertoont drie fouten. Welke?

Vermeld, voor 1 november 2016, eveneens het aantal juiste antwoorden dat wij zullen ontvangen.

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



€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 gekantonnerde kaft, ingebonden met linnendraad, 208 pagina's - NL/FR
 Prijs: € 38 + verzendkosten 11 gr - Mededeling: "Trams in Beeld 2"



kbaar !

€45

LES AUTORAILS BROSSEL
tome 2 : type 554 - série 46

Julien CASIER



Editions PFT

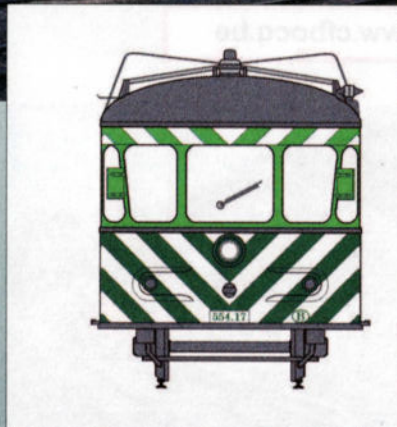
**DE BROSSEL-
MOTORWAGENS**
deel 2:
type 554 - reeks 46

Dit tweede deel behandelt de ontwikkeling en bouw van de Brossel-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 gekartonneerde kaft, gebonden met linnendraad -
Eéntalige Nederlandse of Franse versie

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



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

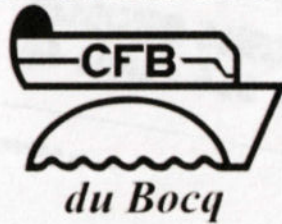


Autorail de 14,900 m de 84 places assises (S.N.C.B. Belgique)
Autorail de 14,900 m et 84 seats (S.N.C.B. Belgium)
Autorail de 14,900 m con 84 asientos (S.N.C.B. Bélgica)
Autorail de 14,900 m con 84 assentos (S.N.C.B. Belgica)



USINES RAGHENO

Le Chemin de Fer



4+11+18+25/09 2+9+16+23/10				
	Spontin (D)	12.15	14.15	16.15
	Senenne	12.19	14.19	16.19
	Braibant	12.30	14.30	16.30
Bus	Ciney NMBS (A)	12.45	14.45	16.45
Bus	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 (D)	13.15	15.15	17.15
	Purnode			
	Dorinne-Durnal	13.28	15.28	17.28
	Spontin (A)	13.36	15.36	17.36

30/10 en 6/11 Motorwagen					
	Spontin (D)	10.15	12.15	14.15	16.15
	Senenne	10.19	12.19	14.19	16.19
Bus	Braibant	10.30	12.30	14.30	16.30
	Ciney NMBS (A)	10.45	12.45	14.45	16.45
Bus	Ciney NMBS (V)	10.15	12.15	14.15	16.15
	Braibant	10.37	12.37	14.37	16.37
	Senenne	10.45	12.45	14.45	16.45
	Spontin	10.50	12.50	14.50	16.50
	Dorinne-Durnal	10.58	12.58	14.58	16.58
	Purnode	11.06	13.06	15.06	17.06
	Evrehailles- Bauche (A)	11.10	13.10	15.10	17.10
	Evrehailles- Bauche (D)	11.15	13.15	15.15	17.15
	Purnode				
	Dorinne-Durnal	11.28	13.28	15.28	17.28
	Spontin (A)	11.36	13.36	15.36	17.36

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
		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			

Tarieven 2016	Heen - Terug		Enkele rit		Dagpas	
	Motorwagen	Motorwagen en stoom	Motorwagen	Motorwagen en stoom	Motorwagen	Motorwagen en stoom
Volwassenen	€ 12	€ 14	€ 10	€ 12	€ 15	€ 17
Kinderen (-12 jaar)	€ 6	€ 7	€ 5	€ 6	€ 7,50	€ 8,50

Meer info? +32 (0)495 61 49 56 www.cfbocq.be



LEIREKEN

de geschiedenis van Lijn 61



Aalst - Antwerpen Zuid

over Opwijk, Londerzeel, Willebroek en Boom

Louis De Bondt & Philippe Callaert

Naar aanleiding van ons artikel verschenen in *OP DE BAAN* 134 willen wij vermelden dat het boek "Leireken" nog steeds kan worden besteld via het internet:

<https://www.shopmybooks.com/BE/nl/books?query=leireken>

Meer info:

<https://www.shopmybooks.com/BE/nl/book/louis-de-bondt-en-philippe-callaert/leireken-de-geschiedenis-van-lijn-61>

LE PETIT TRAIN A VAPEUR DE FOREST



On vers
attend
ambrosia



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 Penvers, 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.ptvf.be, aussi sur Facebook)
Pave de BEMPT, Chaussée de Neerstalle 323 B
à B-1190 Forest-Biosculles—Belgique*

Op de beurs van 3 december 2016 aanstaande:

**alle oude nog beschikbare exemplaren
OP DE BAAN en EN LIGNES tussen de
nrs. 1 en 120 zullen verkrijgbaar zijn
tegen € 2.**

LOCO 2017

Nieuw !

Naar jaarlijkse traditie stelt TSP zijn nieuwe kalender voor.

De kalender is gedrukt op formaat A3 met geplasticiseerd schutblad, spiraalbinding en dagwijzer.

De onderwerpen voor 2017 zijn:

- elektrische locomotief 2603 in de sneeuw te Hatrival;
- motorwagen 4319 te Houdrigny;
- elektrische locomotief 2861 te Kalmthout;
- motorstel 637 te Fraipont;
- elektrische locomotief 3619 van de CFL te Luxembourg;
- stoomlocomotief 64.064 te Antwerpen-Zuid;
- diesellocomotief 5205 te Dorinnes-Durnal;
- diesellocomotief 6067 te Warquignies;
- meerspannige locomotieven te Saint-Ghislain;
- diesellocomotief DE6607 van Railtraxx te Genk;
- diesellocomotief 4006 van Europorte te Havinnes;
- diesellocomotief BB67629 van de SNCF te Quenast.

€15



Formaat A3 - glanzend papier - spiraal binding

Verkoopprijs € 15 + verzendkosten (kp 2) volgens de modaliteiten opgenomen in deze bijlage.

Mededeling: "LOCO 2017"





Nederland

FOTO 135-42 Op 4 juli 2016 werden drie nieuwe motorstellen Flirt 3 (2208, 2507 en 2207) aan de NS geleverd. De Duitse maatschappij EGP (Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH) sleepte de stellen tot Herzogenrath waar een locomotief van Strukton de trein overnam. Hier de aankomst te Herzogenrath. De 225 006 sleepte de trein op het eerste gedeelte van het traject. Het is de ex-215 006 van de DB, gebouwd door Krupp. Zij kwam in dienst te Ulm op 10 mei 1969 en werd op 5 mei 2001 vernummerd naar 225 006. Zij werd geschrapt te Mainz op 23 juli 2012 en op 27 juli 2012 verkocht aan NBE Rail en later aan EGP. Maarten SCHOUBBEN.

FOTO 135-43 De 6409 van LTE sleept een ketelwagentrein met bestemming Kralupy in Tsjechië en passeert op 12 mei 2016 Geleen-Lutterade. Deze 6409 werd samen met de 6406 door NS verkocht aan het Oostenrijkse LTE Logistik und Transport GmbH in 2013. Andere machines van deze NS-reeks werden eveneens verkocht aan DB Cargo: de 6444, 6445, 6453, 6458, 6480, 6485, 6487, 6488, 6490, 6492 en 6497 en worden ingezet door DB Cargo Polska; de 6447, 6450, 6451, 6456 en 6457 zijn nu eigendom van Eurotunnel; de 6446 en 6448 vonden een tweede leven bij Grenlandrail in Noorwegen. Andy ENGELEN.





FOTO 135-44 Een van de meest spectaculaire plaatsen op de Gotthardlijn zijn ongetwijfeld de bochten te Biaschina, waar de lijn zichtbaar is op drie niveaus. Deze site wordt jammer genoeg ontsierd door een viaduct van de autosnelweg. Op 30 juni 2016 komt de InterRegio 2313 aan op het laagst gelegen spoor. Hij wordt gesleept door de Re 4/4 11133 die een nieuwe rode livrei kreeg, maar wel haar naam "Swiss-Express" behield. Deze dateert uit de tijd dat zij werd uitgerust met een automatische koppeling voor het slepen van deze treinen (zie ook de foto op p. 39). Gwenaël PIERART.

De nieuwe Gotthardtunnel

De Gotthardlijn, die Luzern met Chiasso verbindt, is alom gekend als 'de' verbinding tussen noord en zuid doorheen de Alpen. Het fascinerende traject van deze verbinding maakt van deze treinreis een adembenemende ervaring. Met de ingebruikname van de nieuwe Gotthardtunnel - de langste spoortunnel ter wereld (57,1 km) - wordt de reistijd met één uur ingekort, maar hiermee verdwijnt voor de treinreiziger het zicht op het prachtige berglandschap.

De basistunnel

In 1992 koos de Zwitserse bevolking in een referendum voor de aanleg van een spoorverbinding naar het zuiden door de Alpen. Het project kreeg de naam: NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) de naam werd later aangepast naar het taalafhankelijke "Alp Transit". Er werd een budget voorzien van 21,4 miljard Zwitserse frank. Het NEAT-project voorzag de bouw van twee spoortunnels doorheen de Alpen: de Lötschbergtunnel, 34,6 km lang en al ingehuldigd op 15 juni 2007



De noordelijke inrit van de nieuwe tunnel ligt net voor het station Erstfeld.

enerzijds en de Gotthardtunnel anderzijds. De nieuwe Gotthardtunnel bestaat uit twee afzonderlijke kokers van 57,1 km geboord tussen Erstfeld en Bodio. Op sommige plaatsen ligt het spoor 2300 m diep onder de bergtop, nog een record.

Het werk begon in 1996 en in 2011 was de tunnel geboord. De installaties werden in juni 2016 ingehuldigd en de volledige ingebruikname is gepland voor 9 december 2016 bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling. Vanaf 5 september 2016 gebruiken de commerciële goederentreinen de tunnel.

De maximumsnelheid in de tunnel bedraagt 250 km/h en de reistijd tussen Zürich en Milano zal worden verkort van 3 uur 40 minuten naar 2 uur 40 minuten. Het hele traject wordt beveiligd met ETCS Level 2.

Door de ingebruikname van de tunnel stijgt het aantal beschikbare rijpaden voor goederentreinen van 160 naar 210 treinen per dag.

De opening van de Gotthardbasistunnel is slechts een eerste stap. Er wordt nog een tunnel gebouwd verder naar het zuiden onder de Monte Ceneri. Deze tunnel wordt 15,4 km lang en zal bij de ingebruikname, voorzien voor eind 2020, de reistijd tussen Lugano en Locarno verkorten van 55 naar 22 minuten.

Wat vooraf ging

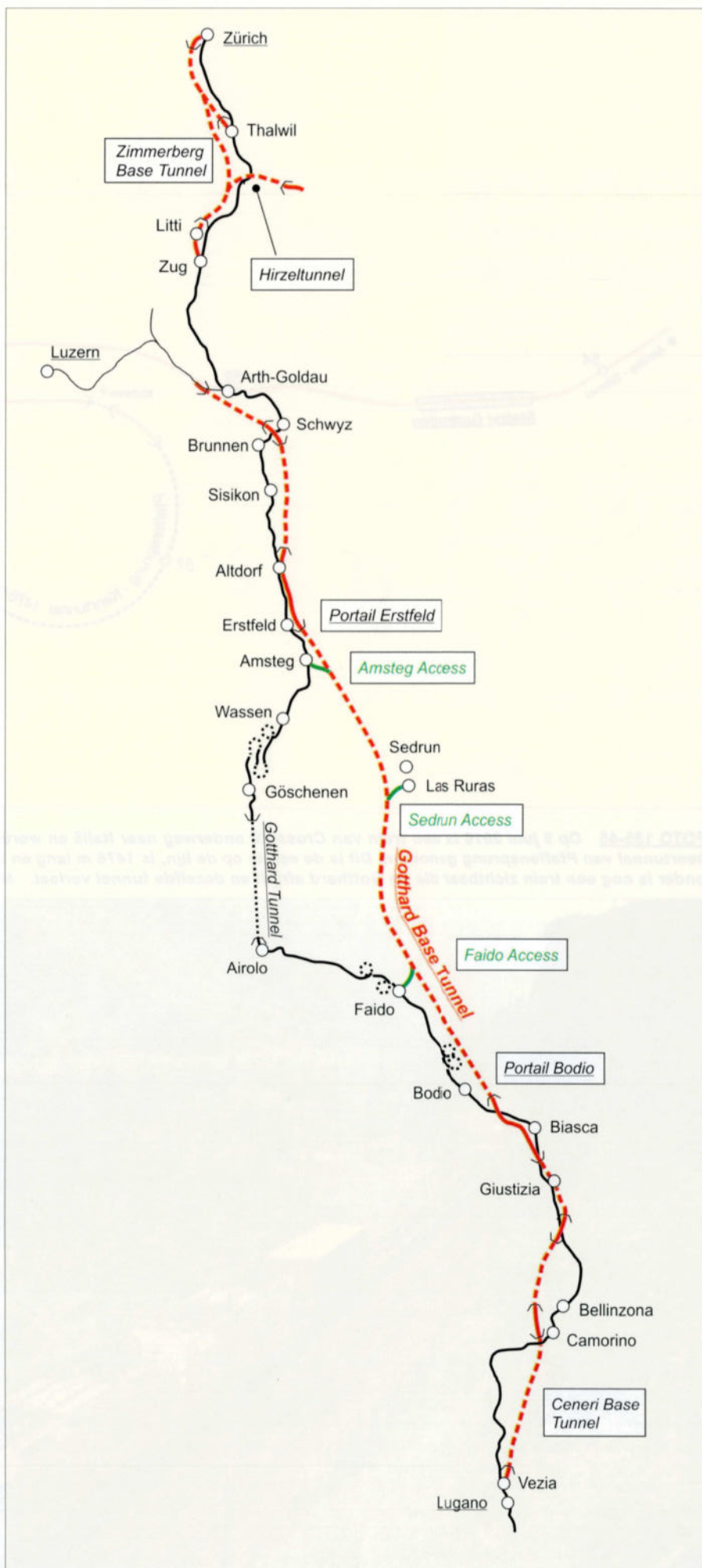
In 1851 werd gedacht aan een spoorverbinding door de Alpen. In 1871 werd dan de Gotthardbahngesellschaft opgericht voor de bouw van deze spoorlijn. De lijn werd geopend op 1 juni 1882 en opgenomen in het spoorwegnetwerk van de Schweizerische Bundesbahnen (SBB) in 1909. In 1921 werd de lijn geëlektrificeerd en in 1965 op dubbelspoor gebracht.

