

OP DE BAAN

NMBS, 50 jaar geleden...
einde stoomtractie



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 136 - DECEMBER 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

50 jaar geleden beleefde de stoomtractie bij de NMBS haar laatste dagen. Dit feit willen wij herdenken met een groot artikel, gedocumenteerd met nog nooit eerder gepubliceerde foto's, maar ook de vaste rubrieken staan in het teken van de stoomlocomotief. Ik dank iedereen die aanwezig was op ons festival van 15 augustus. Hoewel de zone rond het station Spontin afgesloten was, waren de voorgestelde manifestaties een succes. Dankzij uw steun konden wij moeilijke periodes overbruggen. Van harte dank aan de organisatoren van dit festival. Ondertussen is de CFB-ploeg begonnen met de lijn opnieuw aan te sluiten op het nationale net (zie pagina 4-5).

Mijn dank gaat eveneens uit naar alle TSP-vrijwilligers.

Met dit laatste nummer van 2016 vragen wij de lezers hun abonnement voor 2017 te vernieuwen. De prijs blijft ongewijzigd, meer info in het middenkatern.

De TSP-ploeg wenst u nu al het beste voor 2017.

Veel leesgenot,
de voorzitter.



Zoekertjes

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

GEZOCHT: Locomotieven reeks 51 op schaal H0 van Mehano, gelijkstroom. Contacteer: Wonville Christian.
☎: +32 (0)498 22 83 88.

GEZOCHT: oude nummers EN LIGNES; 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 35, 37 en 38. Jean-Claude CHARLIER,
☎: +32 (0)473 24 58 44.

TE KOOP: tijdschrift "VOIES FERRÉES" vanaf nr. 5 (mei-juni 1981) t/m nr. 100 (maart-april 1997). Onberispelijke staat. Doe een bod bij André-Mathieu FRANSOLET, Vieille route de Stavelot, 33 - BE 4900 SPA. E-mail: amfransolet@ulg.ac.be.
☎: +32 (0)87 77 01 89 na 18 uur.

TE KOOP: NMBS-motorstel NMBS reeks 70, periode III/IV nr. 641 ABd + B. Jocadis, ref. 35201, 3 rail. Weinig gereden. Prijs: 300 euro. Contacteer MAHY Pierre, rue de l'Ormont 2, 5522 FALAËN.
☎ na 17 uur: +32 (0)82 74 49 17.

Rechtzettingen - Verduidelijking

OP DE BAAN 130

- pagina 66:

de exacte datum van de foto onderaan is 09-09-1951. De 9251 is gekoppeld aan de bijwagen 10541.

OP DE BAAN 135

- pagina 8:

reeks 13: NMBS-Technics bezit de locomotieven 1346 t/m 1360, maar gebruikt enkel de 1345 t/m 1358 en 1360 in de goederendienst omdat deze nog de NMBS-logo's dragen.

- pagina 9:

Toevoegen: de 2701 bevindt zich voor onbepaalde duur te Wildenrath (D).

- pagina 30:

- de treinen Heerlen (NL) - Aachen Hbf rijden nog steeds volgens de winterdienstregeling 1996: uurdienst van maandag t/m zondag.

- Euregiobahn wenst de lijn naar Puffendorf gedeeltelijk te heropenen met een nieuwe verbinding naar Baesweiler (ten noorden van Aachen).

- De volgende stap is dan de elektrificatie van de volledige "ring" rond Aachen (Herzogenrath - Alsdorf - Stolberg). De verbindingen

naar Stolberg Altstadt en naar Langerwehe zouden daarna volgen.

- De dienst Heerlen - Aachen is niet beperkt tot Herzogenrath, maar tot Alsdorf Anna Park. Zo ontstaat een halfuurdienst naar Langerwehe / Stolberg-Altstadt via Herzogenrath en Aachen.

- Op zondag is de frequentie een halfuurdienst. Tussen Stolberg Hbf en Alsdorf Anna Park is dit een uurdienst.

- Na de elektrificatie worden elektrische motorstellen ingezet. De overige verbindingen zullen worden heropend door Euregiobahn.

- pagina 37:

verduidelijking bij de kaart:

- de inrit van de basistunnel bevindt zich ten noorden van Erstfeld.

- Het punt met de vermelding Wassen is het station Gurtellen.

TSP-agenda

3 december 2016: **Rétrotrain:** Grote ruilbeurs te Saint-Ghislain.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur: Jean- Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Dominique ALLARD, ALSTOM, Tanguy BADIE, William BOECKX, Julien CASIER, Roger CRIKELAIRE, Diego DE JONGE, Marc DE VEUSTER, Bart DE WOLF, Michel de ESCH, Simon DE RIDDER, Antoine ERTVELDT, GOGAERT, Michel HANSENS, David HAYDOCK, HITACHI RAIL ITALY, INFRABEL, Gie JACOBS, Gilbert LAURENT, Daniel MAAS, Giuseppe MARCIALIS, Daniel MOENS, Pascal MARTENS, de NMBS-Groep, Gwenaël PIÉRART, Maarten SCHOUBBEN, SD-SK, Guy SMETZ, Hugo SPELMANS, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Nico VAN-DEBURIE, Luc VANHERCK, Axel VERMEULEN, Edwin WERNER, Wim WINDEY, Bill WRIGHT.

OP DE BAAN

De artikels worden gepubliceerd op verantwoordelijkheid van de auteurs. De artikels mogen slechts gebruikt worden na schriftelijk akkoord van TSP.

Adres

PFT- asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - België

☎: +32 (0)3 239 51 70 FAX: +32 (0)65 66 45 41

✉: pfttsp@gmail.com Internet: www.pfttsp.be

BTW- nummer: BE 435.339.562

Abonnement 2017

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 2017". 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 28r

- **Saint- Ghislain bourses:** Rousman Philippe (FR)

☎ +32 (0)477 90 91 95 - philipprousman@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 136-01 De 29.130 staat voor de loods van Haine-Saint-Pierre op 6 juni 1966 en beleeft haar laatste dagen. De inzet van stoomlocomotieven door deze werkplaats eindigde op 25 september 1966.

Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

OP DE BAAN 136 - DECEMBER 2016

inhoud



14

Een nieuwe werkplaats te Arlon



18

Drie lijnen gesloten



34

Tenders type 32 verbouwing tot ketelwag



44

NMBS, 50 jaar geleden: einde van de stoomtractie



2 Voorwoord

4 News TSP

8 Belgische actualiteit

8 Locomotieven

11 Rijtuigen

12 Schrappingen

14 Arlon: de nieuwe werkplaats

16 Varia

18 De sluiting van drie lijnen

19 Varia

20 Privéoperatoren

25 Buitenlandse actualiteit

24 Nederland

26 Italië - USA

27 Italië

28 Frankrijk: OFP

33 Italië - telex

34 De tenders type 32: ombouw tot ketelwag

42 Wagens 83035-83037

44 NMBS, 50 jaar geleden... einde van de stoomtractie

60 De wereld rond

61 Dit is Belgisch

62 Gisteren - Vandaag

64 Trampagina (14)

66 Er was eens...

ACHTERPAGINA

FOTO 136-02

De laatste bedevaarttrein vanuit Lourdes bij de doorrit van Bouvignes op 27 september 2016. De trein bestaat uit 15 rijtuigen maar werd gesplitst te Namur. Slechts zeven rijtuigen worden door de 1354 naar Bertrix gesleept.

Dominique ALLARD.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Tot onze grote tevredenheid hebben in het seizoen 2016 evenveel mensen ons bezocht als in het vorige seizoen.

Door de onderbreking van de lijn tussen Braibant en Ciney heeft TSP, in samenwerking met de *Chemin de Fer de Sprimont* en *Bus & Car* uit Casteau, een pendeldienst ingelegd met historische bussen tussen het NMBS-station Ciney en Braibant of Spontin. De bussen gaven aansluiting met de IC-treinen te Ciney, ze brachten de toeristen naar de treinen in de Bocqvallei en natuurlijk ook weer terug.

Ter herinnering: in juni heeft Infrabel de moderniseringswerken van het baanvak Assesse - Halloy van lijn 162 beëindigd en de vrijwilligers van onze vereniging zijn onmiddellijk gestart met de heraanleg van lijn 128 opdat onze toeristische treinen terug zouden kunnen rijden tussen Spontin en Braibant. Na de nodige controles is het baanvak op 14 juli in



De spoorsegmenten werden één voor één aangebracht door twee kranen en achter elkaar geplaatst. Op deze foto zien we de aankomst van het laatste segment, 30 september 2016. TSP-CFB.

dienst genomen. Amper 3 weken na de indienstneming werd een constructiefout opgemerkt waardoor dit baanvak deels heraangelegd diende te worden en extra ballast nodig was. Als voorzorgsmaatregel werd dit baanvak van 400 m tijdelijk buiten dienst gesteld. Braibant bleef verbonden met onze spoorlijn dankzij de inzet van een museumbus.

Begin oktober was de ballast gestort, de dwarsliggers onderstept en is het betrokken baanvak terug in dienst genomen. Ondertussen heeft een tweede fase in de

heraanleg plaats gevonden waardoor het technisch mogelijk is om lijn 128 met het station Ciney te verbinden. De toegang tot Ciney wordt daardoor terug mogelijk na een onderbreking van één jaar waarin onze lijn over een afstand van 3 kilometer opgebroken was. Het is echter nog niet mogelijk om hier met reizigerstreinen te rijden want tijdens de werken heeft Infrabel de oude ballast van lijn 128 deels gebruikt voor de verbreding van de spoorbedding en deels afgevoerd per vrachtwagen! We hebben al stappen

FOTO 136-99 Omdat de CFB dit seizoen niet kon bereden worden tussen Ciney en Braibant (station inbegrepen), werd een pendeldienst met bussen ingelegd tussen de stations van Ciney en Spontin met bediening van het station Braibant. Op 28 augustus 2016 werd deze pendel gereden met de 905111 (Van Hool type A120P - bouwjaar 1984) van Bus & Car uit Casteau. De bus rijdt onder het viaduct van Senenne terwijl de 4602 er over rijdt in de richting van het tijdelijke eindpunt nabij Braibant. nfo over Bus & Car: <http://www.patrimoinebusetcar.be/> Antoine ERTVELDT.



gezet om dit materiaal bij Infrabel te recupereren, tot nu toe zonder gevolg. Er was een enorme inzet nodig en sommigen geloofden er zelfs niet in, maar toch hebben de vrijwilligers van TSP het klaargespeeld: eerst 3 kilometer spoor opbreken en dit één jaar later terugleggen. De opbraak was een voorwaarde die Infrabel ons oplegde. Zonder deze inzet van TSP zou Infrabel een wissel hebben aangelegd in het hoofdspoor van lijn 162. Met de huidige strenge voorwaarden om op het nationale net te mogen rijden, zou een uitbating van lijn 128 bijna onmogelijk worden.

Ondanks dit extra werk heeft de ploeg van TSP alle voorziene treinen van het seizoen kunnen laten rijden (en ook extra treinen voor groepen) en is het "Féerie du Rail" kunnen doorgaan tijdens het gebruikelijke weekend van 15 augustus. Daarnaast is ook het dagelijks onderhoud van de lijn en het rollend materieel doorgegaan zodat de uitbating in alle veiligheid kon gebeuren. Een dikke proficiat aan alle medewerkers die hierbij geholpen hebben!

Fotowedstrijd

In het kader van "Féerie du Rail 2016", werd een fotowedstrijd georganiseerd rond het thema van de CFB.

Een twintigtal fotografen meldden zich present en stuurden ons hun mooiste composities; een selectie maken uit hun werk was niet simpel. Ter gelegenheid van deze keuze werden, begeleid door een jury van CFB-medewerkers, twintig werken aan het publiek voorgesteld in het station Spontin gedurende het weekend van 15 augustus 2016. Nagenoeg driehonderd bezoekers namen deel bij het kiezen van de drie winnende composities

Er onstond een klein probleem bij het tellen van de stemmen omdat twee van de drie winnende foto's van dezelfde auteur bleken te zijn. Omdat de CFB-leden het reglement wilden naleven om drie verschillende winnaars aan te duiden, werd uiteindelijk een vierde winnende foto toegevoegd.

De laureaten werden aldus, in volgorde van selectie: Daniel Maas, Philippe Son en Pascal Martens. De vier winnende werken worden op de volgende pagina's gepubliceerd.

De negentien realisaties worden gedurende het seizoen 2017 voor het grote publiek tentoongesteld in onze onthaalrijtuigen te Spontin.

Aan tien van de bezoekers die deelnamen aan de verkiezing van de winnaars werd bij lottrekking een biljet voor de CFB voor het komende seizoen uitgereikt. Proficiat aan de winnaars en tot bij een volgende gelegenheid.



Elk spoorsegment werd teruggeplaatst in de volgorde waarin het gedemonteerd was. Daartoe had elk segment een nummer gekregen. Terwijl de beide kranen een nieuw segment gingen halen, maakte een ploeg vrijwilligers de lasplaten opnieuw vast. Dit enorm werk was heel goed voorbereid waardoor het mogelijk was om de 3 kilometer spoor in slechts twee weken tijd (een week in juni en een week in september) terug te plaatsen! Dit beeld is genomen vanaf de brug van Halloy op 27 september 2016. CFB-TSP.



Te Schaarbeek werd de ketel van onze "Knapsack" ontdaan van al zijn toebehoren. Elk element werd zorgvuldig gerestaureerd en genummerd in afwachting van het herplaatsen. De keuring van de ketel kan nu gebeuren en is gepland voor de maand november. TSP.



Winnaar: Daniel MAAS.

Tweede plaats: Daniel MAAS





Derde plaats: Philippe SON.

Vierde plaats: Pascal MARTENS.



Locomotieven

reeks 18

● De 1861 en 1877 die al in september 2014 aan de NMBS waren geleverd, werden uiteindelijk in commerciële dienst genomen tijdens de zomer van 2016. Hoewel ze al twee jaar geleden werden opgenomen in de inventaris van de NMBS, bleven deze twee machines ter beschikking van Siemens voor het uitvoeren van testen, o.a. in het testcentrum van Wildenrath (D).

reeks 55

● TUC-Rail heeft al enkele maanden geleden de wens geuit om te beginnen met het buiten dienst stellen van de locomotieven reeks 55 ten voordele van de recentere reeks 77. Helaas heeft het personeel veel moeite bij de opleiding om de alle mogelijkheden van de 77 onder de knie te krijgen. Hierdoor moeten de 55'ers nog verder onderhouden worden, al zijn ze op het einde van hun loopbaan en hebben ze problemen door een gebrek aan periodiek onderhoud.

Class 66

● Op 1 september had de Crossrail Class 66 DE6302 een aanrijding met een vrachtwagen in Antwerpen-Waaslandhaven. Door de impact brak er brand uit op de aanhangwagen van de vrachtwagen met als gevolg grote schade aan de locomotief.

Ter vervanging huurde Crossrail tot einde van september de PB04 van B-Logistics.



De 5201 van TSP werd in 2014 verkocht aan Hongarije. Na twee jaar (!) onderhandelen, is de machine eindelijk vertrokken vanuit Schaarbeek naar Hongarije. Het probleem was dat geen enkele spoorwegexploitant geïnteresseerd was om voor het transport in te staan. Uiteindelijk heeft DB Cargo de locomotief overgebracht naar Antwerpen-Noord op 24 september 2016. Ze werd vervolgens in de Oostenrijk Xpress van NMBS-Logistics naar Wien opgenomen. De dieselmotor en de hoofdgenerator zullen worden gebruikt om een historische locomotief type M61 van de NOHAB-GM Foundation opnieuw te motoriseren. De 5201 te Mechelen-Nekkerspoel, gesleept door de 6508. Axel VERMEULEN.