De verbinding via de eerste Gotthardtunnel heeft een lengte van 91 km. De noordhelling begint in Erstfeld (hoogte 472 m). Hier bevindt zich ook de stelplaats waar de nodige opdruklocomotieven gestationeerd zijn. Deze extra locomotieven zijn nodig om op de hellingen tot 28 % extra trekkracht te geven.

Na Amsteg gaat de spoorlijn over het Chärstelenbach-viaduct en over de Reuss op het viaduct van Intschireuss (met 77 m het hoogste van het SBB-netwerk). Voorbij Gurtellen (738 m) volgt de eerste keertunnel van Pfaffensprung (1476 m) en dan deze van Leggistein (1090 m) en Wattigen 1084 m).

De Meienreuss wordt driemaal overgestoken en na de Naxberg-tunnel (1570 m) wordt Göschenen (1016 m) bereikt.

Het herkenningspunt langsheen deze Gotthardlijn is de kerk van Wassen. De reizigers zien de kerk driemaal, eerst rechts boven, dan beneden na het station Wassen (928 m) en nogmaals na de Watteringertunnel.



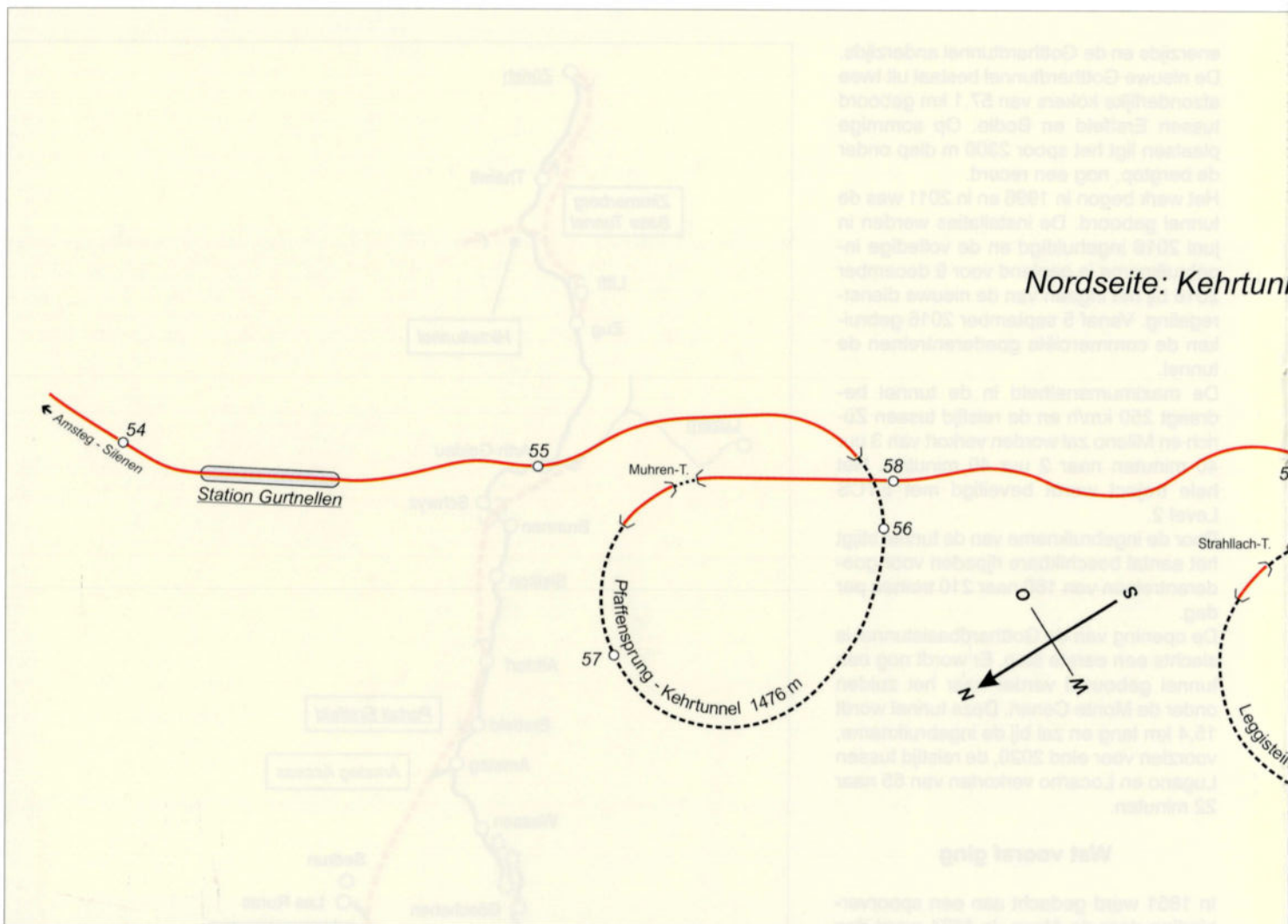


FOTO 135-45 Op 9 juni 2016 is een trein van Crossrail onderweg naar Italië en wordt gesleept door de 185 602. De trein heeft de keertunnel van Pfaffensprung genomen. Dit is de eerste op de lijn, is 1476 m lang en begint kort na het station Gurtnefen. Rechts-onder is nog een trein zichtbaar die de Gotthard afrijdt en dezelfde tunnel verlaat. Michel HANSSENS.



nels bei Wassen

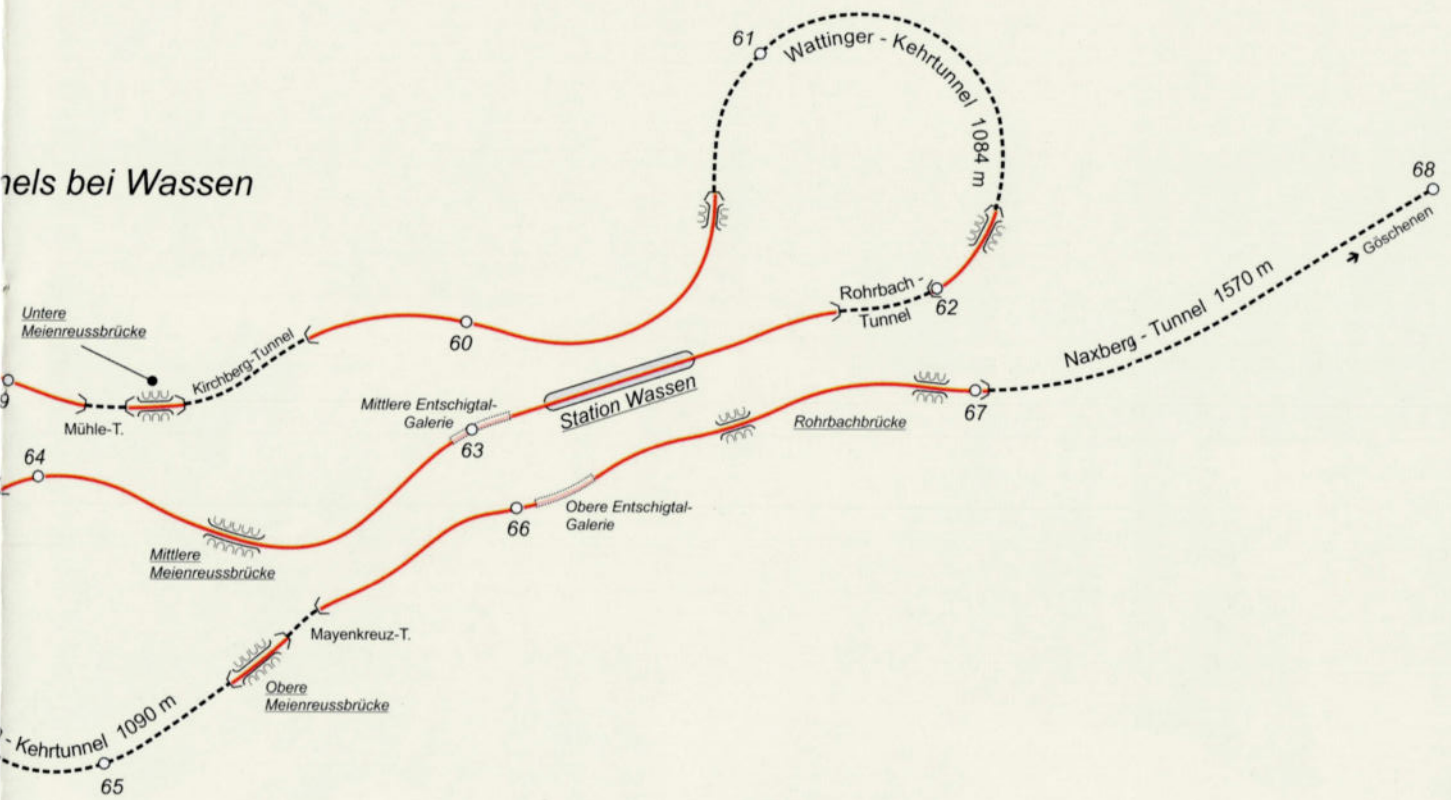


FOTO 135-46 Een InterRegio met bestemming Locarno passeert op 22 juni 2005 een eerste maal de kerk van Wassen. De trein verdwijnt over enkele ogenblikken in de keertunnel van Wattering. De Re4/4 II 11103, die nog haar "Swiss-Express"-livrei draagt, sleept deze trein. Zij werd geschrapt op 30 november 2005. Jean-Luc VANDERHAEGEN.







↑ **FOTO 135-47** Hier een opname vanop het derde niveau te Wassen. Links rijdt een Pendolino van de FS als IC Milano - Zürich en daalt af richting Ertsfeld. Rechts, op het tweede niveau, een goederentrein richting Göschenen. J-L VANDERHAEGEN.

← **FOTO 135-48** Een Holcim-trein, geladen met steenslag, verlaat op 27 juni 2016 de keertunnel te Wattingen in de richting Ertsfeld. Op kop de Re 4/4 II 11268 met een bijzondere schildering "Gottardo 2016". Marc RIGUELLE.

↓ **FOTO 135-49** Een trein met containers komt op 27 juni 2016 aan op het derde niveau van Wassen. Hij wordt gesleept met vooraan de Re 4/4 II 11320 in de livrei van Interregio Cargo (ODB 94 p. 51). In het verleden sleepte ze de Cargo Shuttle / Interregio Cargo-treinen. Het tweede niveau is rechtsonder zichtbaar. Michel HANSSENS.



Te Göschenen begint een smalspoorlijn, uitgebaut door de Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), naar Andermatt en de rest van het MGB-netwerk.

De eerste Gotthardtunnel die begint na het station Göschenen, werd gebouwd tussen 1872 en 1881, is 15 km lang en volledig met dubbelspoor. Na 9 kilometer wordt het hoogste punt van de lijn bereikt, 1151 m boven de zeespiegel. Te Airolo (1141 m) is de zuidelijke uitgang van de tunnel.

Na Airolo kruist de spoorlijn de Ticinorivier en na Rodi-Fiesso (942 m) begint een spectaculaire afdaling van ongeveer twintig kilometer, met een reeks van vier keertunnels (Freggio, 1568 m, Prato, 1567 m, Pianotondo, 1509 m en Travi,

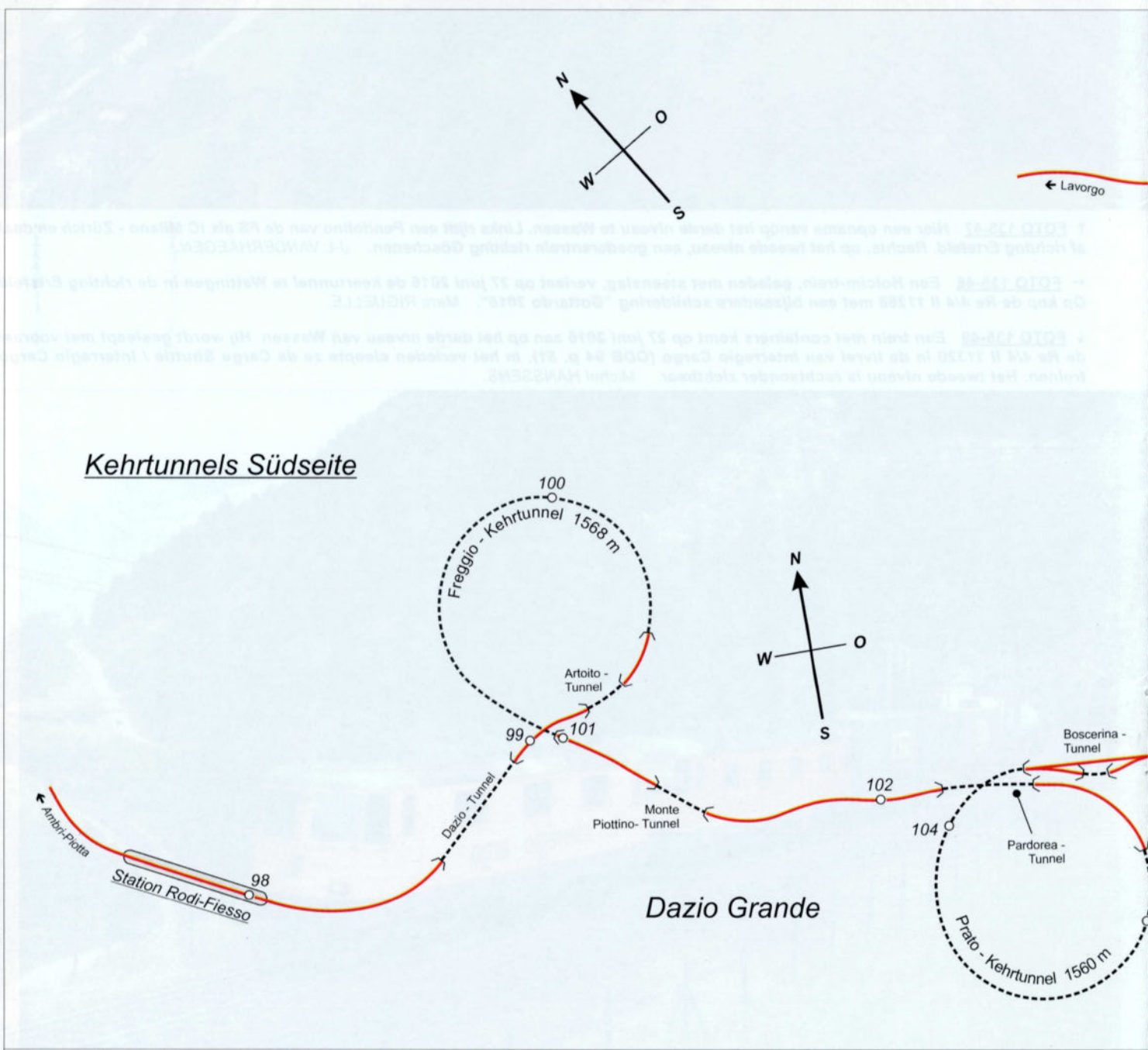
1547 m). De spoorlijn is intussen 551 m gedaald en bereikt het station van Giornico (391 m). Het station van Biasca (293 m) ligt op twee kilometer voor de aansluiting met de nieuwe lijn en is tevens het einde van de zuidelijke helling.

De Federale Raad besliste in een rapport van 2014 dat de eerste Gotthardlijn een onderdeel van het Zwitserse spoorwegnet moet blijven en de exploitatie ervan moet worden voortgezet voor goederen- en toeristisch verkeer. De onderhoudskosten van de infrastructuur, de uitbating en een periodiek onderzoek naar de evolutie van het verkeer moeten verder opgevolgd worden. Pas na de opening van de Ceneri-basistunnel zullen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn en zal men kunnen beslissen over de activitei-

ten op middellange en lange termijn op deze lijn.

De SBB zal op de oude route een Regio Express trein inleggen via hun dochtermaatschappij TILO met een regelmatig dienstregeling (elk uur) en aansluitingen met treinen naar Erstfeld, Bellinzona en Lugano. Gedurende de toeristische periode zullen Interregio treinen vanuit Basel en Zürich, doorgaans beperkt tot Erstfeld, verlengd worden tot Göschenen aan de noordhelling.

Er wordt voor de toeristen in het weekend ook een "Gotthard Panorama Express" georganiseerd met SBB-panoramarijtuigen. Van april tot oktober 2017 in het weekend en dagelijks vanaf 1 juli tot half september.



SBB Historic, dat verantwoordelijk is voor het SBB-erfgoed, en de Club del San Gottardo hebben ook het project Swiss Railpark St. Gotthard opgezet om het historische aspect van de Gotthard levendig te houden. De stelplaatsen van Erstfeld en Biasca zullen instaan voor de exploitatie van historische treinen op de oude lijn.

Omdat de SBB-concessie van de lijn eindigt eind 2017, heeft de onderneming Schweizerische Südostbahn AG (SOB) een alternatief project voorgesteld. Overwegende dat de overstap te Erstfeld, voorzien in het SBB-concept, niet rendabel zou zijn, stelt de SOB voor om rechtstreekse treinen in te leggen van Basel en Zürich naar Lugano.



FOTO 135-50 Een BLS-trein verlaat op 28 juni 2016 de Gotthardtunnel en begint aan de lange afdaling naar Ertsfeld. Hij wordt gesleept door de TRAXX 3 nr. 187 006 (Bombardier 35058 / 2013) die BLS huurt bij Railpool. Net boven het bord "Göschenen" is een trein zichtbaar van de Matterhorn-Gotthard-Bahn die Göschenen heeft verlaten richting Andermatt. Michel HANSENS.

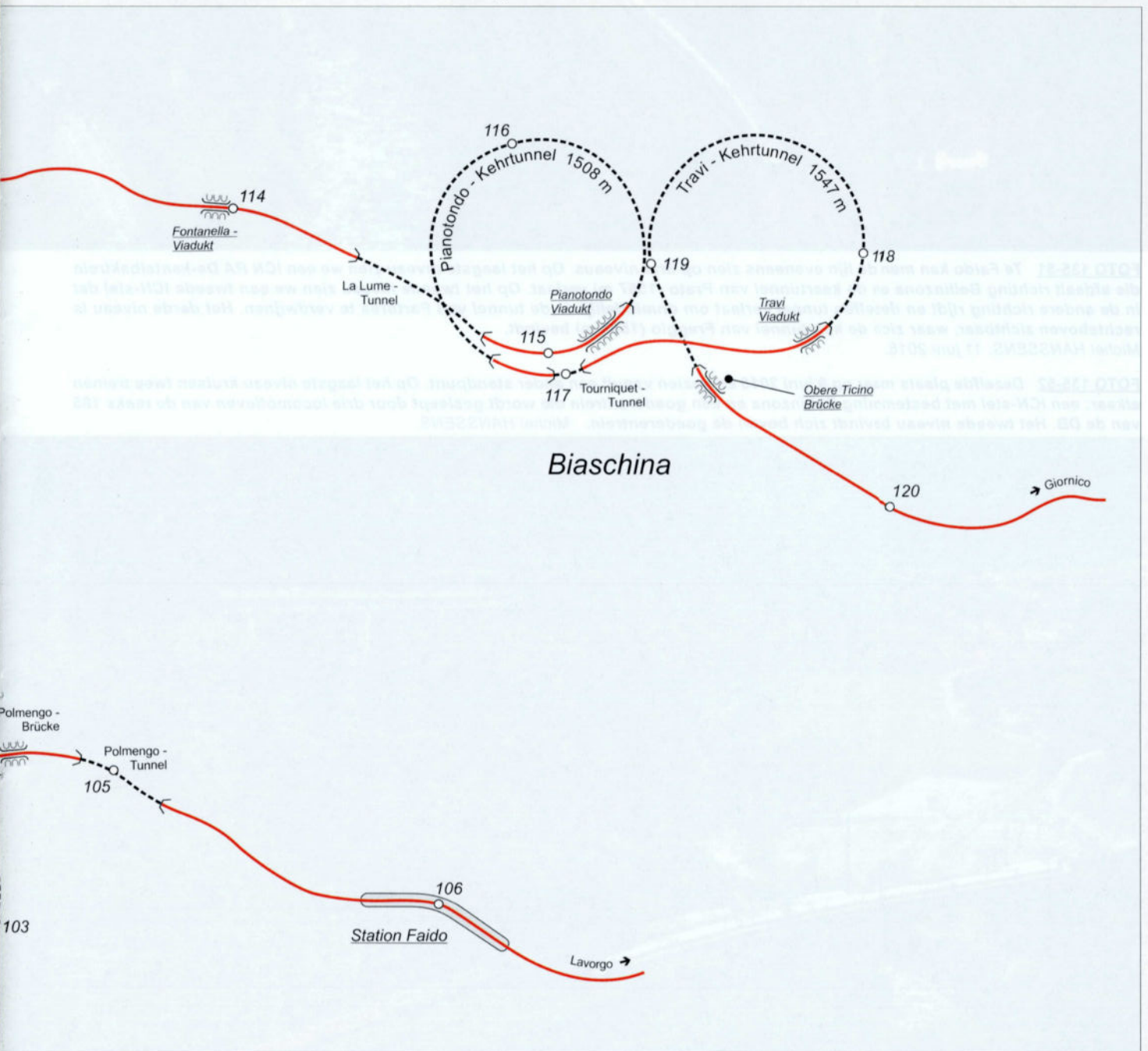




FOTO 135-51 Te Faido kan men de lijn eveneens zien op drie niveaus. Op het laagste niveau zien we een ICN RA De-kantelbaktrein die afdaalt richting Bellinzona en de keertunnel van Prato (1567 m) verlaat. Op het tweede niveau zien we een tweede ICN-stel dat in de andere richting rijdt en dezelfde tunnel verlaat om onmiddellijk in de tunnel van Partorea te verdwijnen. Het derde niveau is rechtsboven zichtbaar, waar zich de keertunnel van Freggio (1568 m) bevindt.
 Michel HANSSENS, 11 juni 2016.

FOTO 135-52 Dezelfde plaats maar op 9 juni 2016 en gezien vanuit een ander standpunt. Op het laagste niveau kruisen twee treinen elkaar: een ICN-stel met bestemming Bellinzona en een goederentrein die wordt gesleept door drie locomotieven van de reeks 185 van de DB. Het tweede niveau bevindt zich boven de goederentrein. Michel HANSSENS.



Elders in de Alpen

Er zullen nog meer tunnels worden gebouwd in de Alpen om het vrachtverkeer tussen Noord- en Zuid-Europa te vergemakkelijken:

- de Semmering-basistunnel in Oostenrijk, zal 27,3 km lang zijn en de 41 km lange omweg tussen Gloggnitz en Mürzzuschlag vervangen in 2026. De reistijd tussen Wien en Graz zal hierdoor verminderen;
- de Koralm-tunnel is onderdeel van een nieuwe lijn tussen Graz en Klagenfurt, in het zuiden van Oostenrijk. Deze zal een lengte hebben van 32,9 km en zal in 2022 in gebruik worden genomen;
- nog in Oostenrijk wordt de Brenner-basistunnel tussen Innsbruck en Fortezza ge-

bouwd op de as München - Verona, met een lengte van 55 km. Deze wordt gecombineerd met de bestaande tunnel rond Innsbruck. Hierdoor wordt de totale lengte onder de grond 64 km, een nieuw record. De opening is gepland in 2026;

- een project bestaat ook tussen Frankrijk en Italië op de as van de Fréjus Lyon - Torino. Het werd goedgekeurd in 2015 en in 2025 moet het klaar zijn. De basistunnel zal worden gebouwd tussen Saint-Jean-de-Maurienne in Frankrijk en Bussoleno in Italië.

Enkele cijfers

De nieuwe Gotthardtunnel is 57,1 km lang en meteen ook de langste ter wereld. Hij wordt gevolgd door de Japanse Seikan-tunnel (53,850 km) en de tunnel onder het Ka-

naal (50.500 km).

De bouw kostte 11 miljard euro en bood gedurende 25 jaar werk aan 10.000 arbeiders, ingenieurs, technici en landmeters.

Op 300 meter boven het traject werd een verkenningstunnel geboord voor het onderzoek van de rotsstructuur.

Vier tunnelboormachines werkten samen voor het boren van in totaal 152 km tunnelpijp, wat betekent dat 28,2 miljoen ton rots en steerpuin moest worden afgevoerd.

15 % van het traject werd manueel gegraven, dit op plaatsen waar de rotsen niet zo stevig waren.

De tunnel ligt tot 2300 meter onder de top van de Gotthard.

Philippe DE GIETER

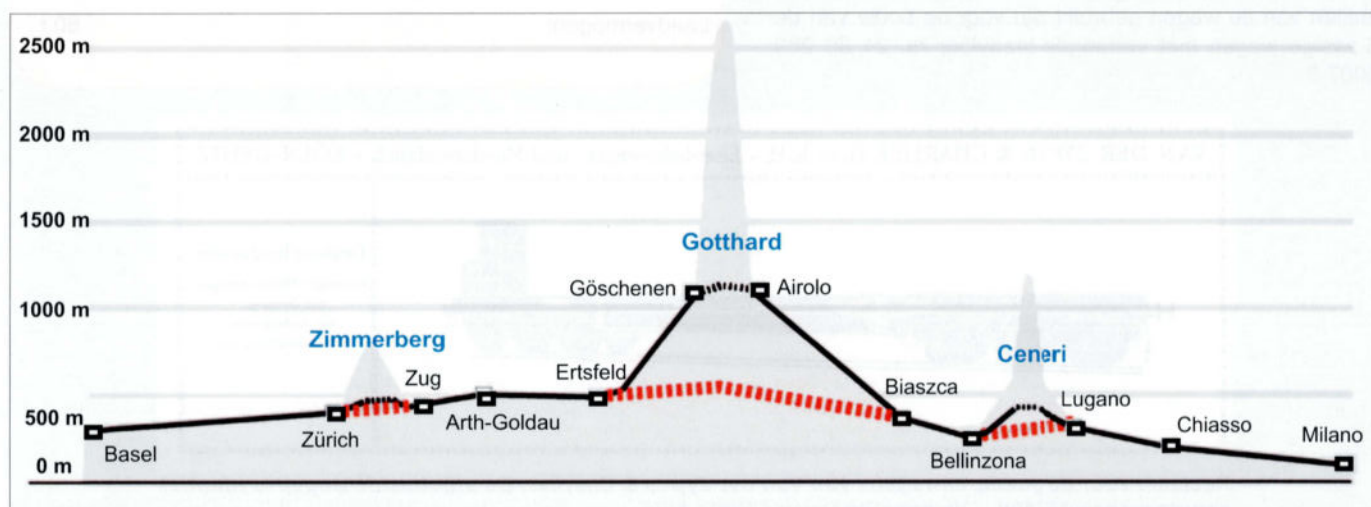


FOTO 135-53 Nog een opmerkelijke foto van de drie niveaus te Biaschina. Op 8 juni 2016 komt een container trein aan op het laagste niveau. Hij wordt gesleept door Re 6/6 11663, een van de laatste in groene livrei en met originele koplampen. M. HANSENS.



NMBS

wagen met opengewerkte laadvloer 377500

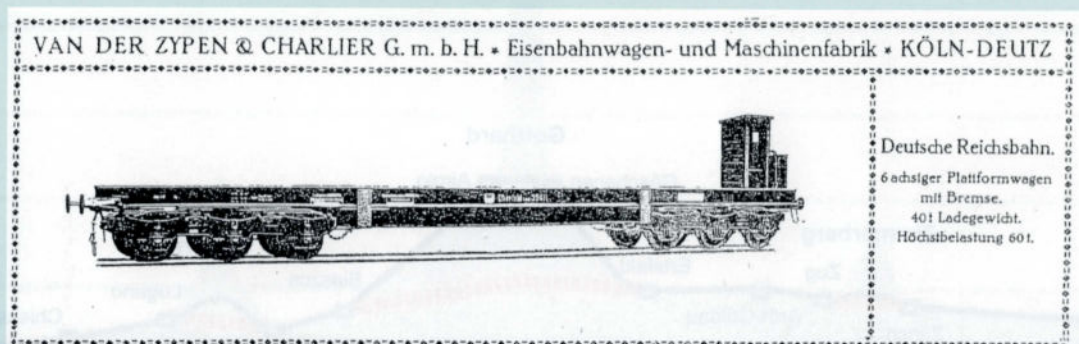
Deze wagen werd na de Eerste Wereldoorlog aan de Belgische Staat afgestaan ten gevolge van het Wapenstilstandsverdrag. De wagen werd gebouwd voor de Pruisische spoorwegen door *Van der Zypen & Charlier* te Köln Deutz (vanaf 1928 *Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken AG* en vanaf 1959 *Klöckner-Humboldt-Deutz*). Hij werd in dienst genomen in 1911.