Benelux

● Van 8 september tot 14 oktober, werd de 186.111 nu ook de 186.122 opgenomen in de Beneluxdienst (zie ODB 135 pag. 10) In de praktijk is slechts één van de beide machines in Benelux dienst, de andere staat als reserve ter beschikking. De 186 111 en 122 zijn de enige twee TRAXX locomotieven van de NS die de vereiste software bezitten voor het rijden in commerciële dienst in België.

De 2835 die terug werd gegeven aan B-Logistics in juli vorig jaar, wordt sinds

oktober 2016 opnieuw gebruikt voor de Benelux-diensten.

De 186 122 is sedert 24 oktober 2016 in dienst bij Rurtalbahn Cargo.

Deze wisseling van het materieel was noodzakelijk om de TBL1+ te installeren en de ETCS op alle TRAXX'en van de reeks 28 te activeren.

Ter herinnering: vanaf 12 december 2016 moet al het tractiematerieel uitgerust zijn met TBL1+ om nog te mogen rijden op het Belgische net.

Een foto van de 365.001 ex-NMBS 1203 (zie ODB 135 pag. 8) aan kop van een kolentrein op de privélijn Brezno - Tušmice SD-Kolejová Doprava, 4 augustus 2016. Foto SD-KD.





Op 27 september 2016 reed de 186 002 NS een testrit met een Benelux-trein op het Belgische net om haar communicatieapparatuur te testen. Vanaf Antwerpen-Noord reed zij naar Lier, Diest, Landen, Leuven, Brussels-Airport, Mechelen om dan terug te keren naar Antwerpen-Noord.

FOTO 136-03 Boven: doorrit te Begijnendijk op lijn 16 Lier - Aarschot. Simon DE RIDDER.

FOTO 136-04 Onder: de trein komt aan in Landen op lijn 21 Hasselt - Landen. Maarten SCHOUBBEN.





FOTO 136-05 De 2825 sleept een speciale trein "Tweakers Express" tussen Amsterdam en Köln Messe/Deutz en terug ter gelegenheid van een computerbeurs (Gamescom), 20 augustus 2016. De trein was samengesteld uit acht rijtuigen I6 en I10 van de NMBS en vier resto/barrijtuigen. Doorrit te Breyell tussen Viersen en Venlo tijdens de terugrit. Michel HANSENS.

Alle diesellocomotieven van de reeks 57 (G2000) die de NMBS (5701-5710) gehuurd had van de leasingmaatschappij Alpha Trains, worden momenteel gebruikt door het Franse bedrijf ETMF (Entreprise de Transport et Matériels Ferroviaire) voor werkzaamheden aan het spoor. Op ongeveer de helft van de locomotieven is het NMBS-nummer nog te onderscheiden. Dit is het geval voor de voormalige 5701 hier gefotografeerd bij Versailles Chantiers op 9 augustus 2016 op kop van een locomotieventrein. Naast de 5701 vooraan zien we vier G2000'en en twee G1206'en. ETMF heeft niet minder dan 21 G2000'en. David HAYDOCK.





De rijtuigen 01 en 03 van het vierledige motorstel 811 werden overgebracht van de CW Gentbrugge naar de CW Mechelen. Doortocht te Hombeek op 31 augustus 2016. De 7792 zorgt voor de sleping, Luc VANHERCK.

M4-rijtuigen

Drie M4-rijtuigen tweede klasse werden buiten dienst gesteld met PV16-005 op 1 september 2016. Het zijn:
 52227 (50 88 20 78227-6);
 52254 (50 88 20 78254-0);
 52326 (50 88 20 78326-6).

FOTO 136-06 →

In haar campagnes om nieuw personeel aan te werven blijft de NMBS doorgaan met het aanbrengen van stickers op een aantal rijtuigen, zoals hier op de M6 62137 gefotografeerd te Tongeren op 22 september 2016. Julien CASIER.



Het M2-rijtuig 41003 (50 88 1838 603-1) bevindt zich op een stuk spoor nabij het voormalige station Solre-Saint-Gery op de ter ziele gegane lijn 109 (Mons) Cuesmes - Chimay. Edwin WERNER.

6324

Levering NMBS: 11-10-1966

Nummering: 212.224: 11-10-1966
6324: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇒ Merelbeke: 11-10-1966
⇒ Leuven: 30-10-1970
⇒ Hasselt: 19-09-1977
⇒ Monceau: 03-06-1984
⇒ Kinkempois: 01-06-1986

Uit exploitatie: 20-01-2014

FOTO 136-07

Jamioulx, 27 oktober 1984.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



156

Levering NMBS: 13-07-1962

Nummering: 228.156: 13-07-1962
156: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇒ Schaarbeek: 13-07-1962
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒ Schaarbeek: 26-05-1968
⇒ Oostende: 19-01-1976 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 03-02-2013

Uit exploitatie: 21-12-2013

FOTO 136-08

De Hoek, 13 januari 1982. J-L VDH.



159

Levering NMBS: 16-08-1962

Nummering: 228.159: 16-08-1962
156: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇒ Schaarbeek: 13-07-1962
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒ Schaarbeek: 26-05-1968
⇒ Oostende: 19-01-1976 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Ronet: 25-05-1990
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Kinkempois: 10-12-2006

Uit exploitatie: 26-11-2013

FOTO 136-09

Ottignies, 21 augustus 1982. J-L VDH.



166

Levering NMBS: 27-09-1962

Nummering: 228.166: 27-09-1962
156: 01-01-1971

Stelplaatsen:
⇒ Schaarbeek: 27-09-1962
⇒ Oostende: 29-09-1963 ⇒ Schaarbeek: 26-05-1968
⇒ Oostende: 01-06-1974 ⇒ Kinkempois: 17-03-1980
⇒ Merelbeke: 03-06-1984 ⇒ Kortrijk: 25-05-1990
⇒ Stockem: 23-05-1993 ⇒ Merelbeke: 01-06-1996
⇒ Stockem: 24-05-1998 ⇒ Merelbeke: 28-05-2000
⇒ Oostende: 07-01-2002 ⇒ Stockem: 14-12-2003

Uit exploitatie: 10-06-2007

FOTO 136-10

Goffontaine, 15 juni 1981. J-L VDH.



234

Levering NMBS: 06-03-1963

Nummering: 228.234: 06-03-1963 ⇨ 234: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇨ Schaarbeek: 06-03-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Schaarbeek: 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P.: 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain: 01-06-1992

⇨ Merelbeke: 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain: 24-05-1998

⇨ Schaarbeek: 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S: 08-01-2001

⇨ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 24-08-2013

FOTO 136-11 Haren-Noord, 12 februari 1986. J-L VDH.



236

Levering NMBS: 05-07-1963

Nummering: 228.236: 05-07-1963 ⇨ 236: 01-01-1971

Stelplaatsen: ⇨ Schaarbeek: 05-07-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Ronet: 28-09-1981 ⇨ Kinkempois: 10-01-1983

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Merelbeke: 30-09-1993

⇨ Kortrijk: 31-01-1994 ⇨ Merelbeke: 01-02-1996

⇨ St-Ghislain: 24-05-1998 ⇨ Merelbeke: 21-12-1998

⇨ Schaarbeek: 28-01-2001 ⇨ Merelbeke: 16-06-2002

⇨ Charleroi-S: 15-06-2003 ⇨ Oostende: 11-12-2005

Uit exploitatie: 04-10-2013

FOTO 136-12 Hennuyères, 12 juni 1989. J-L VDH.



237

Levering NMBS: 14-08-1963

Nummering: 228.237: 14-08-1963 ⇨ 237: 14-01-1971

Stelplaatsen: ⇨ Schaarbeek: 14-08-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Schaarbeek: 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P.: 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain: 01-06-1992

⇨ Merelbeke: 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain: 24-05-1998

⇨ Schaarbeek: 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S: 08-01-2001

⇨ Oostende: 11-12-2005 ⇨ Kinkempois: 12-12-2012

Uit exploitatie: 14-08-2013

FOTO 136-13 Eppegem, 6 mei 1985. J-L VANDERHAEGEN.



238

Levering NMBS: 16-05-1963

Nummering: 228.238: 16-05-1963 ⇨ 238: 16-01-1971

Stelplaatsen: ⇨ Schaarbeek: 16-05-1963

⇨ Oostende: 26-05-1968 ⇨ Stockem: 01-06-1974

⇨ Hasselt: 03-06-1984 ⇨ Schaarbeek: 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P.: 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain: 01-06-1992

⇨ Merelbeke: 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain: 24-05-1998

⇨ Schaarbeek: 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S: 08-01-2001

⇨ Oostende: 11-12-2005 ⇨ Kinkempois: 12-12-2012

Uit exploitatie: 02-09-2013

FOTO 136-14 Ruisbroek, 7 augustus 1992.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Opening van de nieuwe tractiewerkplaats te Arlon

Op donderdag 6 oktober werd de nieuwe tractiewerkplaats van Arlon officieel geopend in aanwezigheid van minister van Mobiliteit François Bellot en de plaatselijke en regionale overheden. Deze officiële opening maakt deel uit van een groot moderniseringsplan van de NMBS-onderhoudsinstallaties. De renovatie van bestaande werkplaatsen en onderhoudsposten en de bouw van nieuwe werkplaatsen zijn gepland om de installaties efficiënter te maken en ze beter aan te passen aan het nieuwe materieel. Hierdoor wordt de productiviteit verhoogd en dus ook de dienstverlening aan de klant verbeterd.

De NMBS telt 4 centrale werkplaatsen, 9 tractiewerkplaatsen en 16 onderhoudsposten die over het hele land verspreid zijn. Met een groot moderniseringsplan wil de NMBS al deze installaties optimaal benutten en de prestaties en doeltreffendheid ervan verbeteren. Naast de renovatie van bestaande werkplaatsen, zijn de afgelopen jaren ook verschillende nieuwe werkplaatsen gebouwd. Andere zullen binnenkort hun deuren openen. Dat is het geval voor de werkplaatsen van Melle en

Kinkempois. Het doel is de operationele praktijk te moderniseren in de huidige economische context en binnen het kader van de toekomstige liberalisering, alsook de kwaliteit, productiviteit en doeltreffendheid van het werk en de teams te verbeteren.

De werkplaats Arlon omvat vandaag de activiteiten van de oude werkplaats van Stockem, een werkplaats die in de loop der jaren verouderd, te groot en te afgelegen was geworden, maar vooral niet langer aangepast was aan de technische evolutie en de onderhoudsnoden.

Stockem werd gebouwd in 1928 in de onmiddellijke omgeving van het rangeerstation maar ook op 5 km afstand van het station Arlon. Stockem, met een oppervlakte van 32.500 m², stond aanvankelijk in voor het onderhoud van de stoomlocomotieven alsook de wagens die in de regio reden. Tot voor kort concentreerden de activiteiten van Stockem zich op het onderhoud van het reizigersmaterieel (enkelspanning en diesel).

In de regio diende een werkplaats behouden te blijven aangezien de dichtstbijzijnde werkplaats zich op meer dan 150 km afstand bevindt. De nieuwe tractiewerkplaats van de NMBS bevindt zich op enkele honderden meters van het station van Arlon.

In totaal is de onderhoudswerkplaats 120

meter lang en 35 meter breed, goed voor een oppervlakte van ongeveer 4000 m². Nu worden hier de tweespannige Desiro's onderhouden, Arlon staat ook in voor het onderhoud van de AM 96 501 t/m 524.

Concreet is de technische hal uitgerust met twee onderhoudssporen voorzien van loopbruggen die toegang tot het dak verschaffen, een in de hoogte verstelbaar spoor alsook een korter spoor voor het uitvoeren van werken aan de draaistellen. Het gebouw omvat tevens de technische lokalen, sanitaire voorzieningen, burelen, vestiaires, eetzaal en magazijn die nodig zijn voor de activiteiten van de werkplaats en de onderhoudspost. Aan de buitenkant, in de bundel, bevinden zich vier rangeersporen en een testspoor. Daarnaast zijn er nog de al bestaande installaties van de onderhoudspost.

Het ontwerp en de bouw van de werkplaats hielden niet enkel rekening met ergonomische overwegingen en doeltreffendheid, maar respecteren tevens de van toepassing zijnde milieunormen. De prioriteit werd gegeven aan isolatie, verlichting met LED's en luchtcirculatie. Een stormbekken werd aangelegd, alsook een grote regenwaterput. De totale prijs van de werken (gebouw, installaties, sporen en aanpassing van het terrein) bedraagt iets meer dan 23 miljoen euro.

FOTO 136-15 De nieuwe tractiewerkplaats van Arlon werd officieel ingehuldigd op 6 oktober 2016. Deze foto werd gemaakt op 1 september, tijdens de afwerking. Alain DEFECHEREUX.





FOTO 136-16-ZW Door de inhuldiging van de nieuwe werkplaats in Arlon werd de oude werkplaats van Stockem gesloten. Zij werd intussen volledig ontruimd en de sporen zijn niet meer verbonden met het Infrabelnet. De foto bovenaan werd op 20 april 1957 genomen. De elektrische tractie deed haar intrede in september 1956. De stoomtractie is nog aanwezig, maar niet meer voor lang. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De foto onderaan dateert van het einde van de jaren '20. Een locomotief van het type 36 rijdt op de rolbrug van de werkplaats. Links van haar zien we de P8 nr. 6512. Fonds ACEC, verzameling Bois du Cazier.



Wijziging dienstregeling op 11 december 2016

Zoals elk jaar past de NMBS haar dienstregeling en aanbod aan op de tweede zondag van december, parallel met de overige Europese landen. In december 2016 wordt vooral het aanbod van het voorstadsverkeer rond Brussel en Antwerpen uitgebreid:

- Met de opening van de Schuman-Josafattunnel in april 2016 kon het S-aanbod, het treinaanbod dat de steden en gemeenten uit de voorstedelijke zone Brussel met elkaar verbindt, verder worden uitgebreid. De tunnel verbindt de spoorlijnen 161 Namur - Brussel, 124 Nivelles - Brussel, het zuidelijke deel van de ringlijn 26 met het noordelijke deel van de lijn 26 en Leuven en Mechelen. Op die manier worden de Europese wijk en Vlaams-Brabant beter bediend.

- Leuven en Braine-l'Alleud worden vanaf midden december de hele dag via de Schuman-Josafattunnel rechtstreeks verbonden met de Europese wijk in Brussel (verbinding S9). Het gaat vanuit Leuven

om een tijdswinst van 11 minuten in vergelijking met een overstap in Brussel-Noord. Ook Etterbeek (VUB) is rechtstreeks met Leuven verbonden. Voorheen ging het enkel om rechtstreekse verbindingen tijdens de ochtend- en avondspits. Daardoor komen er in één klap 24 treinen bij.

- Op de lijn 26 wordt het station Arcaden (Brusselse gemeente Watermaal-Bosvoorde) geopend, met bediening tijdens wekdagen door de verbinding S7 Halle - Delta - Merode - Vilvoorde - Mechelen. De Europese wijk zal vanaf december ook tijdens het weekend kunnen genieten van een rechtstreekse verbinding naar de nationale luchthaven door het inleggen van een IC-verbinding vanuit Braine-l'Alleud via Brussel-Schuman naar Brussels Airport-Zaventem, Kortenberg, Herent en Leuven (eindhalte Leuven, dat zo drie rechtstreekse verbindingen per uur krijgt met Brussels Airport tijdens het weekend). Het gaat om 40 bijkomende treinen tijdens het weekend. Met deze treinen wordt het oostelijk ringspoor (lijn 26) na lange tijd opnieuw tijdens het weekend bediend. De uitbreiding van het aanbod komt tegemoet aan een reële mobiliteitsvraag.