Hij werd in het goederenwagenpark van de Belgische Staat opgenomen met het nummer 377500. Bij de invoering van het nummersysteem met 7 cijfers kreeg hij (op 14 januari 1956) het nummer 1 099601.

De wagen verdween uit het wagenpark van de NMBS tussen 1 januari 1960 en december 1961. Hij heeft dus nooit een UIC-nummer gekregen. Het is mogelijk dat de draaistellen van de wagen gebruikt zijn voor de bouw van de 6-assige wagen met verlaagde laadvloer nr. 21 88 989 0007-9.

Uai - 377500

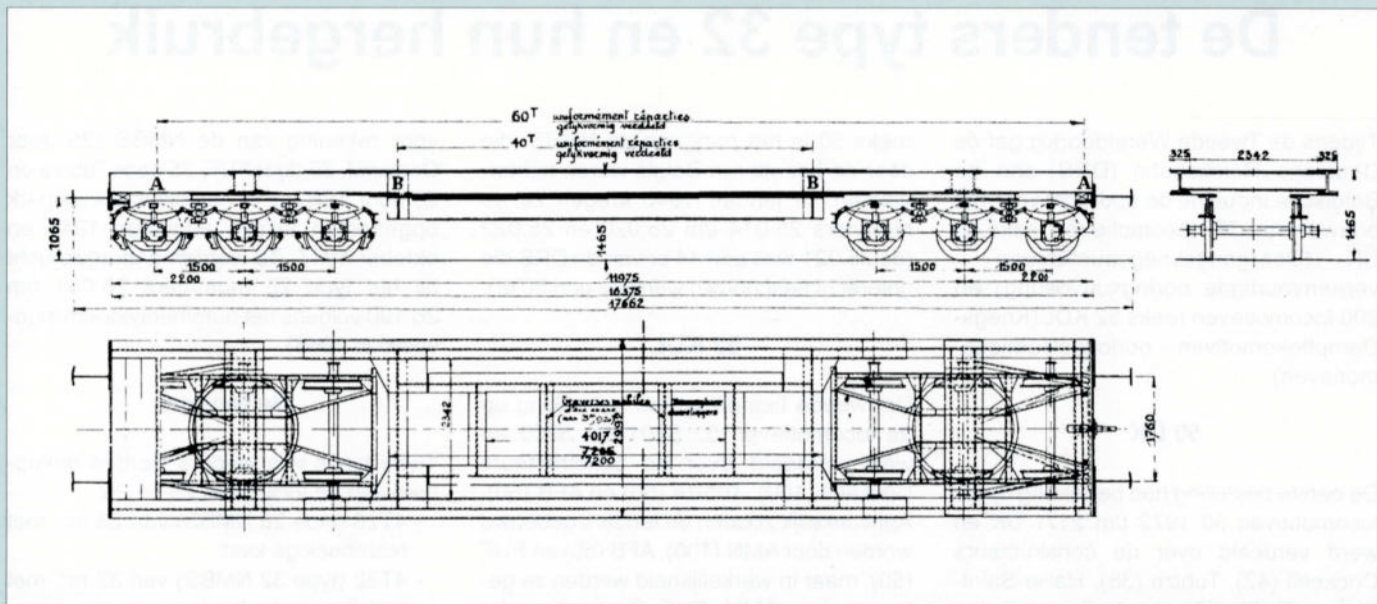
Bouwjaar:	1911
Aantal:	1
Nummer Belgische Staat / NMBS:	377500
NMBS-nummer in 1956:	1 099601
Totale lengte (kan verschillen naargelang de buffers):	17,525 m
Uiterste radstand binnen de draaistellen:	3,000 m
Draaispilafstand tussen de draaistellen:	11,975 m
Wieldiameter:	1,010 m
Tarra:	40 t
Laadvermogen:	60 t



Reclame voor de goederenwagens van Van der Zypen & Charlier. De afgebeelde wagen is identiek aan de wagen 377500. Verzameling Roger CRICKELAIRE.

De wagen 377500 werd in 1929 gefotografeerd te Marcinelle. Fonds ACEC, verzameling Bois du Cazier..





Een andere foto van de wagen, nu met het nummer 1 099601. Foto NMBS.



De tenders type 32 en hun hergebruik

Tijdens de Tweede Wereldoorlog gaf de Deutsche Reichsbahn (DRB) aan de Belgische industrie de opdracht voor het bouwen van 200 locomotieven reeks 50 ÜK (Übergangskriegsausführung - vereenvoudigde oorlogsuitvoering) en 200 locomotieven reeks 52 KDL (Kriegs-Dampflokotieven - oorlogsstoomlocomotieven).

50 ÜK

De eerste bestelling had betrekking op de locomotieven 50 1972 t/m 2171 ÜK en werd verdeeld over de constructeurs Cockerill (42), Tubize (38), Haine-Saint-Pierre (FUF) (28), Anglo-Franco-Belge (AFB) (26), La Meuse (26), Couillet (24) en Energie (16). De tenders werden besteld bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles (AMN) (80), AFB (50), FUF (38) en Energie (32). De eerste 186 locomotieven werden vanaf maart 1943 aan de DRB geleverd. De laatste 14 waren nog niet klaar aan het einde van de oorlog. Nadat ze werden afgebouwd, werden de machines tussen november 1944 en april 1948 geleverd aan de NMBS en ondergebracht bij het type 25 (in januari 1946: 25.001 t/m 25.013 en 25.023). Overigens bevonden zich acht andere locomotieven

reeks 50 in het park van de NMBS, die door de bezetter in België waren achtergelaten. In januari 1946 kregen ze de nummers 25.014 t/m 25.020 en 25.022 (de 25.021 was een 44'er van de DRB die onterecht beschouwd werd als een 50'er).

52 KDL

De tweede bestelling had betrekking op de locomotieven 52 8001 t/m 8200 en werd verdeeld over de constructeurs Cockerill (100), Tubize (50) en AFB (50). Aanvankelijk zouden de tenders gebouwd worden door AMN (100), AFB (50) en FUF (50), maar in werkelijkheid werden ze geleverd door AMN, FUF, Cockerill en La Meuse. De aantallen per constructeur zijn niet gekend, maar La Meuse leverde met zekerheid in 1947-1948 drie eenheden (nummers 32.080 t/m 32.082). De bouw van deze locomotieven liep een grote vertraging op, niet alleen om reden van de lange leveringstermijn van vele in Duitsland gefabriceerde onderdelen, maar ook omdat de arbeiders al het mogelijke deden om de assemblage te versnellen. Uiteindelijk kon geen enkele locomotief nog aan de DRB geleverd worden voor het einde van de oorlog. Honderd machines werden afgewerkt

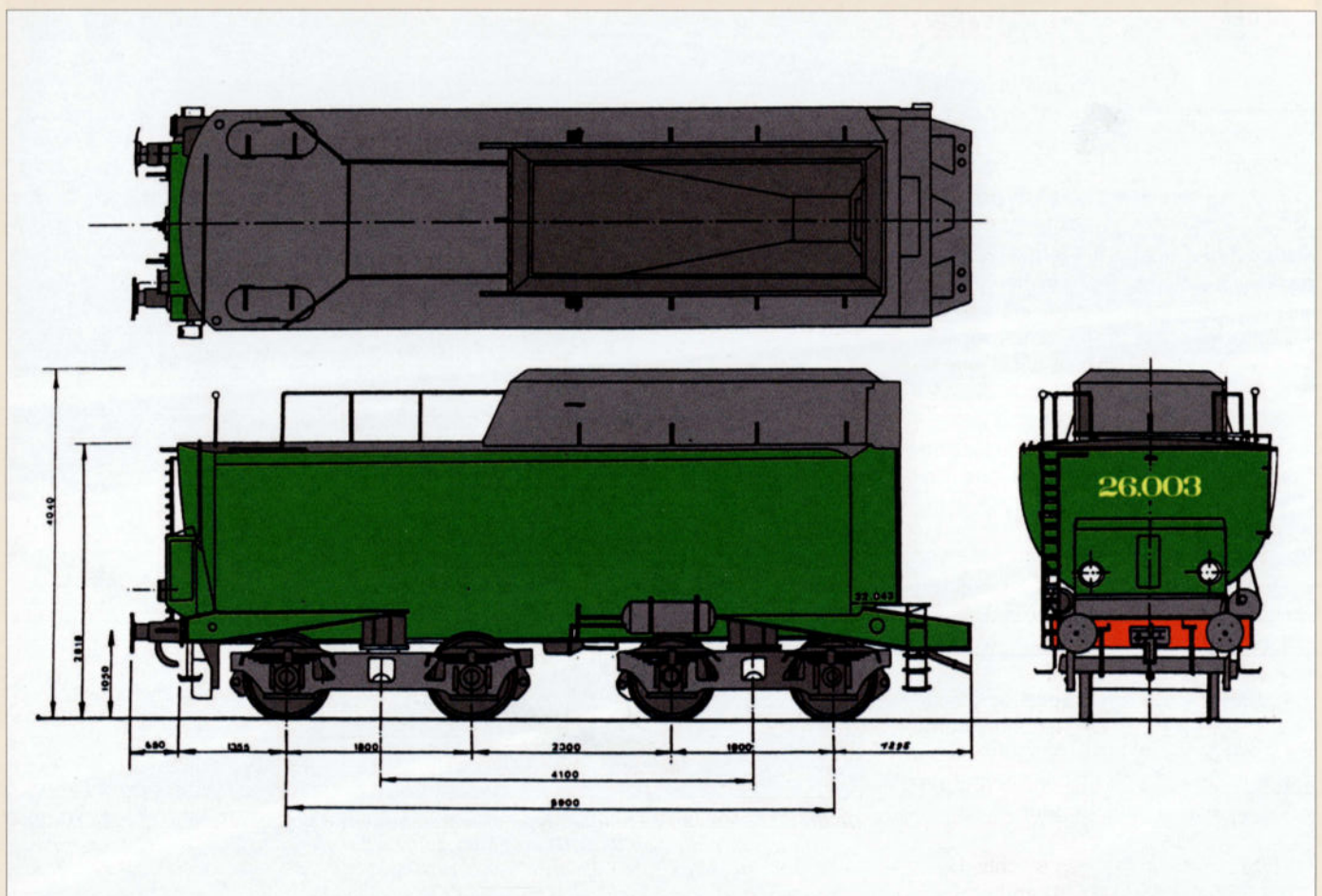
voor rekening van de NMBS (25 door Cockerill, 25 door FUF, 25 door Tubize en 25 door AFB) en in het locomotievenpark opgenomen tussen augustus 1945 en oktober 1947. Ze werden ondergebracht bij het type 26 (nummers 26.001 t/m 26.100 volgens het nummersysteem ingevoerd in 1946).

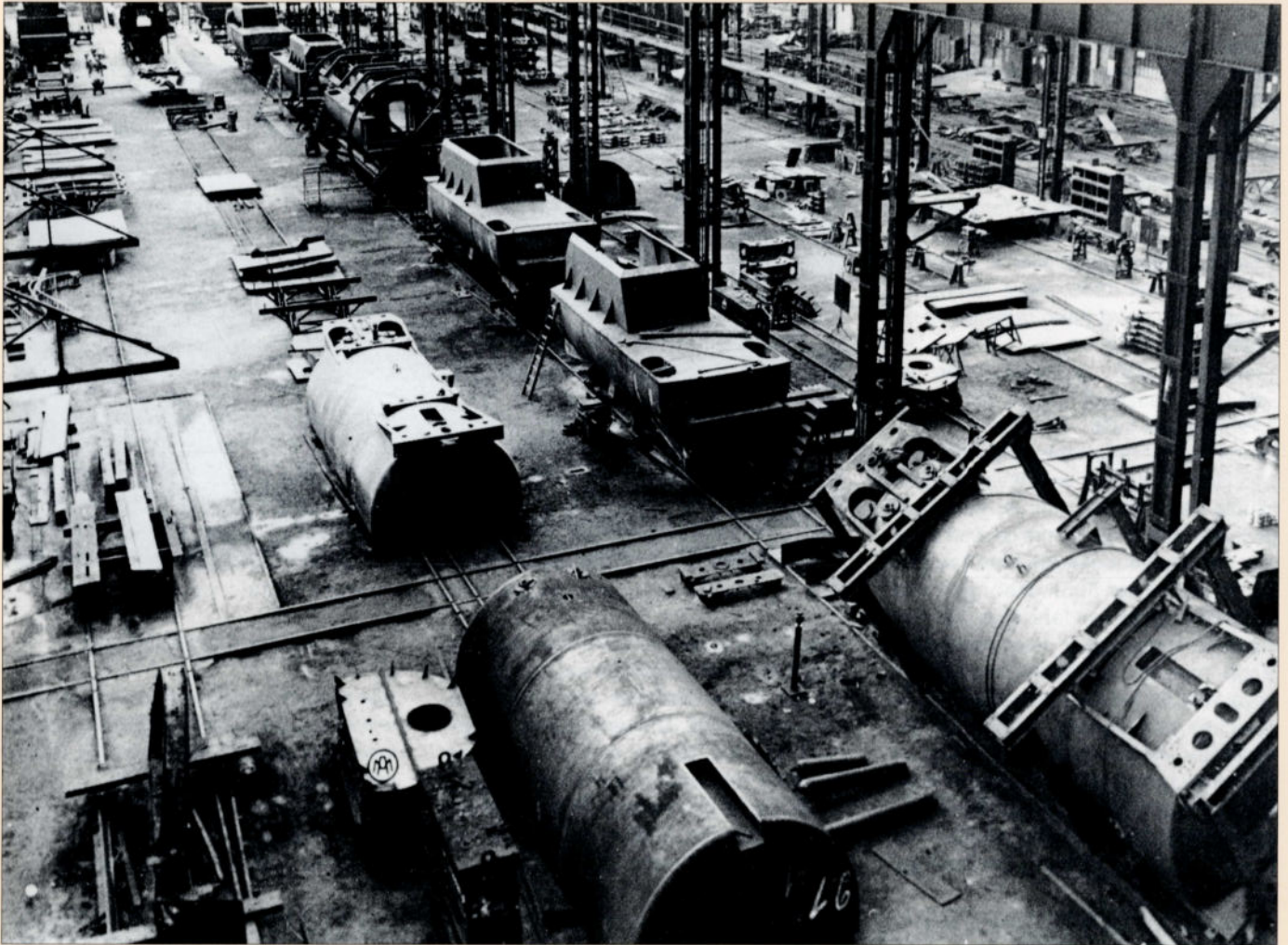
De tenders

Twee types van tenders werden gekoppeld aan de locs types 25 en 26:

- 4T26 (type 26 NMBS) van 26 m³, met rechthoekige kast;
- 4T32 (type 32 NMBS) van 32 m³, met halfcilindrische kast.

In totaal werden aan de NMBS 22 tenders van 26 m³ (4T26) en 91 van 32 m³ (4T32) geleverd. Bij dit aantal moeten nog 8 tenders 4T26 en 2 tenders 4T32 gevoegd worden: 1 "oorlogsbuit" (32.085) en 1 (32.089) aangekocht bij het Office de Récupération Economique (ORE). In totaal waren er dus 30 tenders 4T26 en 93 tenders 4T32. De 4T26's werden gekoppeld aan de locs 26.027 t/m 26.036 (Cockerill) en aan de 26.050 t/m 26.059 (FUF). De tender die voorzien was voor de 26.053 werd echter gekoppeld aan de eerste loc





*Tenders type 32 in aanbouw bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
Foto AMN, verzameling André DAGANT / TSP.*

type 26, de 2600 (26.100 in januari 1946) omdat de tender van deze loc nog niet klaar was.

De "badkuiptenders" type 32

Het gaat hier om de tenders 4T32, door de NMBS ondergebracht bij het type 32. Dit oorlogs-tendertype werd speciaal ontworpen door de firma Westwaggon, waarbij ernaar gestreefd werd om de constructie zo licht mogelijk te maken. De tender had geen frame en de kast was volledig gelast en had een halfcilindrische vorm. De tender werd dan ook "Wannentender" ("badkuiptender") genoemd.

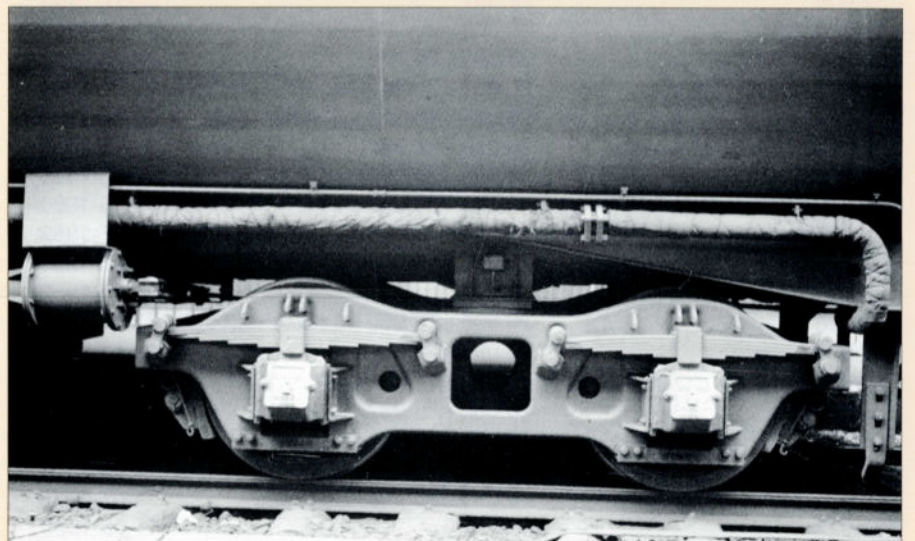
De draaistellen waren samengesteld uit staalplaat en uitgerust met bladveren. De radstand bedroeg 1,800 m en de draaispilafstand tussen beide draaistellen 4,100 m. De wielen hadden een doorsnede van 0,940 m. De aspotten waren (conform de eisen van de DRB) voorzien van rollagers; de NMBS liet echter gewone oliepoten aanbrengen.

Het leeg gewicht bedroeg slechts 19,4 t (t.o.v. 25,5 t voor de 4T26) en het maxi-

mum gewicht in beladen toestand 61,4 t. Het laadvermogen was echter veel groter dan dit van de 4T26, nl. 10 t kolen en 32 m³ water t.o.v. 8 t en 26 m³ voor de 4T26.

De tenders type 32 kregen de nummers 32.000 t/m 32.092 en werden gekoppeld

aan de locomotieven 26.001 t/m 26.026, 26.037 t/m 26.049, 26.053, 26.060 t/m 26.099 en aan de 25.002, de 25.004 t/m 25.013 en de 25.023. De "oorlogsbuit"-tender 32.085 (oorspronkelijk gekoppeld aan de 25.015) werd teruggegeven aan de DB in 1950.

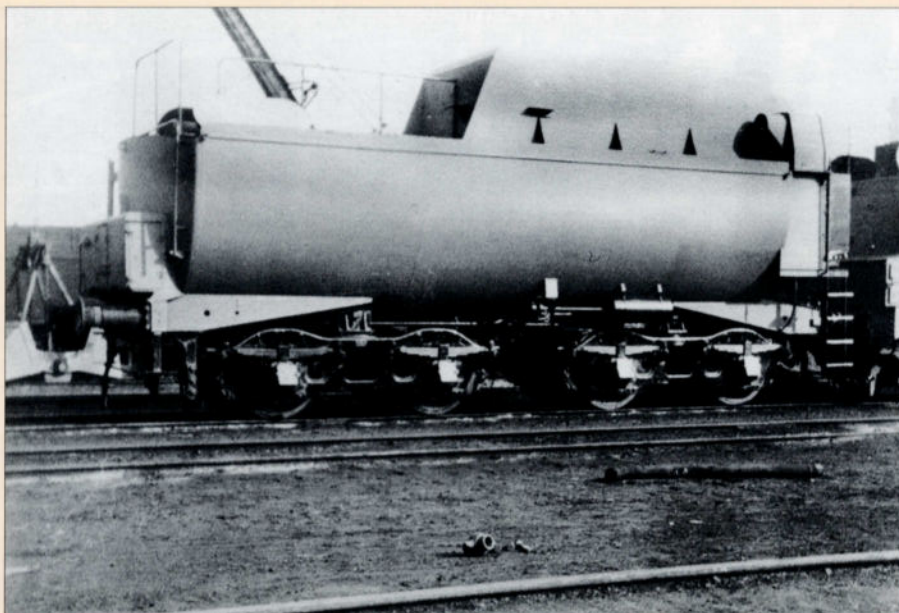


De draaistellen van de tenders type 32 waren uitgerust met oliepoten, in tegenstelling met de tenders die aan de DRB moesten geleverd worden en die uitgerust waren met rollagers. De ingepakte buis boven het draaistel is de stoomleiding voor de verwarming van de trein. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

In de loop der jaren werden de tenders dikwijls toegewezen aan andere locomotieven. Vijf tenders zijn zelfs gekoppeld geweest aan vier verschillende locomotieven. Bij wijze van proef werden twee tenders type 32 bovendien gekoppeld aan twee locomotieven type 64 van de stelplaatsen Montignies en Tamines:

- tender 32.020: gekoppeld aan de 64.074 (Montignies) van 8 augustus 1957 tot mei 1958; deze locomotief werd gemuteerd naar Tamines op 10 september 1957;
- tender 32.030: gekoppeld aan de 64.066 (Tamines) van 7 september 1957 tot juni 1958.

De proef duurde slechts ongeveer een jaar. Door de grotere lengte van de combinatie loc + tender kon er niet meer gedraaid worden op sommige draaischijven. De 64.074 muteerde naar Tamines op 10 september 1957. Het rijden met dergelijke grote tenders type 32 was eigenlijk alleen maar verantwoord op lange trajecten. Te Tamines was dit het geval voor de diensten over de lijn van de Molinee naar Dinant, Houyet en Jemelle. Ze werden echter enkel ingezet voor ritten buiten de normale dienstregeling. Tot in mei 1958 hadden de twee locomotieven respectievelijk slechts 1745 km en 2331 km gereden. De proef gaf



Een afgewerkte (maar nog niet geschilderde) tender type 32. Verzameling TSP.

geen voldoening en werd dan ook niet uitgebreid naar andere 64'ers. In juli 1958 kregen beide machines hun vorige tender terug. De 32.020 werd daarna gekoppeld aan loc 26.065 en bleef bij deze machine tot haar buitendienststelling in 1963. De 32.030 werd op 14 juli 1958 gekoppeld aan loc 26.067 van Montzen (op papier op 1 september 1958).

Buitendienststelling

Alle tenders type 32 verdwenen uit de inventaris bij de buitendienststelling van de locomotieven type 25 en type 26, tussen mei 1958 en november 1963.

De hiernavolgende tabel geeft de loopbaan weer van alle tenders type 32.

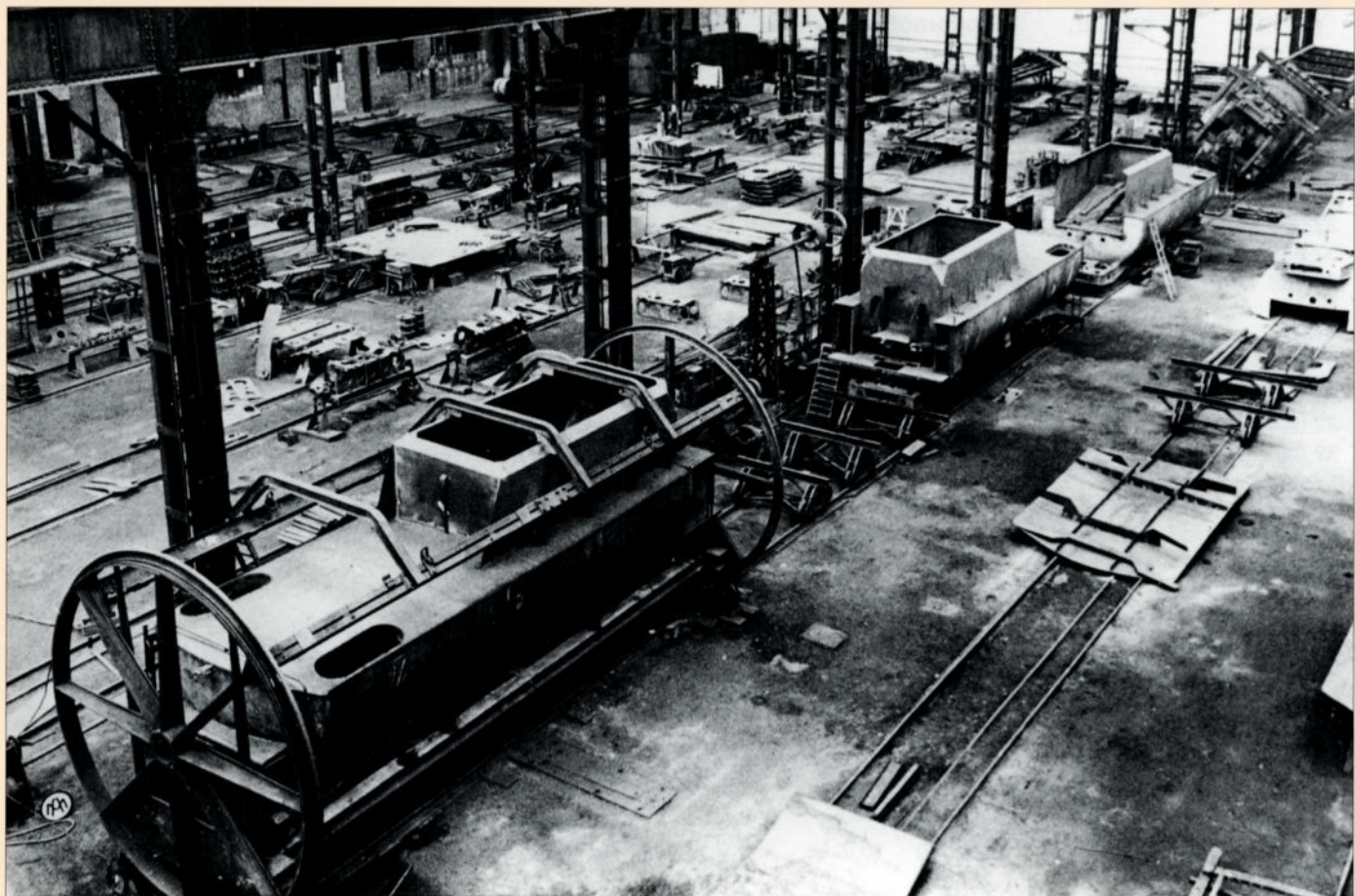
nr.	oud nr.	locomotieven	datum †	bestemming na buitendienststelling
32.000		26.075	21-03-1961	sloop
32.001		26.076 - 26.081 - 26.077	21-03-1961	ombouw
32.002		26.077 - 26.081	23-05-1963	verkoop of sloop
32.003		26.078	14-05-1963	verkoop of sloop
32.004		26.079	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.005		26.080 - 25.003	30-05-1958	verkoop
32.006		26.081 - 26.076	15-07-1959	verkoop of sloop
32.007 FUF		26.082 - 26.063	31-05-1958	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.008		26.083 - 26.069	15-07-1959	verkoop of sloop
32.009		26.084	22-11-1963	verkoop of sloop
32.010 FUF		26.085 - 25.005 - 26.017	31-05-1958	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.011		26.086 - 25.006	04-02-1959	verkoop
32.012		26.087 - 26.049 - 25.023 - 26.010	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.013		26.088 - 26.013 - 26.028	22-05-1963	verkoop of sloop
32.014 FUF		26.089 - 26.087	31-05-1958	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.015 FUF		26.090 - 26.085	31-05-1958	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.016		26.091 - 26.059	01-05-1960	ombouw (eventueel)
32.017		26.092	15-07-1959	verkoop of sloop
32.018		26.093 - 26.055	21-03-1961	ombouw
32.019		26.094	04-02-1959	verkoop
32.020		26.095 - 26.095 - 64.074 - 26.057	22-11-1963	verkoop
32.021		26.096 - 26.056	21-10-1963	verkoop of sloop
32.022		26.097	15-07-1959	verkoop of sloop
32.023 FUF		26.098 - 26.032	09-04-1959	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.024		26.099	09-04-1959	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.025		26.060	19-10-1961	sloop
32.026		26.061 - 26.008	15-07-1959	verkoop of sloop
32.027		26.062	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.028		26.063 - 26.082 - 26.036	09-04-1959	verkoop
32.029		26.064 - 26.033	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.030		26.065 - 64.066 - 26.067	22-11-1963	verkoop of sloop
32.031		26.066	19-10-1961	sloop