- De NMBS wil haar steentje bijdragen tot het uitbreiden van het openbaar vervoersaanbod rond Antwerpen op een moment dat er belangrijke infrastructuurwerken plaatsvinden in de havenstad. In afwachting van de uitbouw van een breder voorstedelijk aanbod, zal de NMBS al vanaf december zes extra P-treinen (3 's ochtends en 3 's avonds) inleggen tussen station Noorderkempem en Antwerpen-Centraal (mét stop te Antwerpen-Luchtbal). De eerste aankomst in Antwerpen-Centraal is 's ochtends voorzien om 6u45. Dankzij dit nieuwe aanbod zullen het station Noorderkempem en Antwerpen-Centraal tijdens de spits elke dertig minuten met elkaar verbonden zijn.

NMBS: resultaten eerste semester 2016

Het operationele resultaat van de NMBS voor de eerste zes maanden van 2016 is gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2015. Dat komt voornamelijk door een lagere omzet uit het nationale en internationale reizigersverkeer, dat getroffen werd door de naweeën van de aanslagen en stakingen, alsook de impact van de oprichting vorig jaar van Tha-

Het viaduct van Moresnet blaast 100 kaarsjes uit

Het viaduct van Moresnet werd in recordtijd gebouwd tijdens de Eerste Wereldoorlog. In december 1914 besliste de Duitse bezetter om een spoorlijn aan te leggen tussen Aachen West en Tongeren. Het gekozen tracé maakte de bouw van meerdere viaducten en tunnels noodzakelijk. Vooral de overspanning van de vallei van de Geul was indrukwekkend. De werken begonnen in juli 1915 en de spoorlijn kon op 14 februari 1917 geopend worden. De bouw van het viaduct van Moresnet was historisch, temeer omdat het werd gebouwd door o.a. Belgische, Russische en Italiaanse krijgsgevangenen. Negen gevangenen overleefden deze dwangarbeid niet en ze liggen begraven op het kerkhof van Moresnet.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het viaduct twee keer gedeeltelijk vernield: in mei 1940 door het Belgische leger en in september 1944 tijdens de Duitse terugtocht. Het werd in 1949 heropend. In 2004 werd het viaduct volledig vernieuwd.

Het viaduct ligt op de belangrijkste goederenas tussen België en Duitsland en het wordt dagelijks door tientallen goederentreinen bereden.

Tijdens het weekend van 16 tot 18 september 2016, organiseerde het *Royal comité des fêtes de Moresnet*, *Espace Culture*, *Plombières* samen met *Infrabel* een feestprogramma om de honderdste verjaardag van het kunstwerk te vieren. Op het programma waren er voordrachten, tentoonstellingen, de onthulling van een gedenkteken voor de Russische krijgsgevangenen, de voorstelling van een boek en een themadag in de scholen.

Plaatselijke toneelgezelschappen organiseerden verschillende klank- en lichtspelen om de geschiedenis uit te beelden.



Op 17 september 2016 werd de dag afgesloten met een vuurwerk. Het viaduct van Moresnet is 23 tot 58 m hoog en is 1170 m lang. Het bestaat uit 21 betonnen pijlers (50.000 m³) en 22 metalen brugdekken, elk met een lengte van 48 m en in totaal 6000 t zwaar.

Michel HANSSENS.

lys als een zelfstandige onderneming (de NMBS ontvangt voortaan dividenden van THI-Factory).

Het resultaat blijft positief door de volgehouden inspanningen om de kosten te verminderen, ondanks een daling van de omzet uit het reizigersverkeer en een vermindering van de dotaties.

Het aantal vervoerde reizigers is voor het binnenlands verkeer met 0,8% gedaald tot 115,8 miljoen. Dat heeft grotendeels te maken met de stakingen in januari, mei en juni en de naweën van de aanslagen in Parijs en Brussel. Voor het internationaal verkeer bedraagt het aantal reizigers 1,4 miljoen, een daling met 1,9 miljoen reizigers, waarvan 1,7 miljoen het resultaat is van de creatie van THI-Factory. Het aantal reizigerskilometer is voor het binnenlands verkeer gedaald tot 4857,2 miljoen (-2,8%). Voor het internationaal verkeer is dat gedaald tot 87,8 miljoen (-70,9%).

De inkomsten uit het binnenlands verkeer daalden bijgevolg met 3,9 procent

tot 312 miljoen euro.

Het totale zakencijfer voor de NMBS (inclusief de dotaties) is gedaald met 6,5 procent tot 1168 miljoen, maar de totale kosten zijn dan weer verminderd met 5,5 procent tot 1165 miljoen euro.

Op 1 juli 2016 telde de NMBS 18.639 werknemers (voltijds equivalent) terwijl er dat in het begin van het jaar nog 19.352 waren. De personeelskosten zijn gedaald met 31,5 miljoen euro vergeleken met dezelfde periode vorig jaar en dit zorgt er mede voor dat het operationele resultaat positief blijft.

De economische schuld daalde tot 2727 miljoen euro op 30 juni 2016, tegenover 2755 miljoen euro op 30 juni 2015.

Eurostation: intentie tot collectief ontslag

De Raad van bestuur van Eurostation heeft op 14 september 2016 haar intentie bekendgemaakt om over te gaan tot collectief ontslag van een deel van haar per-

soneel als gevolg van een gevoelige omzetzdaling van de onderneming die in de volgende jaren nog zal verscherpen door een vermindering van het aantal opdrachten en verminderde prestaties voor vastgoedprojecten.

De ondernemingsraad van Eurostation werd ingelicht over de intentie tot collectief ontslag.

Van de in totaal 172 werknemers wordt een veertigtal potentieel getroffen. Aangezien meer dan 10 procent van het personeel mogelijk betrokken is, wordt een informatie- en consultatieprocedure opgestart, overeenkomstig de wettelijke bepalingen. Het in 1992 opgerichte Eurostation is een dochteronderneming van de NMBS gespecialiseerd in de studie, ontwikkeling, realisatie en instandhouding van spoorwegstations, HST-terminals en spoorweggebonden projecten in de ruimste zin van het woord.

Een beeld van de bouw voor de overdekte sleuf te Beauvallon tussen Rhisnes en Namur (zie OP DE BAAN 135 pagina's 16-17). De foto is genomen in de richting Brussel bij de doortocht van de Desiro 08567, op 3 oktober 2016. Spoor A (richting Namur) is uitgebrouwen en de rotswanden zijn gesaneerd. Dezelfde werkwijze zal ook worden toegepast voor de rotswand naast spoor B. Aan beide zijden van de spoorlijn worden betonnen muren gebouwd, die later de betonnen dakplaat zullen dragen.

Alain DEFECHEREUX.



Drie lijnen gesloten

Dit jaar werden drie lijnen gesloten:

- lijn 20 Maastricht - Lanaken;
- lijn 155 Marbehan - Croix-Rouge;
- lijn 289 (aftakking van lijn 155): vertakking Saint-Lambert - Industriezone Gantaufet.

Lijn 20

Sinds de officiële inhuldiging in 2011 zijn er - buiten enkele plechtige openingsritten - weinig treinen vertrokken uit het goederenstation Railport Lanaken. De eerste reed op 10 juni 2011. (Zie ODB 97 p. 28 en ODB 104 p. 28). De treinterminal kostte de overheid 32 miljoen euro.

Het probleem is dat het goederenstation enkel bereikbaar is via Maastricht en niet aangesloten is op het Belgische spoorwegnet. Hierdoor hebben de operatoren twee licenties nodig: een voor Nederland en een voor België, dit voor enkele meter! Volgens het actiecomité moet spoorlijn 20 tussen Bilzen en Lanaken dringend worden gereactiveerd zodat Railport Lanaken een directe verbinding krijgt met de Belgische zeehavens.

Lijn 155

Van de voormalige spoorlijn 155 Marbehan - Virton-Saint-Mard bestond sinds 1960 nog enkel het baanvak Marbehan - Croix-Rouge voor de bediening van de zagerij Dusausoit, gevestigd in het oude station Croix-Rouge.

Sinds meerdere jaren reed echter geen trein meer naar Croix-Rouge en daarom besloot Infrabel de lijn te sluiten in juni 2016.

In het kader van de moderniseringswerken van lijn 162 (Namur - Luxemburg), wil Infrabel de toegangswissel tot lijn 155 verwijderen...

Lijn 289

Tussen Marbehan en Croix-Rouge, werd in 1997 een nieuwe industriële lijn aangelegd voor de bediening van de industriezone Gantaufet te Étalle. Hier bevindt zich een bottelarij van Nestlé Waters Benelux (vroeger Valvert). Gedurende 10 jaar reed van hieruit een watertrein naar Frankrijk.

Door de rampzalige politiek van de SNCF in verband met vervoer van gespreid verkeer moest worden overgeschakeld op het wegverkeer.

Het treinverkeer werd tijdelijk hernomen van 2008 tot begin 2009 door, éénmaal per week, een gesloten trein in te leggen. Toch werd beslist om opnieuw via de weg te transporteren.



FOTO 136-17 Op 6 juli 2011 bracht Captrain een trein met 22 Tams naar Railport Lanaken voor belading met kwartszand bestemd voor Roemenië. Passage van de 6601 met trein 51111 (Visé - Lanaken) op de oude brug over de Maas in Maastricht. Michel DE ESCH.



FOTO 136-18 De 7727 rijdt op 21 januari 2004 de aansluiting van Valvert (nu Nestlé Waters Benelux) binnen. Zij zal trein 76081 Gantaufet-Zoning - Marbehan slepen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 136-19 Op 18 december 1992 was de 5215 het werkpaard van dienst om de trein naar de zagerij Dusausoit te Croix-Rouge te slepen. Tanguy BADIE.





FOTO 136-20 Op 18 september 2016 keerde de laatste bedevaarttrein uit Lourdes terug naar Nederland. In de toekomst zullen er geen bedevaarttreinen meer uit Nederland vertrekken, maar zullen de pelgrims met de bus of per vliegtuig hun bestemming bereiken. Doorrit van loc 1354 met trein 13242 (Lourdes - Maastricht) in Eijsden. Michel de ESCH.

FOTO 136-21 Gedurende twee weken was de Rupelbrug in Boom buiten gebruik voor vernieuwing van het aandrijfmechanisme en zo moesten de treinen van Prayon-Rupel en Mouterij Albert omrijden via Puurs en Temse naar Sint-Niklaas en verder naar Gent-Zeehaven. Daar werd omgezet en reden ze naar Antwerpen-Noord.

Op 26 augustus 2016 rijden de 7777+7782 met de lege graantrein door Temse richting Sint-Niklaas. Wim WINDEY.





FOTO 136-22 Op 1 september 2016 voerde de E4049 van VFLI (zie OP DE BAAN 135 pagina 23) testritten uit voor de ETCS-uitrusting tussen Bertrix en Virton. De trein bestond uit een Dms-pakwagen, een I6-rijtuig en de 1360. Doorrit te Lacuisine, gelegen tussen Les Epioux en Florenville. Guy SMETZ.



FOTO 135-23 Eurotunnel kocht op 20 januari 2016 drie locomotieven reeks 6400 van de NS. De 6447, 6450 en 6451 veranderden van eigenaar. Zij werden vernummerd naar 0010, 0008 en 0009 en werden op 31 augustus 2016 overgebracht vanuit Nederland naar Calais. Eurotunnel bezit nu 10 locomotieven van dit type: vijf nieuw aangekocht bij MaK in 1991-1992 (0001 t/m 0005), twee aangekocht in 2010 bij NS (6456 en 6457, vernummerd naar 0006 en 0007). De foto toont de locomotieven tijdens een tussenstop te Antwerpen-Noord. Marc DE VEUSTER.



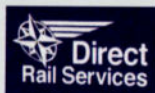


FOTO 136-24 Op 8 september sleepte de PB14 van Crossrail de 88003 van de Britse operator Direct Rail Services naar Aachen West. De eindbestemming was de vakbeurs InnoTrans te Berlin. De Class 88 heeft een hybride aandrijving: zowel diesel als elektrisch. 10 exemplaren zijn besteld bij Vossloh España. De machines wegen 86 ton en rijden onder 25 kV (met een vermogen van 4000 kW) of op niet-geëlektrificeerde lijnen. Dan wordt overgeschakeld op een Caterpillar C27-dieselmotor met een vermogen van 700 kW. Zij zullen ingezet worden in het goederen- en reizigersverkeer. Doorrit te Schulen. Gie JACOBS.



FOTO 136-25 Op 25 september 2016 werd trein 41562 (Neuss (D) 09.00 - Aachen-West 10.39/16.24 - Kinkempois 17.30) gesleept door de 186 331 in de kleuren van DB Cargo. Dit aluminiumtransport rijdt op zondag en we zien het hier in de buurt van Jupille. De 186 331 maakt deel uit van een reeks van 20 TRAXX'en die door DB-Schenker werden besteld in 2009 (186 321 t/m 340) en geleverd tussen

2010 en 2012. In 2013 verkocht de Duitse operator officieel de 186 321 t/m 332 aan zijn Frans filiaal EuroCargoRail. Hierdoor bezit ECR nu 58 TRAXX'en: de 186 321 t/m 332, 186 161 t/m 180, 186 310 t/m 320 en 186 341 t/m 34. Christian AUQUIERE.





FOTO 136-26 Een nieuwe operator, HSL Belgium, zag het daglicht op 13 april 2016. Deze dochteronderneming van HSL Logistik GmbH rolt zijn activiteiten in België versneld uit. Na een korte inlooperperiode, waarbij Crossrail Benelux de tractie verzorgde, staat HSL nu op eigen "wielen". HSL beschikt sinds 29 juni 2016 over een bij Beacon geleasde Class 66: de 653-07 (EMD 20048653-07/2006). Deze reed op 6 september 2016 haar allereerste dienst: overbrenging van lege BLG-autotransportwagens van Zeebrugge naar Aachen West. De trein heeft zonet Zeebrugge verlaten en rijdt naar Lissewege. De nieuwe lijn tussen Zeebrugge en Lissewege wordt links aangelegd. Daniël MOENS.

FOTO 136-27 Hieronder: doorrit van dezelfde trein te Schellebelle. Diego DE JONGE.





FOTO 136-28 HSL Belgium voerde op 30 september 2016 een sleep ketelwagens van Hemiksem naar Aachen West. Een uniek duo, bestaande uit de 653-07 en TRAXX 186 181, stond in voor de tractie. Het konvooi werd vereeuwigd tijdens de doorrit te 's Herenelderen (gelegen op lijn 34 tussen Tongeren en Glons).

FOTO 136-29 De 186 181 is niets anders dan de oude 2862, die gedurende enkele maanden werd ingezet door de NMBS. Dit krachtvoertuig draagt het EVN-nummer 91 80 6186 181-4 D Rpool en werd gebouwd door Bombardier (34411/2008). Zij werd op 29 oktober 2008 door Veolia Cargo Deutschland GmbH in dienst gesteld. Vanaf 30 juni 2009 deed zij dienst bij IFL. Eind 2009 werd deze machine verkocht aan leasingmaatschappij Railpool en vervolgens op 18 december 2009 verhuurd aan SBB Cargo. Zij werd daarna nog geleased door Metrans (vanaf maart 2012) en Rurtalbahn (van 8 december 2012 tot 30 april 2015). De NMBS zette de loc in van mei tot november 2015 (2862). HSL Logistik GmbH huurt deze machine sinds 9 december 2015. Foto's Maarten SCHOUBBEN.





FOTO 136-30 Captrain voegt twee lasten voor Frankrijk samen tot trein 47623 Born – Woippy. Het betreft een kolentrein uit Born en ketelwagens van het Geleense SABIC. In Bressoux wordt deze trein overgenomen door CFL Cargo. Trein 47623 op 18 augustus 2016, gesleept door de 6602 (PB 08) van Captrain, tijdens de doorrit te Jupille. Michel DE ESCH.



De 561-03 van Rotterdam Rail Feeding draagt sinds eind juli 2016 de livrei van moederbedrijf Genesee & Wyoming (USA). Dit krachtvoertuig kan worden ingezet in Nederland, België en Duitsland. Op 1 augustus kreeg deze locomotief bij Bombardier een ETCS-pakket ingebouwd. Omdat het programma verouderd is, mag zij nog niet worden ingezet en staat werkloos te Rotterdam. Rotterdam Waalhaven, 24 september 2016. Maarten SCHOUBBEN.





FOTO 135-31 De Whitcomb 60422 / 1944 (USA Transportation Corps 8416) als monument opgesteld te Lake Wales in Florida. De bouten voor de bevestiging van buffers en de automatische koppeling geluigen van de aanwezigheid van deze machine op Europese sporen. Wellicht keert zij hier terug als de actie van SGB op een succes uitdraait.

Ph. DE GIETER, 12 februari 2010.

genomen door de reeks 2200. Geen enkele machine bleef bewaard.

Om deze lacune in het Nederlandse spoorwegpatrimonium op te vullen, heeft de Stichting Stoomtrein Goes Borsele een campagne gestart op basis van crowdfunding voor het verwerven en de overbrenging van één van de vier in de USA bewaarde locomotieven type 65DE19, om deze om te bouwen naar een reeks 2000 NS. Het gaat om de ex-USATC 8416 (Whitcomb 60422 / 1944), die samen met een rijtuig en een pakwagen als monument staat opgesteld bij een klein museum in het station van Lake Wales in Florida. Omdat men ter plaatse niet kan instaan voor het nodige onderhoud, wenst het personeel van het museum zich ervan te ontdoen. Hierdoor ontstaat voor SGB een unieke kans om terug over een belangrijk element uit de Europese spoorweggeschiedenis te kunnen beschikken.

Nederland

Terugkeer van een Whitcomb?

Tussen 1943 en 1945 bouwde de firma Whitcomb uit Rochelle (Illinois) 168 diesel-elektrische Bo'Bo'-locomotieven type 65DE19 met centrale stuurpost voor het Amerikaanse leger om deze in te zetten bij de bevrijdingsoperaties in Europa.

Na het einde van de oorlog werden de overbodig geworden 65DE19'en bijeengebracht in een militair centrum te Genne-

villiers, een Parijse buitenwijk. Een aantal ervan werd terug overgebracht naar de Verenigde Staten en na nazicht en herstelling verkocht aan o.a. Mexico, Cuba en Canada. Een lot van 20 locomotieven werd in juli 1946 door de Nederlandse Spoorwegen (NS) verworven waar zij de reeks 600 vormden. (reeks 2000 na vervanging in 1953 van de oorspronkelijke Buda 6-DCS-1879-motor door een Thomassen 6Fe motor gebouwd onder licentie van Frichs).

Alle 2000'en werden geschrapt tussen 1958 en 1960, hun diensten werden over-

FOTO 135-32-ZW De 2016 (ex-616, ex-USATC 8478 - Whitcomb 60484 / 1944), voor de werkplaats van Tilburg op 3 augustus 1956. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Italië

Vervanging van de Belgische motorstellen in Modena

De vervanging van de ex-NMBS stellen die werden gebruikt door TPER (ex-FER, ex-ATCM) op de lijn Modena - Sassuolo werd deze zomer aangevat na aankomst van twee ALe 582 ex-Trenitalia (90 motorstellen gebouwd tussen 1987 en 1991). De 072 en de 505 werden in juli verschroot te Modena Piazza Manzoni.

Ter herinnering: in 1992 verwierf ATCM de 056, 064, 072 en de 505, evenals de 101 voor onderdelen. Na aanpassing voor het verkeer in Italië, kwamen zij in dienst in februari 1993. In 2008 kwamen de 077 en de 107 hen gezelschap houden, volledig vernieuwd voor de Ferrovia Casalecchio-Vignola.



De 228 072 wordt verschroot te Modena Piazza Manzoni op 18 juli 2016.

Giuseppe MARCIALIS.

TFT (Trasporto Ferroviario Toscana) (zie ODB 131 blz. 42-45) - Rechterblz. →

1. **Onverwachte ontmoeting in het station van Monte San Savino (lijn Arezzo - Sinalunga) tussen het vierledige motorstel ALe 54.961 (ex-NMBS poststellen 961 en 965) en een vierledige motorwagen ATR 465, geleverd door CAF aan Sardinië, die testritten uitvoert.**

2. **FOTO 136-33 Motorstel ALe 54.961 is pas vertrokken uit het station Lucignano en rijdt door het Toscaanse platteland.**

3. **FOTO 136-34 Hetzelfde stel in de facultatieve stopplaats L'Albergo.**

Foto's Dominique ALLARD, 12 juli 2016.

USA - Amtrak kiest Alstom voor zijn HST

Alstom heeft op 26 augustus 2016 een historisch contract binnengehaald met een waarde van 1,8 miljard euro voor de levering van 28 HST-stellen aan Amtrak in de USA.

Deze nieuwe generatie treinstellen zal Boston met Washington verbinden via New York en Philadelphia (730 km). In het begin zal de snelheid 257 km/h bedragen, later opgevoerd naar 300 km/h.

Momenteel bedraagt de reistijd tussen New York en Washington 2u45 voor een afstand van 350 km. Ter vergelijking, de Franse TGV doet 1u55 over het traject Paris - Lyon (425 km).

De aankondiging van dit contract komt er op het moment dat de ontwikkeling van de transportinfrastructuur deel uitmaakt van de campagne voor de Amerikaanse presidentsverkiezing, een land waar de trein nog de minst uitgebouwde vorm van transport is in vergelijking met koning auto en het vliegtuig.

De HST's zullen gebouwd worden onder de naam Avelia Liberty door Hornell, in het noorden van New York. Deze productiesite zal vergroot worden en zal eveneens het onderhoud van deze stellen verzekeren gedurende vijftien jaar, met een optie tot verlenging met 15 jaar extra. De treinen komen in dienst vanaf 2021.

De stellen zullen bestaan uit twee motoreenheden die negen rijtuigen insluiten. Later kunnen er drie rijtuigen toegevoegd worden zonder het tractiesysteem te wijzigen.

De nieuwigheid bestaat uit een actief kantelbaksysteem dat het mogelijk maakt om de snelheid in de bochten met 30% te verhogen, vooral op de conventionele lijnen.

De nieuwe HST's vervangen de stellen die in dienst zijn sinds 2000 en gebouwd werden door Bombardier - Alstom.

Alstom kan deze bestelling als een springplank gebruiken om hun technologie te verkopen aan andere Amerikaanse Staten, zoals Californië dat sinds 2015 een hogesnelheidslijn aanlegt tussen San Francisco en Los Angeles, opening voorzien voor 2020.

Andere projecten zoals Dallas - Houston, Las Vegas - Palmdale (Californië) liggen ter studie.



Virtueel beeld van de toekomstige HST-stellen Avelia Liberty besteld door Amtrak bij Alstom. Alstom.



FRANKRIJK

OFP: de nieuwe sterke arm van het vrachtvervoer



Een lange rit voor een "naburige" OFP: op 3 maart 2013 werden deze twee G1000'en van CFR gefotografeerd ten oosten van Reims met een stam wagens met granulaat vanuit Cercy-la-Tour naar Meaux ten oosten van Paris langs Dijon en Reims, hetzij over ongeveer 600 km in een tijdspanne van 8u40 met een behoorlijke gemiddelde snelheid van 68 km/h. Gilbert LAURENT.

Het zijn de nieuwe spelers op de markt van het Franse vrachtvervoer per spoor: de Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP). Achter deze afkorting staat een autonome structuur deels gebaseerd op de Noord-Amerikaanse short lines en deels op de Duitse regionale operatoren, waarvan het doel eenvoudig geformuleerd kan worden: het herwaarderen op lokaal vlak van het vrachtvervoer per spoor op basis van een niet conventioneel economisch model aangepast aan de plaatselijke omstandigheden. Als achtergrond is er de wil om de afschaffingspolitiek van Fret SNCF terug te draaien en dat vooral sinds het stopzetten van het experiment met de "fret zones" na het in dienst stellen van het MLMC (Multi-Lots Multi-Clients) dat enkel bedoeld was om de rekeningen weer gezond te maken. Er moet opgemerkt worden dat dit initiatief ontstond bij alle betrokken partijen in de context van een achteruitgang met 40 % gedurende de laatste 15 jaar van het goederenverkeer per spoor in Frankrijk - een unicum in Europa.

De initiatiefnemers en/of vragende partijen voor dit nieuw concept zijn vooral te vinden in de industrie, bij verladers, havens, coöperatieven, de landelijke vennootschappen (Regionale en generale besturen), de Kamers van Koophandel en Industrie, de logistieke bedrijven (T3M, Ambrogio) als ook sommige spoorwegondernemingen waaronder als eerste ECR. De dynamische kracht achter deze beweging wordt gesteund door Objectif OFP, een vereniging gesticht in 2010 door een tiental entiteiten waaronder RFF (thans SNCF Réseau) en AUTF (Association des Usagers de Transport de Fret - Vereniging van de gebruikers van vrachtvervoer), een vereniging met als

doel het ondersteunen van de initiatieven alsook het organiseren van vergaderingen rond dat onderwerp.

Zo ontstonden er sinds 2010 nieuwe bemiddelaars met verschillende visies en een waaier aan activiteiten: bediening van secundaire lijnen, rangeringen in en rond havengebieden en laadinstallaties, onderhoud van rollend materieel, instandhouding van vaste installaties zoals PGI (Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure). Meteen na het opstarten van dit project hebben meerdere OFP enkele activiteiten gebundeld. Dit resulteerde in een heropleving van het vrachtvervoer per spoor, door een tiental OFP-bedrijven, mede door een terugval van het wegtransport ten voordele van het spoor.

Deze heropleving was in sommige gevallen zo groot dat het succes veel groter was dan aanvankelijk werd verwacht. Sommige OFP's verwierven een zekere beroemdheid en voorbeeldfunctie zoals (onder meer):

- TPCF die, als gevolg van de verworven ervaring van beheerder van toeristische treinen, de eerste trein met dolomiet liet rijden vanaf juli 2010 op de zijlijn Rivesaltes - Caudiès in het zuiden. Eerst als OFP Languedoc-Roussillon en nadien als RégioRail Sud de France, kan deze OFP over meerdere honderden kilometer spoor beschikken naar Miramas en Fos-sur-mer in het oosten, Niort in het westen, Luzenac en Saint Gaudens (respectievelijk op de lijnen van Toulouse naar Foix en naar Bayonne), geladen met papiermeel, aluminium, talkpoeder, cement, containers enz...

- CFR, met de eerste granulaattreinen in oktober 2010 vanuit de steengroeven

van Morvan voor de bedrijven Lafarge en Eiffage over de 50 km lange lijn van Corbigny naar Cercy-la-Tour. Deze treinen bereiken thans de regio Île-de-France, de Champagnestreek, Lotharingen, Auvergne en Rhône-Alpes.

- RDT13, de vroegere Régie départementale die heropgestart werd als OFP na een lange winterslaap, is thans zeer actief in haar actiezone: de driehoek Marseille - Fos - Miramas (basis Clésud) voor vervoer van petroleumproducten, gas, huisafval en andere.

- OFP La Rochelle Maritime Services, thans OFP Atlantique na de overeenkomst met de haven van Nantes-Saint Nazaire. Onder meer bedrijvig in het verwerken van papiermeel en de invoer van petroleumproducten, plantaardige olie en graangewassen voor de export.

Ook aanwezig, hoewel iets meer bescheiden, is BFS (Bourgogne fret services, een samenwerking tussen Europorte en de graanhandelaar Cérévia), Ferrivia in Franche-Comté (in samenwerking met Sécurail), OFP Sud-Ouest (ex-Haven van Bayonne), Normandie Rail Services, RégioRail Provence, RégioRail Lorraine... Daarentegen bestaat RégioRail Champagne-Ardenne voorlopig enkel op papier aangezien dit bedrijf nog geen enkele trein heeft ingelegd.

Al deze OFP-bedrijven hebben een gemeenschappelijk punt: een start op een minimale basis zoals de huur van diesellocomotieven met beperkt vermogen (G1000, G1206...) of door de aankoop van door SNCF geschrapte en later gereviseerde machines (63000). Ze slepen slechts sporadisch korte treinen op een secundaire lijn voor één enkele klant. Ook al



Eerste ritten voor Euro rail op de as Lorraine - Méditerranée met deze verbinding tussen Blainville en Miramas overgenomen van VFLI in december 2013 en eerst toevertrouwd aan ETF. Hier tijdens de rit in de Maasvallei op 5 augustus 2014. Gilbert LAURENT.

is dit basismodel niet echt representatief, toch zijn enkele OFP's er niet ver van verwijderd, zoals Ferrivia. Dit bedrijf heeft als missie om de Elzas (Sélestat) te verbinden met de streek rond Lyon (Belleville-sur-Saône) met een of twee treinen per week. De enkele OFP van de eerste generatie beschikten over een uitzonderlijk dynamisme wat resulteerde in een toenemend verkeer. Dit ging weliswaar stapsgewijs om enkele hindernissen te overwinnen (zowel technische als administratieve), er dienden ook strategische keuzes gemaakt te worden.

Enkele voorbeelden:

- het bekomen van vergunningen en veiligheidsattesten om op het RFN (nationaal spoorwegnet) te mogen rijden;
- het huren (bij Alpha Trains, Akiem) van sterkere en/of modernere locomotieven (G2000, 75000, Class 66...), elektrische tractie in sommige gevallen (27000, 37000);

- de integratie in het net van meerdere OFP-bedrijven enerzijds (samenwerking met klassieke bedrijven zoals ECR, OSR, CFL Cargo...), het laten rijden van treinen in gecombineerd verkeer; het opstarten van hubs anderzijds (aansluitingsplaatsen met voorsorteren van wagens) te Léroutville, Blainville, Badan, Miramas, Rivesaltes...), dit alles om lege of losse ritten te beperken en te beantwoorden aan de noden om de klanten transport op lange afstanden aan te kunnen bieden. Als typisch voorbeeld geldt de hergroepering van meerdere OFP-bedrijven in de vereniging RégioRail. Datzelfde bedrijf is voor de helft een filiaal van het Belgische logistieke bedrijf Euro rail en voor de andere helft van het Amerikaanse RDC-fonds. Dat bedrijf bezit acht platforms, waarvan twee in België (Aalst, Zeebrugge) en zes in Frankrijk (Limay en Survilliers in de Île-de-France, Golbey in het oosten, Fos-sur-Mer, Le Boulou en

Bayonne in het zuiden). Al deze ontwikkelingen hadden tot gevolg dat transporten over het hele grondgebied aangeboden worden zoals tussen Nivernais en de haven van La Rochelle (CFR + OFP Atlantique), alsook tussen Lotharingen en de streek rond Roussillon (OFP Lorraine + ETF/Euro rail + RégioRail Sud de France). Symbolisch maar minder indrukwekkend is de uitbreiding naar internationale bestemmingen zoals tussen Blainville en Basel-Muttenz verwezenlijkt door ETF voor rekening van Euro rail. Zes jaar na het ontstaan van de eerste OFP's kunnen we vaststellen dat dit economisch model een grondige hervorming onderging waarvan we vandaag begrijpen dat ze nodig (en zelfs onafwendbaar) was.