nr.	oud nr.	locomotieven	datum †	bestemming na buitendienststelling
32.032		26.067	04-02-1959	verkoop
32.033		26.068	22-11-1963	verkoop of sloop
32.034 FUF		26.069 - 26.071	31-05-1958	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.035		26.070	20-08-1963	verkoop of sloop
32.036		26.071 - 26.069 - 26.083	15-07-1959	verkoop of sloop
32.037		26.072	15-07-1959	verkoop of sloop
32.038		26.073	09-04-1959	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.039		26.074	09-04-1959	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.040		26.053	18-09-1959	sloop
32.041		26.001	18-09-1959	sloop
32.042		26.002 - 26.050	14-09-1961	sloop
32.043		26.003 - 26.032 - 26.098 - 26.035	18-09-1959	sloop
32.044		26.004 - 25.003	18-09-1959	verkoop
32.045		26.005	27-09-1962	verkoop of sloop
32.046		26.006 - 26.030 - 25.004	18-09-1959	verkoop
32.047		26.007	22-11-1963	verkoop of sloop
32.048		26.008 - 26.061	19-10-1961	sloop
32.049		26.009	19-10-1961	sloop
32.050		26.010 - 26.049 - 26.081 - 26.077	27-04-1961	sloop
32.051		26.011 - 26.057 - 26.064	22-11-1963	verkoop of sloop
32.052		26.012	-06-1946	verkocht aan de CFL (5601)
32.053		26.013	-06-1946	verkocht aan de CFL (5602)
32.054		26.014	-06-1946	verkocht aan de CFL (5603)
32.055		26.015	-06-1946	verkocht aan de CFL (5604)
32.056		26.016	-06-1946	verkocht aan de CFL (5605)
32.057		26.017 - 25.005	12-12-1959	ombouw - ketelwagen
32.058		26.018	12-10-1961	sloop
32.059		26.019	16-11-1961	sloop
32.060		26.020	15-07-1959	verkoop of sloop
32.061		26.021	09-04-1959	verkoop
32.062		26.022	09-04-1959	sloop
32.063		26.023	27-09-1962	verkoop of sloop
32.064		26.024	17-08-1961	verkoop
32.065		26.026	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.066		26.025	15-07-1959	verkoop of sloop
32.067		26.048 - 26.031	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.068 Cock		26.046	19-06-1946	verkocht aan de CFL (5610)
32.069		26.049 - 26.087 - 26.089 - 26.058	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.070		26.044	-06-1946	verkocht aan de CFL (5608)
32.071		26.043	-10-1947	verkocht aan de CFL (5607)
32.072		26.042	-06-1946	verkocht aan de CFL (5606)
32.073 Cock		26.040	09-04-1959	ombouw - inzet onkruidverdelgingstrein
32.074		26.041	11-05-1960	ombouw (eventueel)
32.075		26.047	17-08-1961	sloop
32.076		26.045	15-06-1946	verkocht aan de CFL (5609)
32.077		26.038	29-11-1962	verkoop of sloop
32.078		26.039	29-05-1963	verkoop of sloop
32.079		26.037	19-10-1961	sloop
32.080		25.013	22-10-1959	sloop
32.081		25.009 - 26.029 - 26.018	21-03-1961	ombouw
32.082		25.023 - 26.049 - 25.002	28-08-1959	sloop
32.083		25.012	18-09-1959	verkoop
32.084		25.011 - 26.034	19-06-1961	sloop
32.085 (1)		25.015	-05-1950	oorlogsbuit, terug aan de DB op 19-06-1950
32.086	26.000 (2)	25.010	30-05-1958	verkoop
32.087	26.001	25.002 - 25.004 - 26.030	04-02-1959	
32.088	26.004	25.004 - 25.003 - 26.080	04-02-1959	verkoop
32.089 (3)	26.005	25.005 - 26.090	18-09-1959	sloop
32.090	26.006	25.006 - 26.086	15-07-1959	verkoop of sloop
32.091	26.007	25.007	12-12-1959	ombouw - ketelwagen
32.092	26.008	25.008 - 25.002 - 25.023	12-12-1959	sloop

(1) oorlogsbuit

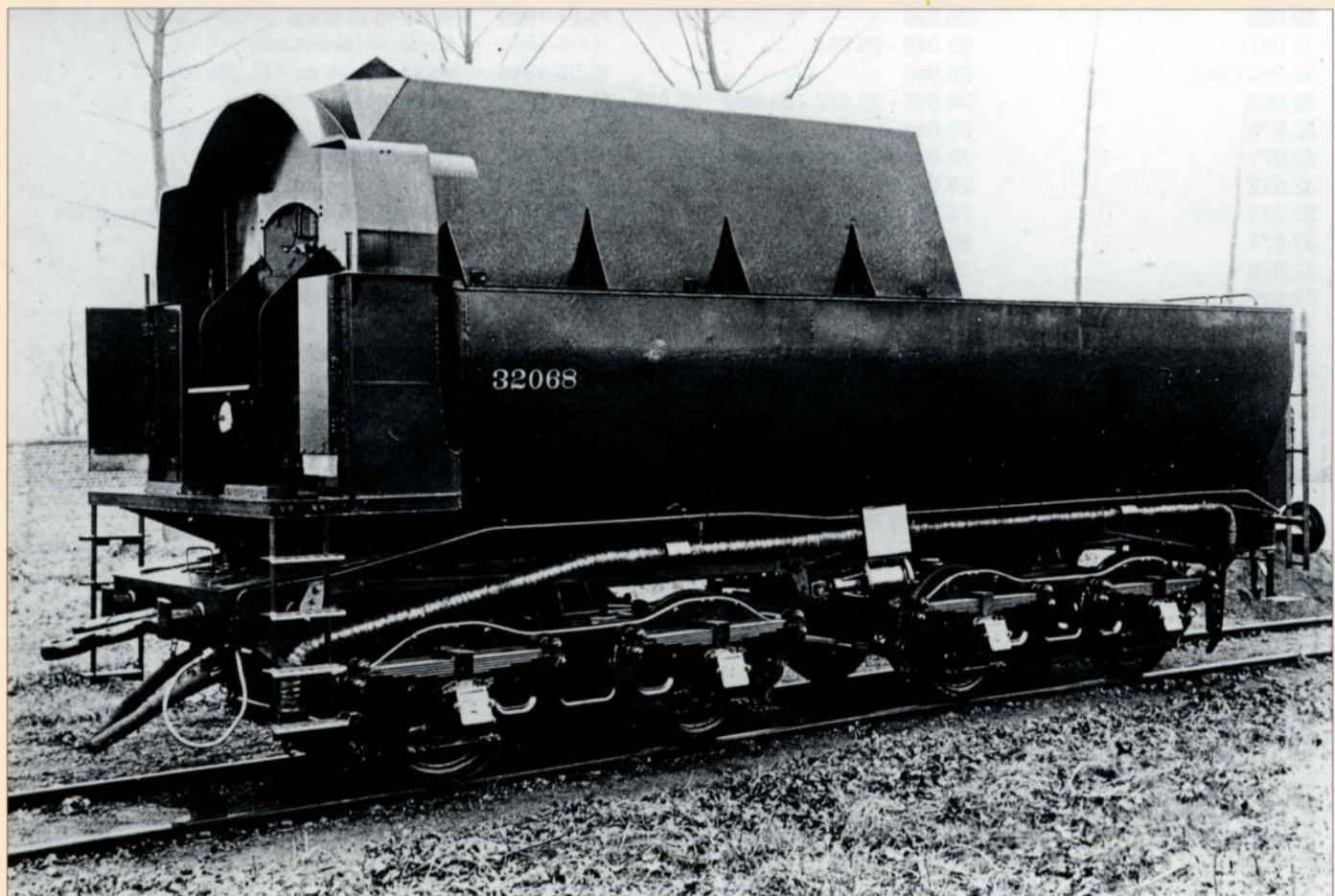
(2) daarna 26.010 en vervolgens 32.086

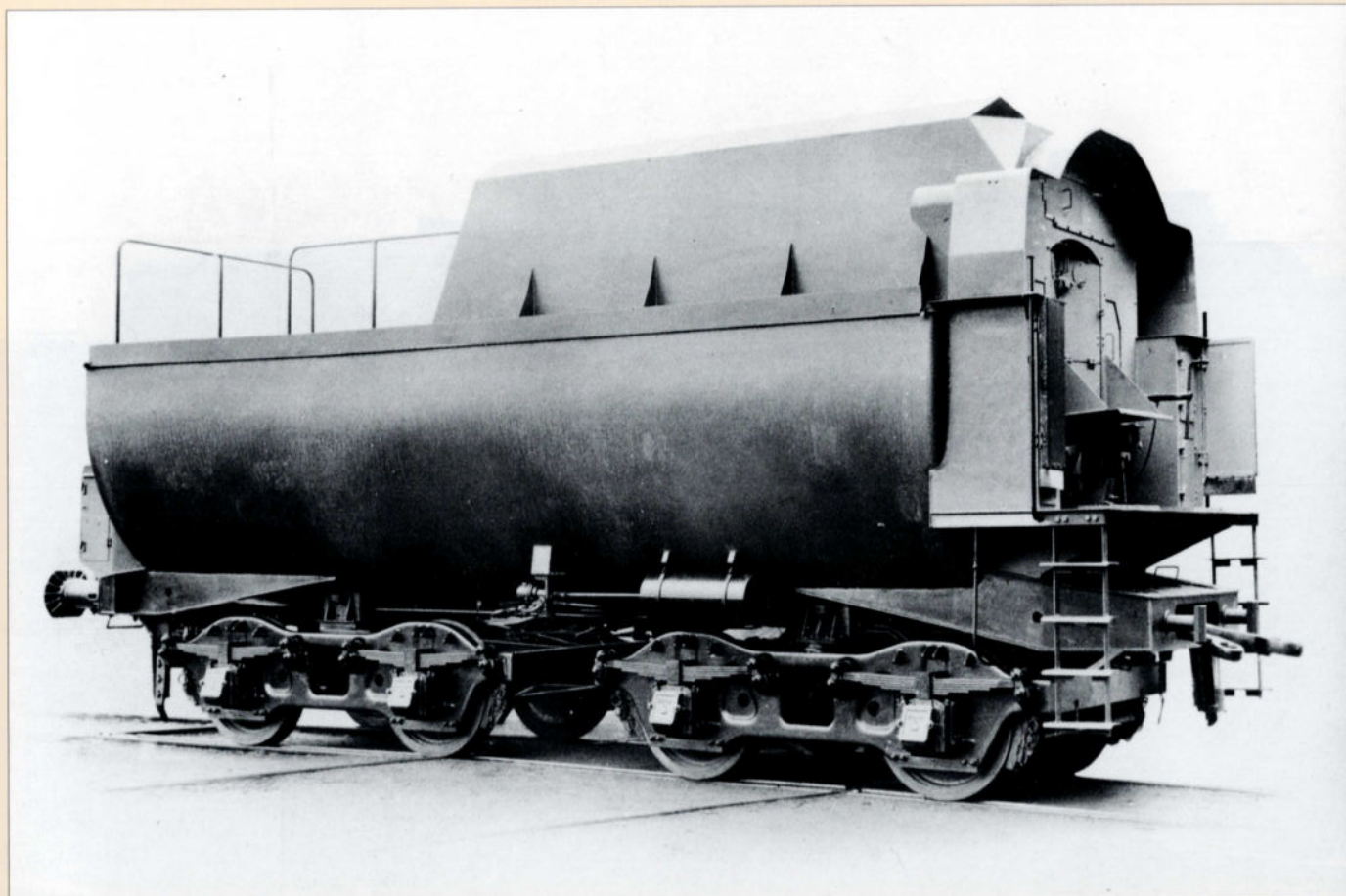
(3) tender door de NMBS aangekocht bij het Office de Récupération Economique



*Tenders type 32 in aanbouw in de fabriek van de Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
Foto AMN, verzameling André DAGANT / TSP.*

Tender 32.068, gebouwd door Cockerill. Hij was achtereenvolgens gekoppeld aan de locomotieven 26.006, 26.030 en 25.004, en werd buiten dienst gesteld op 18 september 1959. Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.





*Fabrieksfoto van een tender type 32, gebouwd door de Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre (FUF).
Foto FUF, verzameling André DAGANT / TSP.*

Een niet-geïdentificeerde tender type 32 op het terrein van de Centrale Werkplaats Salzinnes. Verzameling André DAGANT / TSP.





Fabriksfoto van de 2500 (de latere 25.013, Cockerill nr. 3334), met tender 32.080, genomen te Seraing op 14 november 1944 (bemerkt de verduisterde lantaarns!). De machine werd door de NMBS in dienst genomen op 17 november 1944 te Schaarbeek. Op 22 december 1947 volgde een mutatie naar Latour. Tender 32.080 bleef steeds aan deze machine gekoppeld. Beide werden op dezelfde datum, 22 december 1957, buiten dienst gesteld. Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.

Fabriksfoto van de 26.025 (Cockerill nr. 3338), met tender 32.066, genomen te Seraing op 30 januari 1946. De machine werd in dienst genomen op 3 februari 1946 te Latour, muteerde in september 1948 naar Renory en in oktober 1950 naar Kinkempois. Ze was gedurende haar ganse loopbaan gekoppeld met dezelfde tender. De locomotief werd buiten dienst gesteld op 4 december 1957 en de tender pas op 15 juli 1959 (zonder opnieuw gebruikt te zijn geweest). Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.





Locomotief 25.001 (Cockerill nr. 3325) op een onbekende datum in de stelplaats Schaarbeek, met tender 26.001. Deze tender kreeg later het nummer 32.087. Hij werd gekoppeld aan de 25.004 op 15 februari 1950, en aan de 26.030 op 12 december 1957. De buitendienststelling van de tender gebeurde op 4 februari 1959. De 25.001 werd in dienst gesteld te Schaarbeek op 23 februari 1945, gemuteerd naar Latour op 20 september 1947 en buiten dienst gesteld op 20 november 1958.

Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Fabrieksfoto van de 26.063 (FUF nr. 1927), met tender 32.028. Deze machine werd in dienst genomen te Bertrix op 1 mei 1946 en was daar gestationeerd tot haar buitendienststelling, op 13 april 1957. De tender werd op 6 december 1955 aan de 26.082 gekoppeld en op 22 februari 1958 aan de 26.036. Hij werd buiten dienst gesteld op 9 april 1959. Op verzoek van de NMBS werden de 26'ers (in tegenstelling met de Duitse 52'ers) uitgerust met een open machinistenhuis. Foto FUF, verzameling André DAGANT / TSP.