Over de gebruikte afkorting kan gezegd worden dat de "P" (Proximité – nabijheid) minder op de voorgrond staat als gevolg van de laatste ontwikkelingen. Daarentegen ligt de nadruk nu op de "O" van Operator.

Ze hebben hun vaste inzet op de PLM-lijn tussen het knooppunt van Dijon en de vertakking van Chagny: op 19 juli 2016 rijdt een G1000 van CFR (met een G1206 van VFLI als lichter locomotief) met trein 64913 terug naar haar basis van Cercy-la-Tour met aan de haak een lege stam vanuit de vorming van Gevrey. Gilbert LAURENT.





Een andere versie van dubbeltractie voor RégioRail Rhône-Alpes: op 9 juli 2016 wordt deze stam van 24 wagens in de Rhônevallei ingesloten door twee 27000'en. De kleur en de stroomafnemer van de opdruklocomotief is waarneembaar. Gilbert LAURENT.

Een andere vaststelling die vragen opwierp is dat de OFP's vooral opdoemden in niet of nauwelijks geïndustrialiseerde regio's waar ze dankzij een goed aanbod, het vervoer per spoor deden toenemen hoewel het vervoerde tonnage al bij al beperkt bleef. Anderzijds kwamen ze nauwelijks van de grond in typische industriegebieden zoals Île-de-France en Rhône-Alpes die dichte industriële structuren bezitten en over een goed uitgebouwde spoorweginfrastructuur beschikken. Dit veranderde echter in december 2015 toen een nieuwe OFP ontstond daar waar men het minst verwachtte: RégioRail Rhône-Alpes kon direct na haar oprichting het vervoer van mineraalwater van Evian voor de groep Danone overnemen (het project voor de uitbating van de lijnen Saint Rambert-d'Albon - Beaurepaire en Bellegarde - Gex gaat ook door). Meteen kreeg het concept OFP een andere dimensie: een treinfre-

quentie, vervoerde lasten, tractieregelingen, vergunningsvoorwaarden, tractievoorwaarden, het ter beschikking stellen van verschillende middelen... dit alles in schril contrast met de vorige verkregen vergunningen. Toch goed om even bij stil te staan...

**RégioRail Rhône-Alpes:
geboorte van een zwaargewicht.**

Even terugkeren voor 2004 toen het ophalen van de paletten met mineraalwater bij vertrek van de SAEME (Société Anonyme des Eaux Minérales d'Évian, een van de belangrijkste uit de sector) gebeurde via het gespreid verkeer van Fret SNCF, waarbij de stammen in een eerste fase naar de vormingsstations van Gevrey (bij Dijon) en Sibelin (bij Lyon) werden afgevoerd. Uiteindelijk werd deze werkwijze afgevoerd en vervangen door homogene

treinstammen bij het opstarten van MLMC. Een eerste mokerslag voor het monopolie van Fret SNCF ontstond wanneer ECR in 2007 een eerste trein sleepte tussen Publier, Culoz en Calais met locomotieven Class 66. Nadien volgde een tweede harde klap toen - in december 2015 - RégioRail Rhône-Alpes, voor wie het een eerste contract was, het volledige vervoer tussen Publier en Amberieu voor haar rekening nam (lijnen 890 en 892 op de kaart). Overigens gaat het om een reisweg van 155 km met de nodige hindernissen. Een deel van de reisweg bestaat uit een 66,5 km lange enkelsporige lijn onder 25 kV (van Publier tot Longeray) met tien kruisingsstations en een 50 km lang dubbelsporig baanvak onder 1,5 kV (van Culoz tot Ambérieu). Op dit gedeelte rijden gemiddeld 125 tot 140 treinen per dag, waaronder 80 tot 85 reizigerstreinen en 40 tot 55 goederentreinen. Naast het opmerkelijk

Zelfde lijn en zelfde verbinding nog een jaar later: op 20 juli 2016 sleept deze 27000 in de kleuren van RégioRail een extra trein tussen Champigneulle en Lavalduc exclusief voor T3M met trein 451438. Hij rijdt hier een helling van 10‰ op ten noorden van Dijon. Gilbert LAURENT.



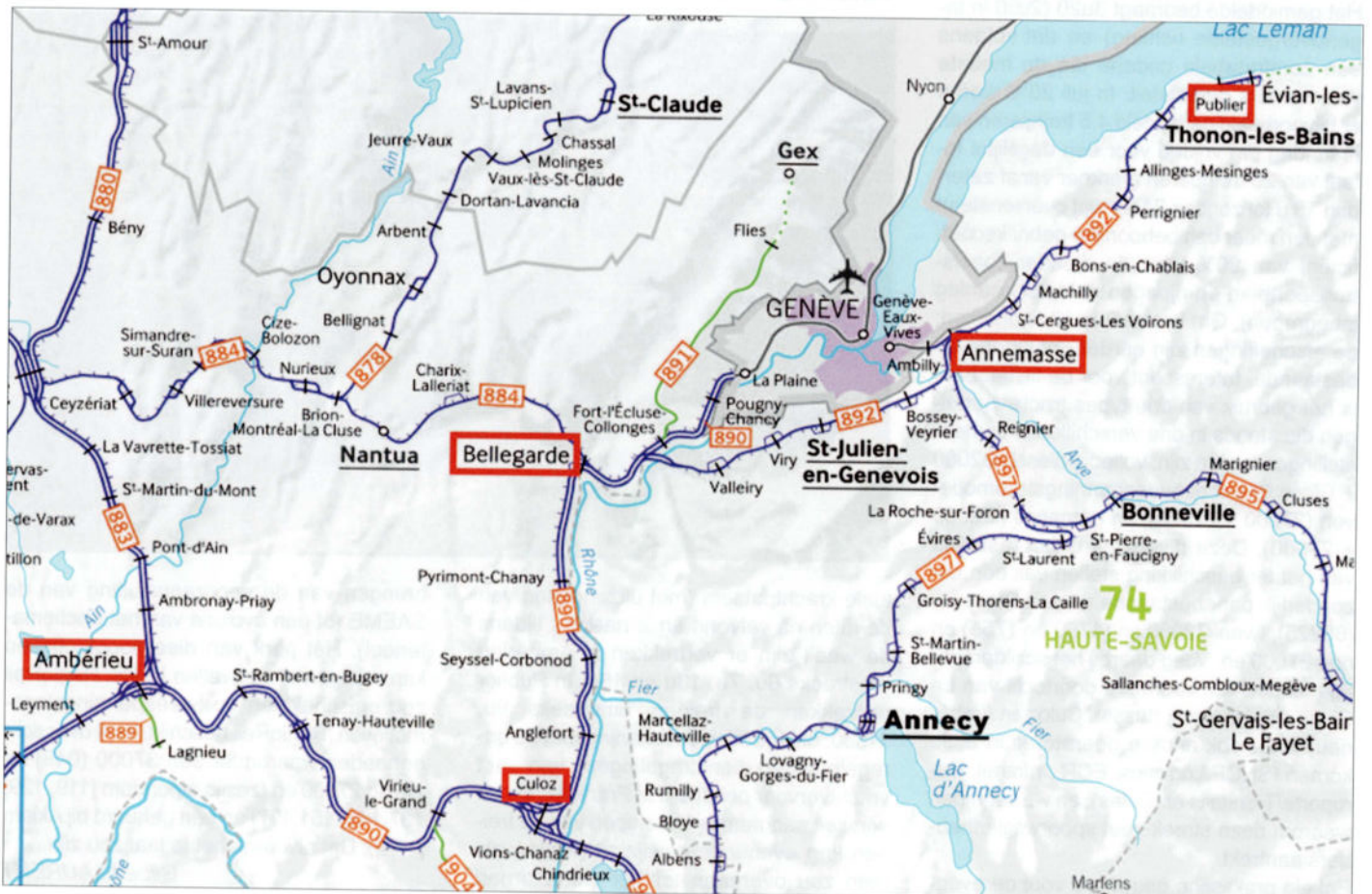


15 juli 2015: een jaar ging voorbij en het inleggen van deze trein was een succes. Hij vervoert nu eveneens containers voor T3M afkomstig van Champigneulle met bestemming Lavalduc in de Golf van Fos. Het is de enige 37000 van ETF die instaat voor de tractie. Gilbert LAURENT.

bochtige tracé van de lijn, moeten er drie heuvelruggen overwonnen worden. De steilste baanvakken (richting oost – west) bevatten een helling van 12‰ over een afstand van 7 km tussen Virieu-le Grand en Rossillon (gedeelte Culoz - Ambérieu), een helling van 15‰ over een afstand van 6,5 km voorbij Perrignier (gedeelte Publier - Annemasse), en een helling van 17‰ over 3 km (voor een karakteristieke helling van 18‰ over een afstand van 10 km) afwaarts van Archamps (gedeelte Annemasse - Bel-

legarde). Gevolg: de toegelaten tonnage is beperkt tot 900 t voor een G2000, 950 t voor een 27000, 1250 t voor een treinschakeling van 27000 en 1050 t voor een Class 66 – met als extra beperking dat de limiet van de weerstand van de koppelingen beperkt wordt voor 1350 t. Aangezien enerzijds een verandering van de samenstelling uitgesloten is in Ambérieu en dat anderzijds met vaste stammen van 1800 t gereden moet worden (hoofdzakelijk opgelegd door Fret SNCF a rato van 6

treinen per week voor Brétigny en door ECR a rato van 8 treinen per week - waarvan 5 voor Engeland via Calais en 3 naar België langs Kortrijk), is het opvragen van een opdruklocomotief een noodzakelijk feit. Dit was van toepassing toen Fret SNCF twee 26000'en gebruikte. Doch in dit uitzonderlijk geval gaat het om een jong OFF-bedrijf, opgestart in augustus 2015, waarvoor dergelijke toepassing als een primeur wordt aanzien.





Cluse des Hôpitaux, 8 juli 2016: een opmerkelijke locomotief voor deze stam lege wagens naar Publier met de 66225 van ECR maar beplakt met het DB-logo. De 1755 van Alpha Trains wordt als opdruklocomotief ingezet. Deze G2000 reed vroeger meermaals voor Veolia (later Europorte) in het noorden van Frankrijk en België met cementtreinen tussen Obourg en Rouan, mouttreinen tussen Vitry-le-François en Antwerpen, koolzaadolie tussen Nogent-sur-Seine en Dunkerque. Gilbert LAURENT.

Er worden twee locomotieven en twee treinbestuurders ingezet om de stammen van 24 wagens te verplaatsen van Publier naar Ambérieu met rittijden gaande van 2u15 tot 4u. Het gemiddelde bedraagt 3u20 (2u50 in tegenovergestelde richting) en dat volgens een comfortabele cadans die de meeste waarnemers geruststelt. In juli 2016 waren er bijvoorbeeld gemiddeld 4,5 treinparen van maandag t/m vrijdag voor een dagelijks totaal van 26 treinparen (verkeer vanaf zaterdag 15 u tot zondag 21 u), wat overeenstemt met een meer dan behoorlijke gebruikscoefficiënt van 90% voor de rijpaden (basis-transportplan en rijpaden in laatste aanleg inbegrepen). Om het anders uit te drukken: de afschaffingen zijn eerder gering of niet-bestaande. Interessant voor de liefhebbers is het gebruik van drie types tractievoertuigen die steeds in drie verschillende samenstellingen te zien zijn: volledig diesel (G2000 + Class 66), met tweespanningslocomotieven (27000 + 27000), en gemengd (G2000 + 27000). Deze diversiteit is het resultaat van het ter beschikking stellen van een uitzonderlijk park bestaande uit een Class 66 (66225), twee G2000'en (1750 en 1755) en drie 27000'en. Voeg daarbij het schilderachtige landschap, vooral de doortocht van La Cluse des Hôpitaux (tussen Culoz en Ambérieu) waar ook andere operatoren in actie komen (SNCF Logistics, ECR, Infrarail, Europorte/Trenitalia en Colas), en we begrijpen waarom deze streek veel spoorwegliefhebbers aantrekt.

Enkele praktische gegevens voor de even-



tuele krachtpaters (met uitzondering van de ritten na valavond en 's nachts): tijdens de week zijn er vertrekken in Ambérieu omstreeks 6u, 7u, 13u en 16u. In Publier vertrekken de treinen omstreeks 9u, 11u30, en 16u30. Hou rekening met de onregelmatige dienstregelingen van het vrachtvervoer per spoor in Frankrijk. De diversiteit aangaande het slepen van de treinen kan eveneens gewijzigd worden als men zou overgaan tot het onder draad

bringen van de spoor aansluiting van de SAEME (of een evolutie van het tractiematerieel). Het park van diesellocomotieven kan wijzigen of wegvallen indien RégioRail zou omschakelen op tweespanningslocomotieven. RégioRail beschikt nu al over acht eenheden waaronder een 37000 (049) en zeven 27000'en (zes in eigendom [119, 129, 137, 143, 151, 177] en één gehuurd bij Akiem [154]). Dat alvorens het te laat zou zijn...

Gilbert LAURENT

Italië

Nieuwe regionale treinen voor de FS

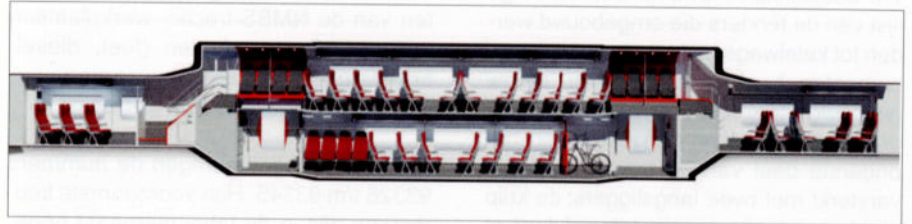
De Italiaanse spoorwegen FS hebben in juni 2016 de grootste investering in materieel uit hun geschiedenis aangekondigd, dit voor een waarde van 4,5 miljard euro. Deze contracten omvatten drie verschillende types regionale treinen, besteld voor Trenitalia.

Het eerste contract (2,6 miljard euro) gaat over 300 dubbeldekstellen, bestaande uit vijf rijtuigen waarvan vier aangedreven. Een eerste lot van 39 stellen is besteld en zal worden gebouwd door Hitachi Rail Italy (ex-AnsaldoBreda) te Pistoia, Napoli en Regio Calabria, ter waarde van 333 miljoen euro. Zij kregen de naam "Caravaggio" naar een groot Italiaanse kunstschilder geboren in 1571. Deze stellen kunnen 656 reizigers vervoeren tegen 160 km/h. Zij zullen over alle modern comfort beschikken en worden geleverd vanaf begin 2019 aan vier stellen per maand.

Het tweede contract (900 miljoen euro, met een optie voor het onderhoud) werd binnen-



↑↓ Virtueel beeld van de revolutionaire Hitachi-stellen voor Italië. Hitachi Rail Italy.



gehaald door Alstom. Het gaat over 150 stellen van gemiddelde capaciteit. De eerste bestelling omvat 47 treinen voor een totaal van 240 miljoen, levering eveneens begin 2019.

Deze stellen met enkel niveau zijn van het type Coradia Meridian van Alstom en worden gebouwd in twee verschillende lengtes, met een capaciteit van max. 321 plaatsen.

De drie Alstomsites in Italië werken mee aan het ontwerp en de bouw: Savigliano, Sesto San Giovanni en Bologna.

Het derde contract, betreffende 50 motorwagens, werd nog niet gelicht. Stadler was verkozen, maar Trenitalia behoudt zich het recht voor om de prijs offerte van de Zwitserse bouwer te herzien.

Virtueel beeld van de Coradia Meridian stellen van Alstom. Alstom.



TELEX....

CHINA: nieuwe slaaptreinen

● Op 17 december 2015 hebben de Chinese spoorwegen bij Bombardier Si-fang (Qingdao) Transportation een bijkomende reeks van 5 elektrische HST-motorstellen besteld van het type CRH1E (CRH1 - 076 E t/m 080 E), voorzien van slaapplaatsen. De waarde van het contract bedraagt 152 miljoen. In 2009 en 2010 werden 75 stellen CRH1E (CRH1 - 01 E tot 075 E) in

dienst genomen tussen Beijing en Shanghai.

Deze stellen zullen bestaan uit 16 rijtuigen, waarvan één luxe slaaprijtuig, 12 ligrijtuigen, twee rijtuigen tweede klasse en een resto-rijtuig. Met een lengte van 430 meter en een maximumsnelheid van 250 km/h, zijn zij een toonbeeld van een gesofisticeerde combinatie van modulaire concepten en technologie.

GRIEKENLAND: overname Trainose

● Het Griekse Fonds Taiped, belast met de privatiseringen, heeft de offerte van de Italiaanse spoorwegmaatschappij Fero-

via Dello Stato (FS) voor 45 miljoen euro voor de verkoop van de Griekse spoorwegoperator Trainose (ex-OSE, equivalent van de NMBS) aanvaard.

FS was de enige maatschappij die nog overbleef voor deze privatisering en wacht al drie jaar (er waren aanvankelijk drie maatschappijen geïnteresseerd: de SNCF, de Russische RZD en de Roemeens/Amerikaanse Watco Group Feroviar). Het contract zal ondertekend worden zodra het Rekenhof hiervoor zijn akkoord geeft en de transactie wordt goedgekeurd door de bevoegde instanties.

De tenders type 32 en hun hergebruik

2. Ketelwagens gebouwd op basis van de tenders type 32 (vervolg van nr. 135)

Zoals vermeld in het vorig nummer van *OP DE BAAN* werden na de buitendienststelling van de stoomlocomotieven type 26 en de "badkuiptenders" type 32 tien tenders omgebouwd en ingezet in de onkruidverdelingstrein. Twintig andere tenders dienden als basis voor de bouw van ketelwagens.

We beschikken niet over een volledige lijst van de tenders die omgebouwd werden tot ketelwagens. In de bestaande documenten heeft men het over "nieuw gebouwd materieel". De oorspronkelijke draaistellen werden hergebruikt en het onderste deel van de tenderkuip werd versterkt met twee langsliggers; de kuip werd vervolgens gecompleteerd door een bovendeel op aan te brengen om zo een cilindrische tank te vormen.

De bouw van de tanks werd toevertrouwd aan de *S.A. de Construction et des Ateliers de Willebroeck*, en de ombouw van de bufferbalken en de stoot- en trekrichting werd uitgevoerd door de Centrale Werkplaats Gentbrugge.

Als (om)bouwjaar van de wagens wordt "1961" opgegeven. Op basis van gegevens die voorkomen in de fiches van de Directie Materieel kan verondersteld worden dat de 20 wagens tegelijk in dienst kwamen op 22 maart 1962.

De ketelwagens werden toegewezen aan het station Antwerpen-Kiel en gebruikt voor de bevoorrading van de koerdiens-ten van de NMBS-tractie- werkplaatsen met petroleumproducten (fuel, dieselbrandstof). In het spoorwegjargon werden ze "ketelwagens MA" genoemd.

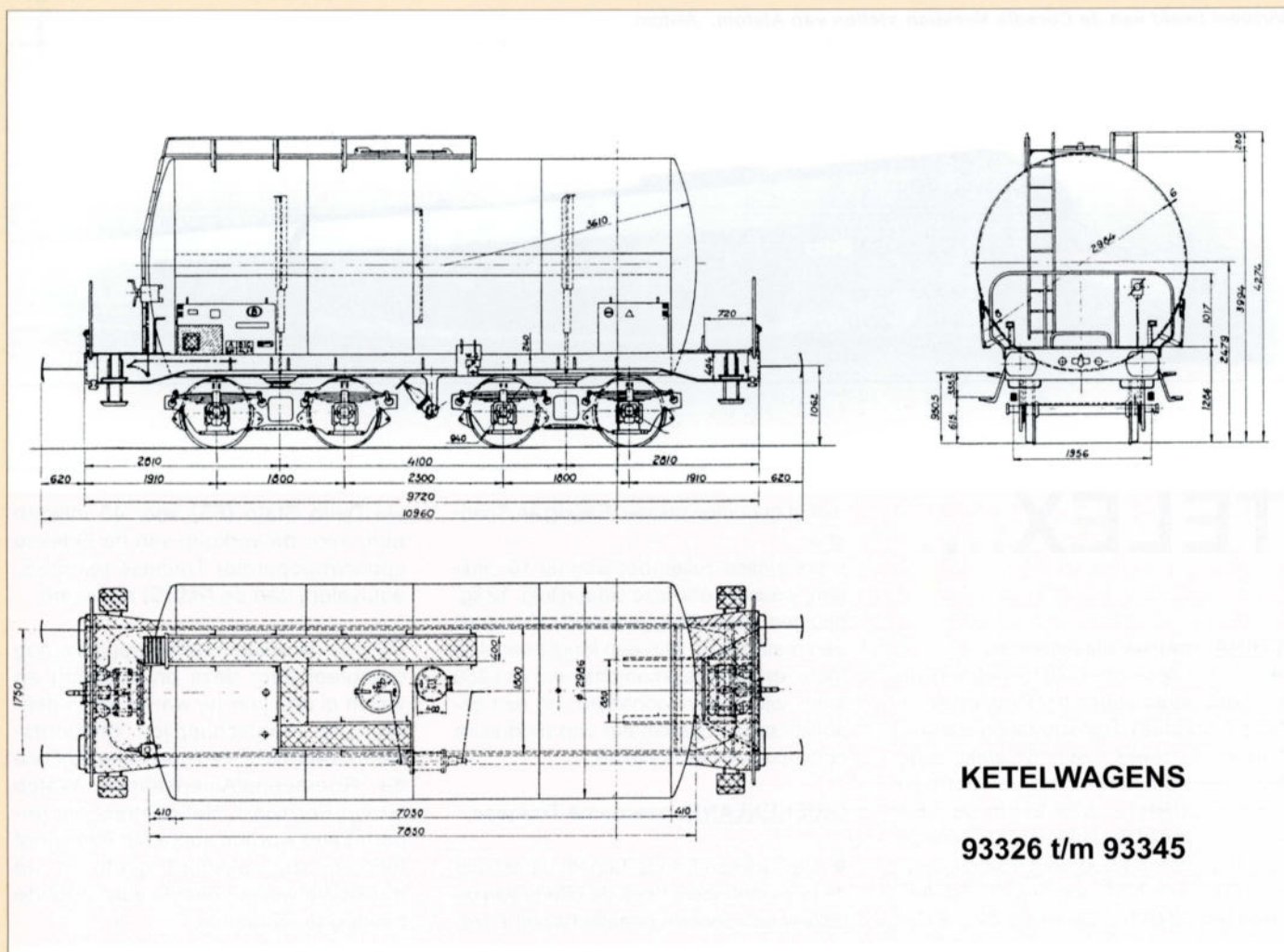
De twintig wagens kregen de nummers 93326 t/m 93345. Hun voornaamste kenmerken zijn in de tabel hiernaast opgenomen.

Uit enkele plans blijkt dat de bufferbalken van alle wagens, behalve de 93343, in de CW Gentbrugge gewijzigd en versterkt werden tussen mei 1970 en december 1971. Het frame werd op die manier verlengd tot 9,884 m, waardoor de totale lengte toenam tot 11,124 m.

Kenmerken

Aantal:	20
Ombouw:	1960-1961
NMBS-nummers:	93326 t/m 93345
Gemiddelde tarra (leeg gewicht):	20,5 t (varieert tussen 20,1 en 20,9 t)
Capaciteit van de tank:	52.000 l
Rem:	Westinghouse
Radstand binnen de draaistellen:	1.800 m
Totale radstand:	5.900 m
Draaispilafstand draaistellen:	4.100 m
Totale lengte van de tank:	7.850 m
Lengte van het frame:	9.720 m
Totale lengte:	10.960 m
Wieldiameter:	0,920 tot 0,940 m

In het midden van de jaren '70 werden aan de 20 wagens enkele verbeteringen aangebracht, zoals de vervanging van de Westinghouse-remrichting door en Oerlikon-uitrusting. De originele draaistellen (van Duits ontwerp), die waren



KETELWAGENS

93326 t/m 93345



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. onze nieuwste 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;
- als de weermannen ons gunstig gezind zijn, kunnen de locomotieven worden buiten gezet voor de fotografen.

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

Rétrotrain en de boekenshop zijn geopend elke eerste zaterdag van de maand van 9 tot 14 uur.

Vrije toegang.

UW ABONNEMENT "OP DE BAAN" 2017

Dit is de laatste OP DE BAAN van het jaar 2016 en het moment is aangebroken om uw abonnement te verlengen... De prijs blijft 40 euro voor verzending in België en 46 euro voor verzending naar het buitenland (binnen Europa). We wijzen er op dat enkel de abonnementen voor ons financieel interessant zijn (maar ook voor U!) aangezien de distributiefirma's een flink deel van de opbrengst van de losse verkoop opeisen. We raden u dan ook vooral de abonnementsoptie aan!

De verzending is nu geautomatiseerd en uw tijdschrift wordt verpakt en verzonden in een plastic folie, rechtstreeks vanuit de drukkerij.

We herhalen dat alle winst uit de verkoop van OP DE BAAN en EN LIGNES integraal gebruikt wordt voor het verwezenlijken van onze doelstellingen: het bewaren en restaureren van Belgisch spoorwegmaterieel en - indien mogelijk - dit in te zetten en het uitbouwen van het museum "Rétrotrain" te Saint-Ghislain, alsook het heropenen van lijn 128.

Om twee redenen vragen wij uw vernieuwing te voor voor **31 december 2016:**

- ons boekjaar wordt afgesloten op 31 december. Het is voor onze boekhouding dus belangrijk dat uw betaling tijdig bij ons toekomt;
- praktisch: enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald, krijgen een verminderskaart die recht geeft op 10% korting op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of in de TSP-shop te Spontin (op "Le Chemin de Fer du Bocq").

Enkel wie vermeld staat op de lijst voor de verzending van het februarinummer 2017 ontvangt zijn kaart. Het is technisch niet meer mogelijk om bij latere nummers nog abonnementskaarten toe te voegen. Dit wil zeggen dat de voordelen van een kaart ook verloren zijn!

Wij vragen u wel met aandrang volgende eenvoudige regels te willen volgen:

- U bent reeds abonnee voor 2016, stort dan de som van 40 euro - 46 euro voor het buitenland op onze rekening (IBAN) BE57 0011 2017 8935, (BIC: GEBABEBB) van PFT-TSP, BP 40, BE 7000 Mons met als mededeling uw "lidnummer + vernieuwing OP DE BAAN 2017";
- U bent nog geen abonnee: stort dan het bedrag (zie hierboven) op dezelfde rekening met vermelding: "nieuw abonnement OP DE BAAN 2017" met vermelding van uw naam en adres;
- woont u buiten Europa: contacteer ons dan aub voor het exacte bedrag te kennen;
- U bent een actief personeelslid of een gepensioneerd van de NMBS, Infrabel of van een erkende operator (Captrain, Fret SNCF, B-Logistics, ...) en u wilt het tijdschrift thuis ontvangen, dan stort u 36 euro (België) of 42 euro (buitenland) op onze hoger vermelde rekening met vermelding OP DE BAAN 2017, het abonneenummer en de naam van uw maatschappij;
- U bent nog een actief personeelslid van de NMBS, Infrabel of een van hun filialen, en U wenst het tijdschrift op uw dienst te ontvangen, betaalt u slechts 31 euro, met vermelding "RF, abonneenummer, OP DE BAAN 2017 en uw dienst-adres (voorbeeld: RF - Joske VERMEULEN - **20-01 I-TMS.62.126 I-TMS.Area NO - Antwerpen-Centraal**).

Betalen met Visa of Eurocard is ook mogelijk! Vul de betalingsopdracht - op de rechter pagina - in en zend ons dit bij voorkeur per e-mail met vermelding van uw naam, kaartnummer (16 cijfers), vervaldatum (4 cijfers).

pfttsp@gmail.com of per brief: PFT-TSP – BP 40 – BE 7000 MONS.

Alle betalingsvoorwaarden zijn eveneens vermeld in OP DE BAAN op pagina 3.

Handtekening(en)
Signature(s)

OVERSCHRIJVINGSOPDRACHT
ORDRE DE VIREMENT

Bij invulling met de hand, één HOOFDLETTER of cijfer in zwart (of blauw) per vakje
Si complété à la main, n'indiquer qu'une seule MAJUSCULE ou un seul chiffre noir (ou bleu) par case

Gewenste uitvoeringsdatum in de toekomst / Date d'exécution souhaitée dans le futur

Bedrag / Montant

EUR

CENT

Rekening opdrachtgever (IBAN)
Compte donneur d'ordre (IBAN)

Naam en adres opdrachtgever
Nom et adresse donneur d'ordre

Rekening begunstigde (IBAN)
Compte bénéficiaire (IBAN)

B E 5 7 0 0 1 1 2 0 1 7 8 9 3 5

BIC begunstigde
BIC bénéficiaire

G E B A B E B B

Naam en adres begunstigde
Nom et adresse bénéficiaire

ASBL PFT-TSP VZW
BP-PB 40
BE 7000 MONS 1

Mededeling
Communication

PROCEDURE MAIL ORDER VISA - EUROCARD

Betaling van: _____ (te preciseren)

Ik ondergetekende-(naam en voornaam): _____

→ → → Volledig adres: _____

GEEF TOELATING OM MIJN VI - EC (16 posities) TE DEBITEREN

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

Geldigheidsdatum (4 posities)

□ □ □ □

Met het bedrag van _____ EURO

Datum

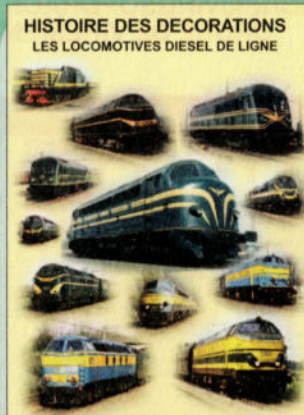
Handtekening

EINDEJAARS PROMOTIE

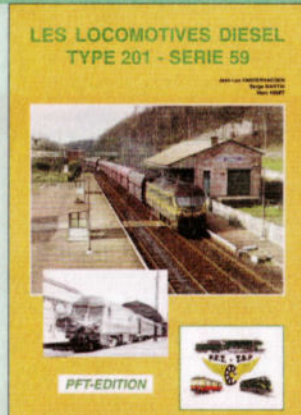
Bestel voor minstens 30 euro en wij betalen de verzendkosten !