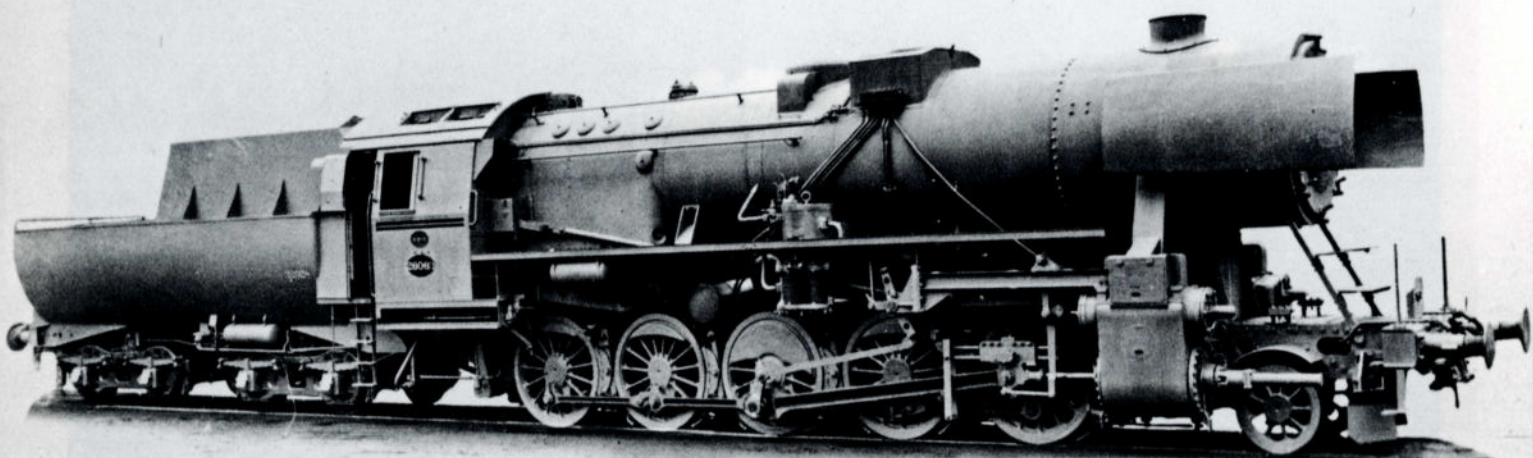
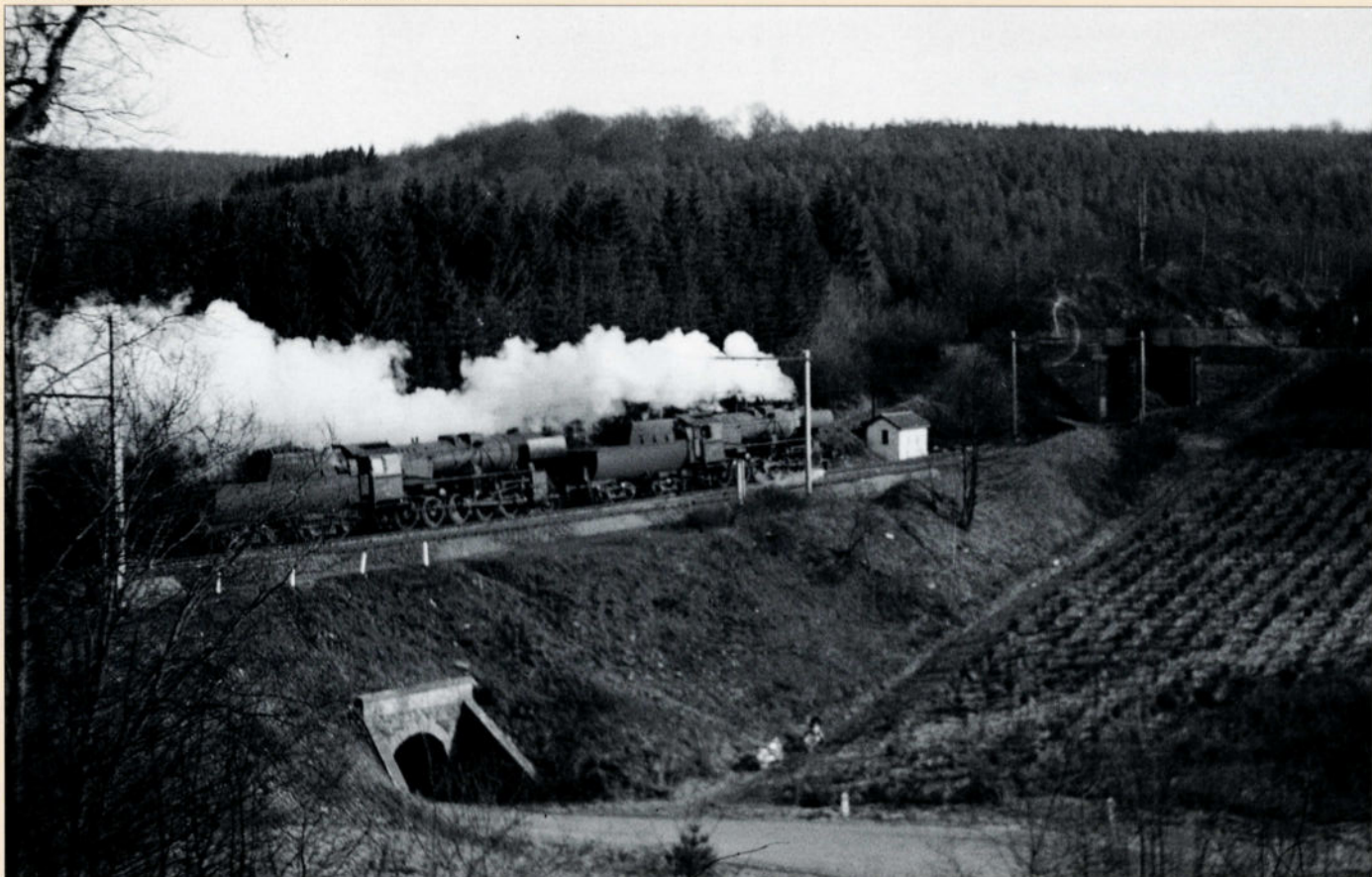




FOTO 135-54 ZW De 26.038 (Cockerill 3351) gefotografeerd te Bertrix op 29 augustus 1961. Deze machine werd in dienst gesteld te Bertrix op 4 mei 1946 en bleef gedurende haar ganse loopbaan gekoppeld met tender 32.077. In november 1962 volgde een mutatie naar Latour, waar ze op 29 november 1962, samen met haar tender, buiten dienst gesteld werd.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Op 3 maart 1957 rijden twee niet-geïdentificeerde 26'ers voorbij Poix-Saint-Hubert in de richting van Libramont.
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





Op 11 augustus 1955 rijdt de 26.090 (AFB nr. 2638) van de stelplaats Latour voorbij Meix-devant-Virton. De locomotief, met tender 32.089, drukt (tot Saint-Vincent-Bellefontaine) een ertstrein op, die gesleept wordt door de 202.004 en de 26.058. De locomotief en de tender werden beide buiten dienst gesteld op 18 september 1959 te Latour.

Foto J. Quanjer, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.

Even later keert de 26.090 los terug naar Virton. Foto J. Quanjer, verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



Argentinië: 2C1 Cockerill en FUF

Ferrocarril Patagónico

In 1909 bestelde "Ferrocarril Patagónico" in Europa een reeks van 25 Pacific-locomotieven voor breedspoor (1676 mm), waarvan 13 bij Maffei in Duitsland, 6 bij Cockerill in Seraing en 6 bij "Forges, Usines et Fonderies" (FUF) te Haine-Saint-Pierre.

Zij werden alle geleverd in 1910. Zij droegen de nummers 1 t/m 25 (1 t/m 13 voor Maffei, 14 t/m 19 voor FUF (bouwnrs. 1072 t/m 1077) en 20 t/m 25 voor Cockerill (bouwnrs. 2756 t/m 2761). Nummer 22 verdween in zee tijdens het transport van Europa naar Argentinië.

In 1922 werden zij vernummerd: de 14 t/m 19 werden 350 t/m 355, nummers 20, 21, 23 t/m 25 werden 360, 361, 363 t/m 365.

De buitendienststelling gebeurde in 1979.

Nr. 360 (ex-nr. 20) was intussen uitgerust met een oliestookinrichting.

"Ferrocarril Patagónico" baatte een lijn van 283 km uit tussen Puerto Deseado en La Heras. Men stelde vast dat het aantal bestelde locomotieven te hoog was voor de uitbating van deze lijn. Sommige machines zijn er nooit gebruikt.

In 1948 werd dit net opgenomen in de "Ferrocarril General Roca".



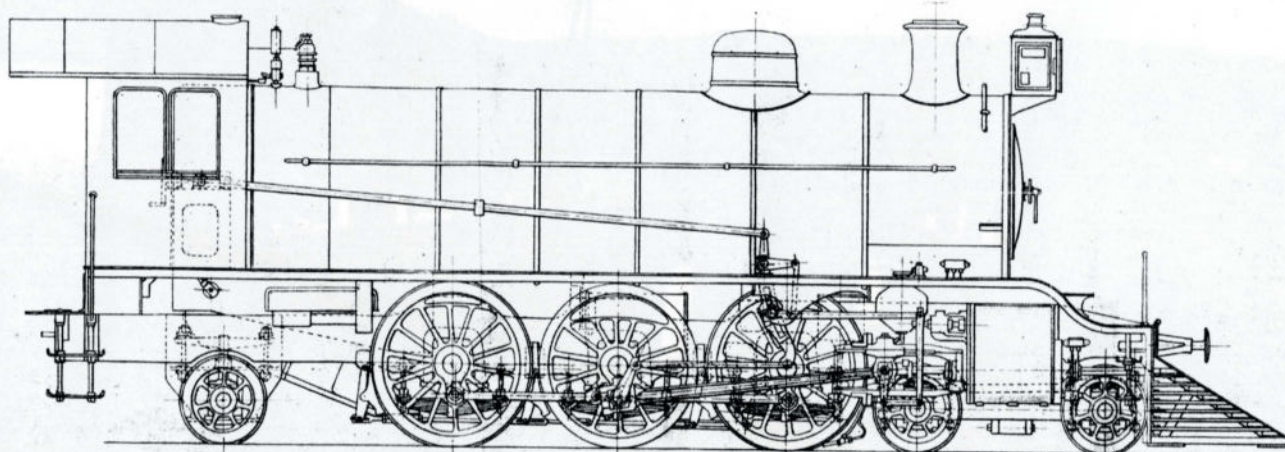
Constructieplaat van de
FUF 1073

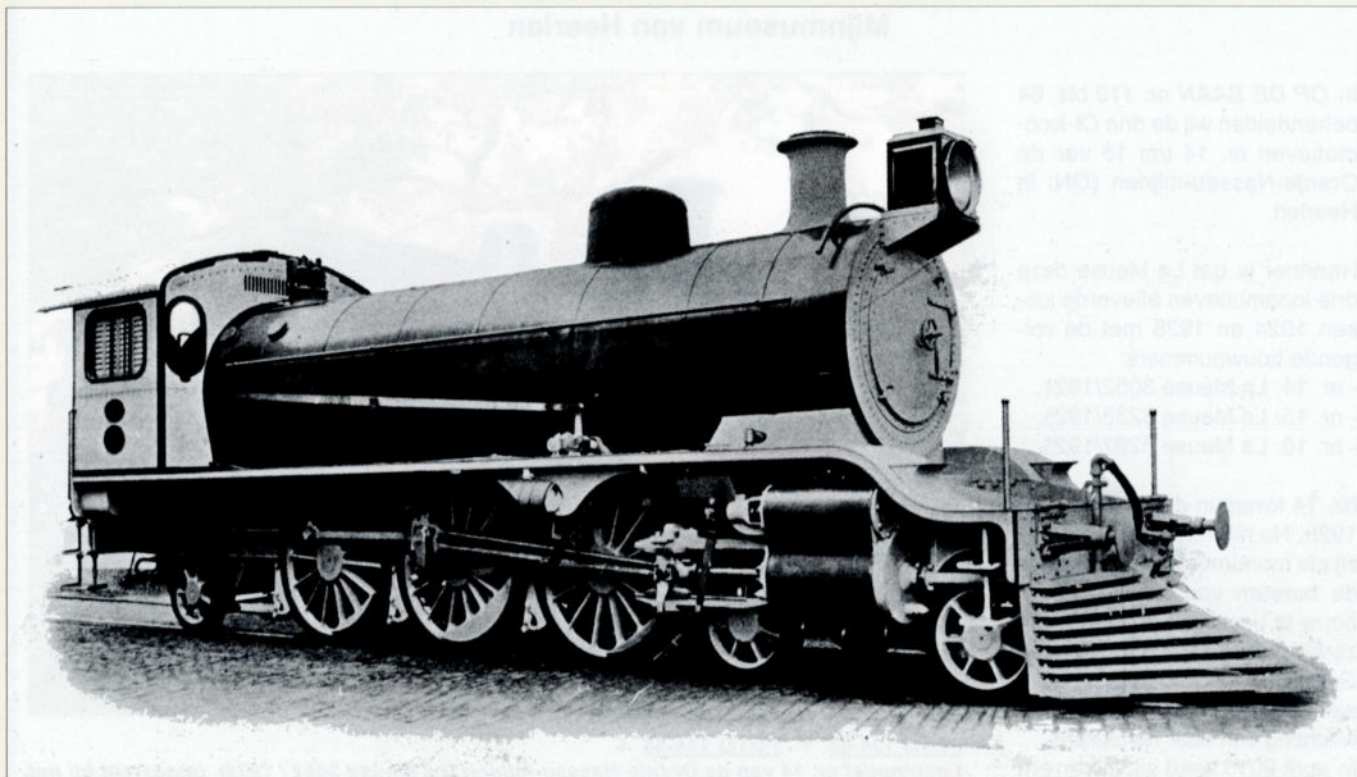


Plaat van de nr. 350
(FUF 1072).

Belangrijkste kenmerken

Aantal:	12
Bouwers:	Cockerill en FUF
Bouwnummers:	Cockerill 2756-2761 FUF 1072-1077
Bouwjaar:	1910
Nummers bij Ferrocarril Patagónico:	14 t/m 25
Nieuwe nummering:	350 t/m 355, 360 t/m 365
Asindeling:	2C1
Tarra:	56,60 t
Adhesiegewicht:	44,46 t
Rijvaardig gewicht:	64,00 t
Totale lengte:	11,090 m
Maximale breedte:	3,000 m
Maximale hoogte:	4,200 m
Diameter drijfwielen:	1,600 m
Diameter loopwielen voor:	0,850 m
Diameter loopwielen achter:	0,850 m
Radstand drijfwielen:	3,400 m
Totale radstand:	8,950 m
Diameter stoomketel:	1,684 m
Keteldruk:	12 kg/cm ²
Roosteroppervlakte:	2,38 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist:	13,90 m ²
Verwarmingsoppervlakte vlampijpen:	182,12 m ²
Totaal verwarmingsoppervlakte:	196,02 m ²
Inhoud tender:	6670 liter
Inhoud stoomketel:	2950 liter
Aantal cilinders:	2
Diameter cilinders:	500 mm
Zuigerslag:	600 mm





Eén van de zes door Cockerill gebouwde Pacifics. Foto Cockerill, verzameling André DAGANT / TSP.