Het is heel eenvoudig: maak een overschrijving volgens de modaliteiten op p. 7 van deze bijlage. Verzendkosten moeten niet worden meegerekend, die krijgt u van ons!

Profiteer van dit aanbod om uw bibliotheek verder te vervolledigen en om eindejaarsgeschenken te kopen!



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



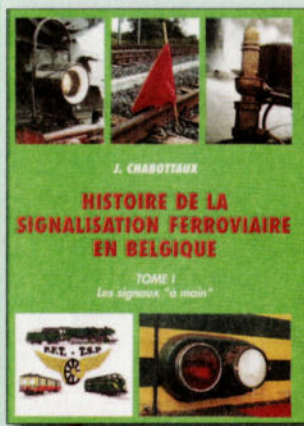
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59: ontwerpen, technische gegevens, de bouw, hun inzet, opeenvolgende stelplaatsen, teloorgang en hun inzet in het buitenland.
A4 - 280 pagina's 540 foto's - FR.
€ 49 - 1600 g



LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES series 101 - 120 - 121
Les débuts de la traction électrique par locomotrice à la SNCB
E. Van Puyen
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



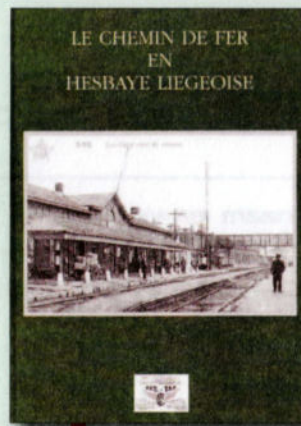
LES AUTORAILS BROSEL tome 1 : types 551 - 552 - 553
Les anneaux de nombreuses petites lignes
Julien GILIBERT
NIEUW !
De BROSSEL-MOTORWAGENS
Deel1: types 551-552-553
Geschiedenis van de motorwagens types 551-552 en 553 (reeks 49). Beschrijving van hun oorsprong, ontwerp, inzet, stelplaatsen, beurtrollen, 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



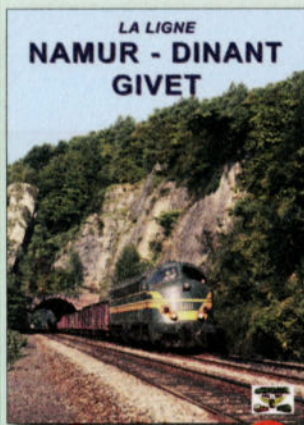
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.
A4 - 256 pagina's
220 foto's - FR
€ 35,00 - 1500 g



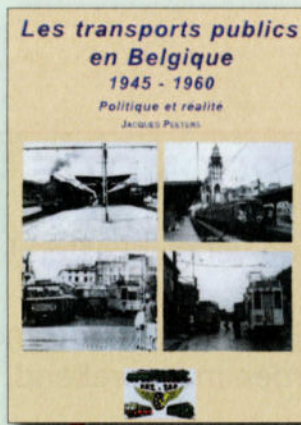
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pagina's
276 foto's - FR
€ 23,50 - 750 g



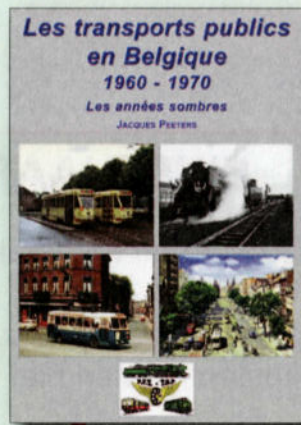
LES AUTORAILS BROSEL tome 2 : type 554 - serie 46
Julien GILIBERT
NIEUW !
DE BROSSEL-MOTORWAGENS
Deel 2: type 554 /reeks 46
Geschiedenis van de BrosseLMotorwagens type 554 (reeks 46).
A4 - 272 pagina's - talrijke foto's, plans - harde gekartonnerde kaft - NL of FR - €45 - kp 2



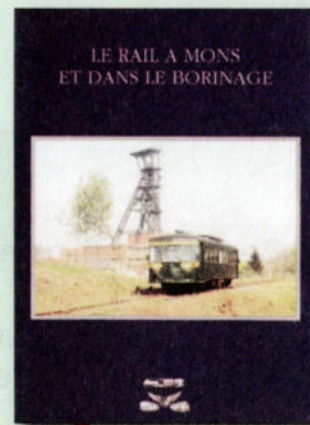
LIJN 154
Een volledige beschrijving, door de jaren heen, in woord en beeld, van de lijn Namur - Dinant - Givet.
A4 - 232 pagina's - NL- of FR-talig - Mededeling: "Lijn 154 NL"
€ 39,00 - 1500 g



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



UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

EEN EEUW STOOM Deel II

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

EEN EEUW STOOM 3

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

EEN EEUW STOOM 4

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

EEN EEUW STOOM 5

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

EEN EEUW STOOM 6

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

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



UN SIECLE DE VAPEUR 7

EEN EEUW STOOM 7

EEN EEUW STOOM 7

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

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

NIEUW !



Autorails - motorwagens
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

ONZE SPOORWEGEN 2

Motorwagens 1980-2005 - deel 1

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

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



Autorails - motorwagens
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

ONZE SPOORWEGEN 3

Motorwagens 1980-2005 - deel 2

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

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



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

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

ONZE SPOORWEGEN 4

Door Europa met de Bolle-Neuzen

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

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



DE REEKS 51
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

ONZE SPOORWEGEN 5

De reeks 51

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

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



NOS TRAMWAYS 1
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

Onze Trams 1

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

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



LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

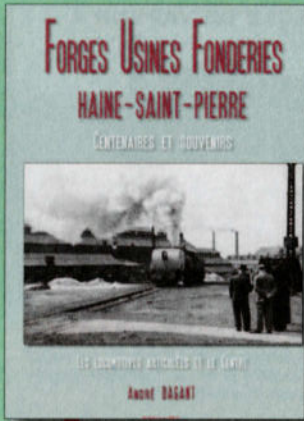
ONZE SPOORWEGEN 7

De reeks 22

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

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

BOEK BIJNA UITVERKOCHT



F.U.F.

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

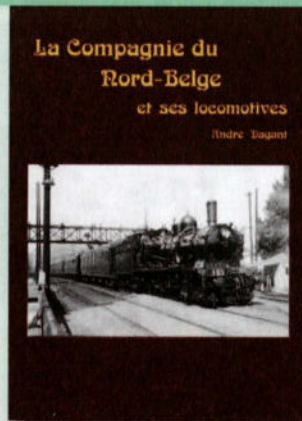
€ 38,00 - kp5



Militaire Lijnen

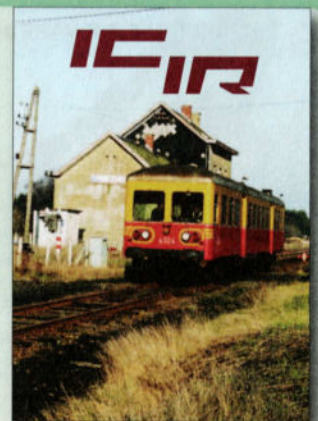
Geschiedenis van alle Belgische militaire lijnen en aansluitingen.
A4 - 266 pagina's - meer dan 400 foto's en schema's - NL of FR.

€ 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



ONZE SPOORWEGEN 8 De reeks 20

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

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



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



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



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 - € 5 - 750 g

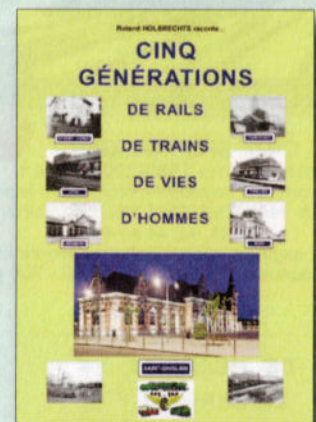


LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98

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

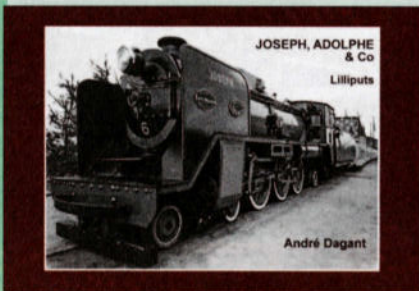


CINQ GENERATIONS

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



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

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 136-24) 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 136-29 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: 30-01-2017

Leveringsdatum: ± 28-12-2017

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 Luxembourg	€10,00	75 g
☐ Nr. 62 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€10,00	75 g
☐ Nr. 63 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€10,00	75 g
☐ Nr. 64 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€10,00	75 g
☐ Nr. 66 :	De 7301 tot 7335	€10,00	75 g
☐ Nr. 69 :	Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€10,00	75 g
☐ Nr. 70 :	De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€10,00	75 g
☐ 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 lijn 128	€10,00	75 g
☐ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€10,00	75 g
☐ Nr. 82 :	Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	€10,00	75 g
☐ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€10,00	75 g
☐ Nr. 84 :	Reeks 22 in groene livrei	€10,00	75 g
☐ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€10,00	75 g
☐ Nr. 90 :	De groene motorstellen reeks 700	€10,00	75 g
☐ Nr. 92 :	De "Bolle Neuzen"-parade op L 123	€10,00	75 g
☐ Nr. 93 :	De laatste 73'ers van B-Cargo	€10,00	75 g
☐ Nr. 94 :	De 5167 en 5174 onderweg naar Italië	€10,00	75 g
☐ Nr. 97 :	Lijn 123 Geraardsbergen - Braine-le-Comte	€10,00	75 g
☐ Nr. 98 :	De "Class 66" (PB01, 02 en 03)	€10,00	75 g
☐ Nr. 99 :	Locomotieven van de reeks 57 (G2000)	€10,00	75 g
☐ Nr. 100 :	Locomotieven van de reeks 23	€10,00	75 g
☐ Nr. 101 :	Locomotieven van de reeks 800 CFL	€10,00	75 g
☐ Nr. 102 :	Postmotorstellen ex-type 1935	€10,00	75 g
☐ Nr. 103 :	De reeks 43 tussen Aachen Süd en Aachen Hbf	€10,00	75 g
☐ Nr. 105 :	Het historisch motorstel 1935	€10,00	75 g
☐ Nr. 107 :	NMBS-rijtuigen anno 2012	€10,00	75 g
☐ Nr. 109 :	De reeks 26 in groene livrei	€10,00	75 g
☐ Nr. 110 :	De reeks 26 drie verschillende schilderijen	€10,00	75 g
☐ Nr. 111 :	Stoomspektakel op "le Chemin de fer du Bocq"	€10,00	75 g
☐ Nr. 112 :	De Benelux gesleept door de TRAXX'en reeks 28	€10,00	75 g
☐ Nr. 114 :	Diesel op lijn 69 tussen Poperinge en Komen	€10,00	75 g
☐ Nr. 115 :	Lijn 122 tussen Melle en Zottegem	€10,00	75 g
☐ Nr. 116 :	In de Gentse haven, anno 1980	€10,00	75 g
☐ Nr. 117 :	In de Antwerpse haven, anno 1980	€10,00	75 g
☐ Nr. 118 :	Diesel locomotief 211.006 (6406)	€10,00	75 g
☐ Nr. 119 :	De reeks 60 op de lijn Ottignies - Charleroi	€10,00	75 g
☐ Nr. 120 :	Omgeving Geraardsbergen en Lessines in de sneeuw	€10,00	75 g
☐ Nr. 122 :	Reeks 60 (eerste fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 123 :	Reeks 60 (tweede fotoreeks)	€10,00	75 g
☐ Nr. 124 :	BR 110 van de DB met Belgische rijtuigen	€10,00	75 g
☐ Nr. 125 :	Motorwagens reeks 44 tussen De Pinte en Ronse	€10,00	75 g
☐ Nr. 126 :	Overbrenging van een ICE-stel van de DB	€10,00	75 g
☐ Nr. 127 :	Motorstellen 800 in oranje/grijze livrei	€10,00	75 g
☐ Nr. 128 :	1800 CFL in België	€10,00	75 g
☐ 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
☐ Nr. 135 :	De motorstellen 051 t/m 128	€10,00	75 g

FOTOTHEMA 136



De Budd-motorstellen 051 t/m 128.

Mededeling: fotothema 136.

Bestellen - Verzendkosten

HOE BESTELLEN?

- Ongeacht uw woonplaats: stort de totale som (gewenste artikelen + verzendkosten) op onze 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 (zie pagina 1 van deze bijlage)..

Op vertoon van uw geldige abonnementskaart krijgt u 120% korting. Deze wordt eveneens gegeven te Spontin op "Le Chemin de Fer du Bocq" tijdens de ritdagen en op de TSP-stands.

Opgelet: enkel bij Rétrotrain is ons volledige gamma beschikbaar!

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)	6,50	18,00	132,00

Tarieven in euro (kp = kilopost).

Belangrijke opmerking:

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

Op de baan

OP DE BAAN

- Het abonnement 2017 begint op 01-01-2017, 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 - 45: (per stuk): € 7,50 210 g
- nummers 46 - 52: (per stuk): € 7,50 260 g
- nummers 53 - 58: (per stuk): € 7,00 260 g
- nummers 59 - 106: (per st.) € 8,50 260 g
- vanaf nummer 107 : € 9,00 260 g

Nummers 54, 66, 80, 85 en 128 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

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 135)

Oplossing voor het nummer 135: dit was een valstrik! Er was geen enkele fout op de foto van de 6265 (en niet de 6256 zoals vermeld in de tekst). Talrijke lezers hebben een grote fantasie om fouten te vinden die er dus niet waren.

Enkel één lezer liet ons weten dat hij geen fouten kon vinden: de winnaar Martin Galant uit Brussel.



ZOEKSPEL 136

In deze foto van de 5926 zijn vijf vergissingen geslopen. Ze zijn gemakkelijk op te sporen, maar laat u niet vangen door de valstrik. Vermeld, voor 28 december 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 pftsp@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 gekantonneerde kaft, ingebonden met linnendraad, 208 pagina's - NL/FR
Prijs: € 38 + verzendkosten 11 gr - Mededeling: "Trams in Beeld 2"



baar!

€45

DE BROSSSEL- 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

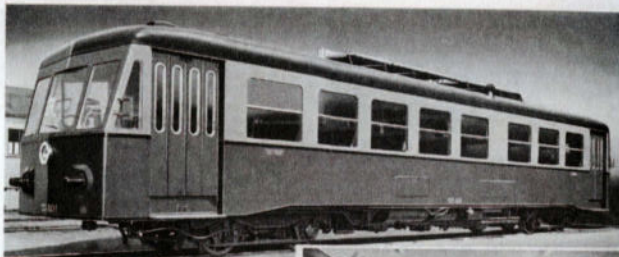
Mededeling: "Brossel 2 - NL"

LES AUTORAILS BROSSSEL
tome 2 : type 554 - série 46

Julien CASIER



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



Autorail de 14 300 m et de 86 places assises (S.N.C.B. Belgique)
- Autorail de 14 300 m et de 86 seats (S.N.C.B. Belgique)
- Autorail de 14 300 m sur 86 sièges (S.N.C.B. Belgique)
- Autorail de 14 300 m sur 86 seats (S.N.C.B. Belgique)

USINES RAGHENO

LOCO 2017

Nieuw !