De 362 (ex-nr. 20), gebouwd door Cockerill met nummer 2758. Op de stoomketel, achter de stoomdom, werd een zandkist gemonteerd. Al deze locomotieven werden eveneens uitgerust met een oververhitter.
Verzameling Jean-Pierre TEUGELS.



NEDERLAND: Ct nr. 14 La Meuse Mijnmuseum van Heerlen

In *OP DE BAAN* nr. 110 blz. 64 behandelden wij de drie Ct-locomotieven nr. 14 t/m 16 van de Oranje-Nassau-mijnen (ON) in Heerlen.

Herinner je dat La Meuse deze drie locomotieven afleverde tussen 1924 en 1928 met de volgende bouwnummers:

- nr. 14: La Meuse 3052/1924;
- nr. 15: La Meuse 3238/1926;
- nr. 16: La Meuse 3292/1928.

Nr. 14 kwam in dienst op 2 april 1925. Na haar schrapping, werd zij als monument opgesteld voor de burelen van de firma *Railbouw* te Leerdam. In 2002 kwam zij bij de vereniging *Stoomtrein Goes Borsele* (SGB) terecht en werd afgesteld te Goes in afwachting van haar restauratie.

In april 2015 werd zij, in samenwerking met de *Stichting tot behoud van Mijnlocomotieven*, gerestaureerd en met twee wagens in de nabijheid van het Mijnmuseum van Heerlen geplaatst, op de terreinen van de voormalige Oranje-Nassau-mijnen, een weerzien na meer dan 45 jaar.



FOTO 134-55 ↑ - **FOTO 134-56** ↓

Locomotief nr. 14 van de Oranje-Nassau-mijnen (La Meuse 3052 / 1924), opgesteld bij het Mijnmuseum te Heerlen.

Philippe DE GIETER, 25 juni 2015.



Gisteren



SAINT-GHISLAIN

De eerste stelplaats van Saint-Ghislain werd rond 1862 gebouwd door de "Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandre". Deze lag aan de linkerkant van het station, zijde Quiévrain en Tournai, en had vier sporen. Na de overname van de Hainaut-Flandre door de Belgische Staat in 1870, werd een nieuwe maar veel grotere stelplaats gebouwd nabij de eerste. Deze telde 9 sporen en kon aan ruim 40 locs beschutting bieden. Zij raakte in 1944 zwaar beschadigd door geallieerde bombardementen. Nadien werden slechts zes van de negen sporen heraangelegd. Dit gebouw bleef in gebruik tot de opheffing van de stoomtractie in Saint-Ghislain eind 1966. In dat jaar nam de NMBS de nieuwe dieselwerkplaats, nu gebruikt door TSP in dienst. De oude stelplaats werd gesloopt in 1967. De bovenste foto dateert van 1966, toen het einde naderde. We zien machines van de types 16, 64 en 81. De opstelsporen zijn tegenwoordig overgroeid en er werd een parking ingericht op de plaats waar het gebouw stond (niet zichtbaar door de begroeiing). Foto's Roland HOLBRECHTS en TSP.

Vandaag



De wereld rond "op de straat"



DUITSLAND FOTO 135-57 Tijdens het zomerseizoen legt de RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn) toeristische treinen in op de lijn Kall - Hellenthal, de OleftalBahn. Hiervoor worden oude tweeassige MAN-motorwagens ingezet. Op 26 juli 2015 stopt de VT9 in het dorp Olef, midden in de straat. Deze VT9 is de laatste "Schienenbus" die in 1969 door MAN werd gebouwd voor de Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG). Zij werd uit dienst genomen en in 2011 aangekocht door de RSE. Michel HANSENS.

USA FOTO 135-58 De lijn Chicago - South Bend, uitgebaat door South Shore Line, is een van de weinige geëlektrificeerde spoorlijnen in de VS. Er is niet enkel een belangrijke reizigersdienst maar lokale goederentreinen maken hiervan gebruik. Deze lijn doorkruist de stad Michigan City (Indiana) over een lengte van 1,9 km in het midden van de 11th Street. Op 1 oktober 2013 rijdt een reizigerstrein, met motorstel 12 (Nippon Sharyo, 1982) door de straat richting South Bend. Wim DE RIDDER.





USA FOTO 135-59 Te Oakland (California), wordt het stadsdeel Jack London Square doorkruist door de BNSF-lijn afkomstig uit Sacramento. AMTRAK California verzekert een frequente dienst "Capital Corridor" tussen Sacramento en San Jose, via Oakland. Op 10 maart 2009 rijdt trein 535 Sacramento-Oakland als een tram door de straten, gesleept door de 2013. Deze kwam in dienst in augustus 2001 en maakt deel uit van een reeks van 15 eenheden type F59PHI, geleverd door EMD tussen 1994 en 2001. Deze Bo'Bo's wegen 120 ton, halen 177 km/h met een vermogen van 2400 kW. Philippe DE GIETER.

ZWITSERLAND FOTO 135-60 Een trein beladen met steenslag, afkomstig uit de steengroeve van Grandville, rijdt op 14 september 2012 door Montbovon, op de lijn Bulle - Gruyère - Montbovon van de "Chemins de fer fribourgeois Gruyère - Fribourg - Morat" (GFM, vanaf 1 januari 2000: Transports Publics fribourgeois TPF). De wagons worden gelost in de nabijheid van het station Saanen, in het hoofdspoor nabij de onderneming Moratti & Söhne AG, want er is geen spooraansluiting. De trein wordt gesleept door de GDe 4/4 6006 van de MOB (Montreux Oberland Bernois) en kwam in 1983 in dienst bij de GFM (nr. GDe 4/4 102) en in april 2007 verkocht aan de MOB. Michel HANSENS.



80 jaar geleden...



Locomotief nr. 11 van de "Société du chemin de fer de Gand à Terneuzen" (G.T.) wacht op 5 september 1926 op het vertreksein in Gent-Sint-Pieters. Dit krachtvoertuig, gebouwd door Cockerill (bouwnummer 626) werd in 1866 geleverd aan de "Grande Compagnie du Luxembourg" (GCL). Ze werd door deze maatschappij ingezet voor de sleping van goederentreinen op de lijn naar Luxemburg. Dit type machine werd op dat moment beschouwd als de beste goederenlocomotief. Na de overname van de GCL door de Belgische Staat werd ze ondergebracht in de reeks 35 en kreeg ze het nummer 919. In 1900 werd de loc overgenomen door de G.T. en vernummerd naar nr. 11. In 1909 bouwde Biesme een nieuwe stoomketel in. Locomotief nr. 11 werd in 1931, 65 jaar na haar levering, geschrapt. Verzameling H.-G. HESSELINK / TSP.

FOTO 135-61 We zijn getuige van een tractiewissel die in september 1981 plaats vond in het station van Neerpelt. De 6501 staat haar plaats af aan de 2272 van NS, die de trein verder zal slepen naar Weert. Foto André WITMEUR, verzameling TSP.

35 jaar geleden...



20 jaar geleden...



FOTO 135-62 Tijdens het weekend van 21 en 22 december 1996 werden acht ENS-rijtuigen (Euro Night Services) getest tussen Ath en Silly met als doel de wervelstromen, veroorzaakt door de elektromagnetische remmen aan de spoorstroomkringen, te meten. De rijtuigen werden begeleid door de 1802 en 2003. De ENS-rijtuigen zouden worden ingezet in nachttreinen door de Kanaaltunnel. Dit project zag echter nooit het daglicht en alle 139 rijtuigen werden verkocht aan het Canadese Via Rail. Bois de Coucou, 21 december 1996. Foto Christian DOSOGNE, verz. TSP.

FOTO 135-63 Van september tot december 1996 werden testritten georganiseerd voor de homologatie van de AM96 op het Franse net. De 444 voerde op 13 november 1996 ritten uit tussen Aulnoye en Busigny. Hier een ontmoeting met motorwagen X4607 in het station Busigny. Christian VANHECK.

20 jaar geleden...





TRAM

13

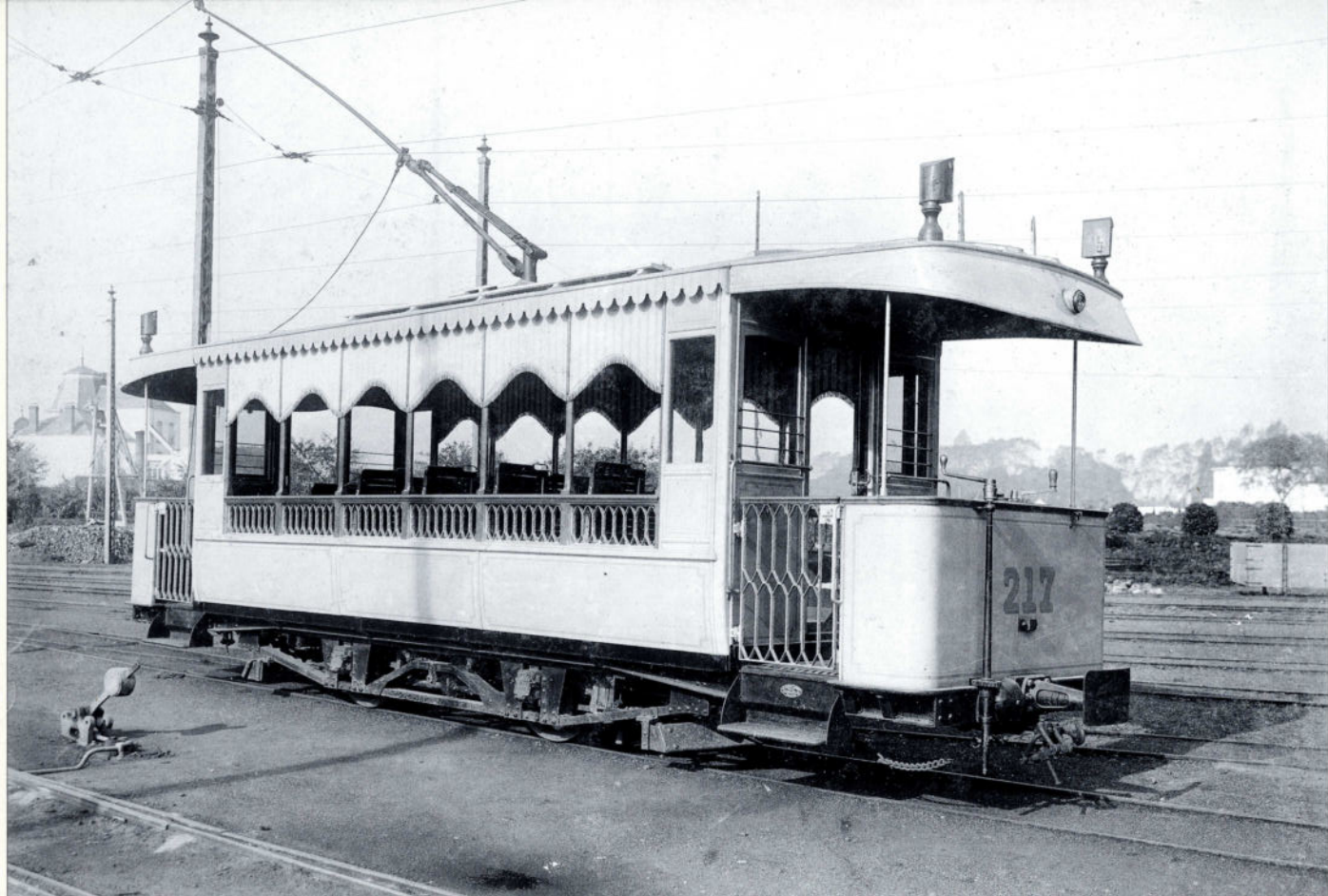
PAGINA

MIVA FOTO 136-64 ZW Maart 1966, we bevinden ons op de oude Borsbeekse Poort die tussen 1965 en 1968 plaats moest ruimen voor de Antwerpse ring. Deze tram, 4528, werd na het einde van zijn commerciële dienst o.a. ingezet als reclametram, net als de 4529. Deze rijtuigen behoorden tot de reeks 522 - 551 en werden in

dracht van de "T.A." gebouwd door Energie te Marcinelle. De levering gebeurde tussen 29 oktober 1929 en 30 januari 1930. Het waren de laatste tweeassers die voor het Antwerpse net werden besteld. De voornaamste verbouwingen gebeurden tussen 1956 en 1959, waarbij o.a. de voor- en achterplatformen werden vergroot. In 1963 werden zij vernummerd en vanaf juni 1966 werd de trolleytang vervangen door een pantograaf. De laatste verdwenen uit commerciële dienst in 1970. Daniel THIELEMANS.

NMVB In het station van Mol treffen we in juni 1966 de ART.50 die, met behulp van een tussenloper met spoorwegbuffers, een gesloten wagen rangeert. Deze motorwagen werd gebouwd in 1933 door de NMVB-werkplaats van Kuregem en is geschrapt in april 1971. Twee jaar later heeft de Tram Touristique de l'Aisne (TTA) de tram verworven. Rechts zien we een rangeerlocomotief type 272 (toekomstige reeks 72) die klaar staat voor een lokale bediening. Louis AERTS.





ETG In 1908 en 1909 nam de E.T.G. (Elektrische Tramwegen van Gent) in totaal 19 open zomermotorrijtuigen in dienst (reeks 201 t/m 219). Deze voertuigen werden gebouwd door de Ateliers Métallurgiques. Motorrijtuig 217 werd in juli 1909 geleverd en in 1924 werd het omgebouwd tot een gesloten tram en ingezet als werktram. De reeks werd nog vernummerd in 216 t/m 234. Dit voertuig beëindigde zijn carrière in 1936. Het werd verschroot in november 1937. Bron ACEC, verzameling Bois-du-Cazier.

MIVB Motorrijtuig 1123 met aanhangwagen 993 staat op de Esplanade voor het Noordstation in Brussel op 29 januari 1958. Hier bevindt zich momenteel de administratieve toren van het Brussels Gewest en ondergronds ligt nu het busstation. De ringlijnen 91/90 werden gekoppeld gereden en hadden beide hun terminus aan 'Bos', het huidige Legrand. Foto B. DEDONCKER, verz. TSP.