Naar jaarlijkse traditie stelt TSP zijn nieuwe kalender voor.

De kalender is gedrukt op formaat A3 met geplasticificeerd 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"





FOTO 134-35 *Ketelwagen 93329 te Schaarbeek, gefotografeerd kort na de bouw, op 13 september 1961.*
Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

uitgerust met glijlagers, werden vervangen door Y25-draaistellen (van Frans ontwerp), met rollagers. De UIC beschouwde de Y25 toen als het standaarddraaistel voor alle moderne goederenwagens. Bij enkele wagens werden de draaistellen echter niet vervangen en werden enkel nieuwe assen met rollagers gemonteerd. Een van deze wagens, de 93343, wordt sinds 13 oktober 1992 bewaard te La Louvière door de Dienst Historisch Patrimonium van de NMBS. Hij zal binnenkort overgenomen worden door TSP en deel uitmaken van de verzameling rollend materieel van de vereniging.

Vanaf 1973 werden twee wagens, de 93334 en de 93343, teruggetrokken uit het park voor het vervoer van gasolie en toegewezen aan de Centrale Werkplaats Salzannes voor de opslag en het vervoer van afvalwater afkomstig van de reiniging van draaistellen van diesellocomotieven.

Op 1 januari 1994 kwamen alle wagens nog voor in de inventaris, inclusief de 18 wagens die gebruikt werden voor het vervoer van gasolie en die ondertussen de UIC-nummers 80 88 981 0100-x t/m 80 88 981 0117-x gekregen hadden. In de

loop van het eerste halfjaar van 1994 werden de wagens buiten dienst gesteld, behalve drie wagens (de 80 88 981 0110-6, 0111-4 en 0113-0) die werden toegewezen aan het bestuurdersdepot De Panne.

Op 29 mei 1995 werden ze gedegradeerd tot "zwaar gereedschap" in De Panne.

Michel Thiry

Enkel wagen 93343 behield zijn oorspronkelijke draaistellen, die echter werden uitgerust met rollagers. La Louvière-Sud, 12 mei 2016. *Michel THIRY.*





Ketelwagens 93326 en 93341 (hierboven) en 93344 (hieronder). Data en locaties onbekend. Train World Heritage.





Eén van de ketelwagens werd bewaard door de Dienst Historisch Patrimonium van de NMBS, meer bepaald de ex-93343, nr. 40 88 958 7006-6, die nog de originele draaistellen bezit (echter uitgerust met rollagers). Op de foto is de wagen te zien in de wagenwerkplaats van Antwerpen-Noord op 29 mei 1992. Hij wordt binnenkort opgenomen in de verzameling van TSP. Michel THIRY.





FOTO 136-36 Wagen 80 88 981 0 115-5 (ex-93339) werd gefotografeerd te Antwerpen-Kiel op 12 juli 1984.

FOTO 136-37 De wagon 80 88 981 0 106-4 (ex-93337), gefotografeerd aan de "Petrol" te Antwerpen-Kiel op 12 juli 1984.
Foto's André WITMEUR, verzameling TSP.





Twoe foto's van de wagen 80 88 981 0 112-2 (ex-93344) in de werkplaats Stockem op 4 december 1991. Michel THIRY.



Nr.	UIC-nrs. + data		Draaistellen Y25 (3)	Opmerkingen
93326	30 88 971 0159-5 80 88 981 0109-8 (1)	02/06/1967	1976	
93327	30 88 942 7001-3 30 88 971 0137-1 80 88 981 0110-6 (1)	19/10/1964 12/07/1966	1976	Door PV nr. 662 van 29/5/1995 wordt de wagen toegewezen aan het station De Panne (bestuurdersdepot) voor de opslag van gasolie en wordt "zwaar gereedschap" nr. 942/758
93328	30 88 971 0168-6 80 88 981 0114-8 (1)	23/11/1967	1976	
93329	30 88 942 7002-1 30 88 971 0157-9 80 88 981 0100-7 (1)	19/10/1964 23/05/1967	1976	
93330	30 88 942 7011-2 30 88 971 0146-2 80 88 981 0111-4 (1)	19/11/1964 10/11/1966	1976	Door PV nr. 662 van 29/5/1995 wordt de wagen toegewezen aan het station De Panne (bestuurdersdepot) voor de opslag van gasolie en wordt "zwaar gereedschap" nr. 942/759
93331	30 88 971 0107-4 80 88 981 0104-9 (1)	19/01/1965	26/02/1976	
93332	30 88 942 7019-5 30 88 971 0169-4 80 88 981 0105-6 (1)	10/12/1964 14/12/1967	26/02/1976	
93333	30 88 942 7009-6 30 88 971 0167-8 80 88 981 0117-1 (1)	12/11/1964 10/11/1967	01/12/1972	
93334	30 88 942 7021-1	29/12/1964		Door bestelling nr. 2-1 van 14/05/1973 wordt de wagen teruggetrokken uit het park voor het vervoer van gasolie en wordt hij toegewezen aan de Centrale Werkplaats Salzannes voor de opslag en het vervoer van afvalwater afkomstig van de reiniging van draaistellen van diesellocomotieven; "Citerne n° 1"
	30 88 948 7011-9 40 88 958 7005-8 (1) 80 88 984 0901-2 (2)	29/05/1973	?	Deze wagen bevindt zich te Salzannes op 30/09/1997, waarna hij toegewezen wordt aan de Centrale Werkplaats Cuesmes. Door PV nr. 874 van 8 december 1997 wordt de inzet van de wagen beperkt tot het terrein van de C.W. Cuesmes en wordt "zwaar gereedschap" nr. 942/768. De wagen is op 23/5/2008 nog steeds aanwezig te Cuesmes (in afwachting van de sloop).
93335	30 88 971 0105-8 80 88 981 0108-0 (1)	15/01/1965	1976	
93336	30 88 971 0108-2 80 88 981 0113-0 (1)	26/01/1965	1976	Door PV nr. 662 van 29/5/1995 wordt de wagen toegewezen aan het station De Panne (bestuurdersdepot) voor de opslag van gasolie en wordt "zwaar gereedschap" nr. 942/760
93337	30 88 971 0103-3 80 88 981 0106-4 (1)	29/12/1964	26/02/1976	
93338	30 88 971 0165-2 80 88 981 0101-5 (1)	02/10/1967	1976	
93339	30 88 942 7000-5 30 88 971 0106-6 80 88 981 0115-5 (1)	13/10/1964 18/01/1965	1976	

Nr.	UIC-nrs. + data	Draaistellen Y25 (3)	Opmerkingen
93340	30 88 971 0101-7 80 88 981 0103-1 (1)	17/12/1964 26/02/1976	
93341	30 88 942 7013-8 30 88 971 0133-0 80 88 981 0102-3 (1)	26/11/1964 21/02/1966 1976	
93342	30 88 971 0111-6 80 88 981 0107-2 (1)	03/03/1965 09/02/1976	
93343	30 88 971 7016-1 30 88 971 0125-6 30 88 948 7012-7 40 88 958 7006-6 (1)	08/12/1964 (06/10/1965) 29/05/1973	Door bestelling nr. 2-1 van 14/05/1973 wordt de wagen teruggetrokken uit het park voor het vervoer van gasolie en wordt hij toegewezen aan de Centrale Werkplaats Salzannes voor de opslag en het vervoer van afvalwater afkomstig van de reiniging van draaistellen van diesellocomotieven; "Citerne n° 2". Oorspronkelijke draaistellen uitgerust met rollagers FAG (datum onbekend); bewaard in de museumbewaarpplaats van de NMBS te La Louvière-Sud vanaf 13/10/1993.
93344	30 88 942 7017-9 30 88 971 0155-3 80 88 981 0112-2 (1)	08/12/1964 08/03/1967 01/03/1976	
93345	30 88 942 7007-0 30 88 971 0166-0 80 88 981 0112-2 (1)	29/10/1964 31/10/1967 1976	

Opmerkingen

- (1) de nummers 80 88 981 0100-x t/m 80 88 981 0117-x en 40 88 958 7005-8, 40 88 958 7006-6 werden toegekend tijdens de overgangperiode van 1981 tot 1984.
- (2) het nummer 80 88 984 0901-2 werd toegekend tussen 1987 en 1991.
- (3) datum waarop de oorspronkelijke draaistellen vervangen werden door draaistellen type Y25 of uitgerust werden met rollagers.



Sinds 1993 wordt de wagen bewaard door de Dienst Historisch Patrimonium van de NMBS. La Louvière-Sud, 12 mei 2016. Michel THIRY.

NMBS

wagens met lichtverlaagde laadvloer nrs. 83035 t/m 83037

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de NMBS in het bezit van drie platte wagens met lichtverlaagde laadvloer. De eerste twee komen vanaf het eerste trimester van 1949 in de inventaris voor en de derde vanaf het vierde trimester van 1950.

Deze drie voertuigen waren afkomstig van het War Department. Zij werden in 1918 gebouwd te Derby in Groot-Brittannië. Hun geschiedenis en gebruik tussen 1919 en 1949 is ons onbekend.

Bij hun inschrijving in de inventaris van het goederenmaterieel kregen ze de nummers 83035 t/m 83037 en werden ze ondergebracht bij het type 3414A.

Vanaf 1956, bij de invoering van de nummering met 7 cijfers, kregen ze de nummers 1 099356 t/m 358. Vanaf de toepassing van de UIC-nummering met 12 cijfers in 1964, werden ze vernummerd naar 21 88 929 7 016 t/m 018 en geklasseerd als type 3000S1.

Ze werden toegewezen aan het station Antwerpen-Noord.

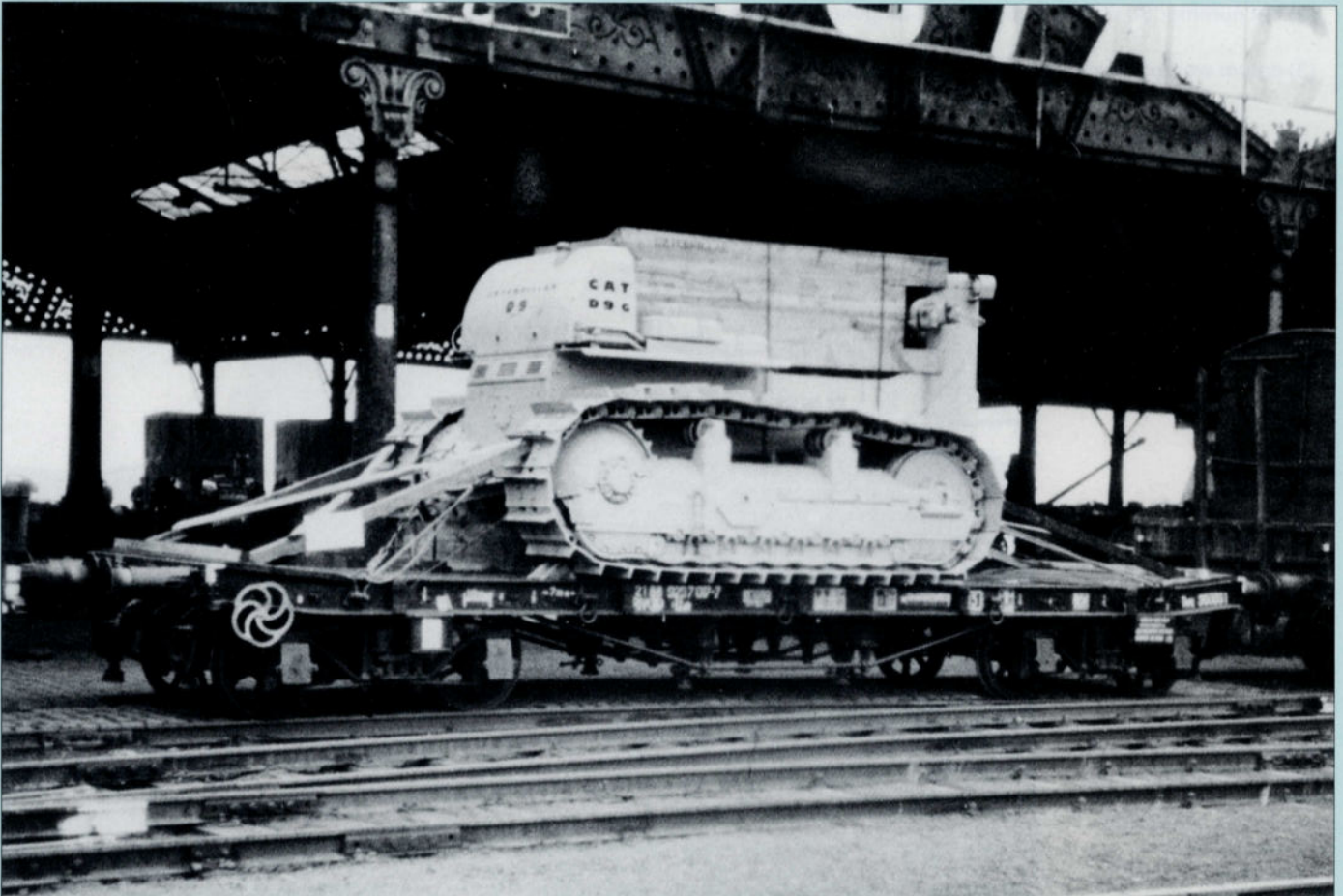
Nadien volgde nog een nieuwe vernummering: 21 (later 20) 88 428 0 010 t/m 012, werden ze ondergebracht bij het type 3000B5 en kregen ze de lettercode Sklp.

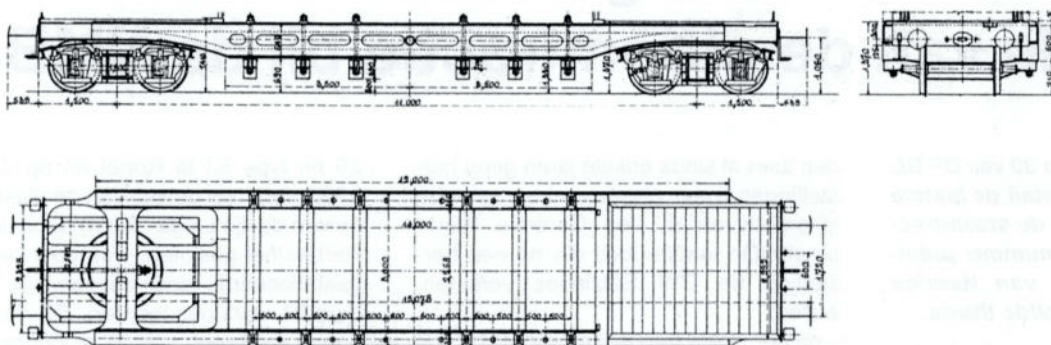
Deze wagens hadden een totale lengte van 11,340 m, met buffers van 48 cm. Op het plan hiernaast is de totale lengte echter 11,620 m (met buffers van 62 cm). De wioldiameter bedroeg 0,800 m en de radstand van de draaistellen was 1,680 m.

83035 t/m 83037

Bouwjaar:	1918
Bouwer:	Derby
Aantal:	3
Oorspronkelijke NMBS-nummering:	83035 t/m 83037
NMBS-nummering 1956:	1 099356 t/m 1 099358
UIC-nummering 1964:	21 88 929 7 016 t/m 018
UIC-nummering 197x:	21 (*) 88 428 0 010 t/m 012
	* regime 21, vervolgens 20, en opnieuw 21
Lettercode en type:	3000S1 - Uai
	vanaf 1969 3000B5 Sklp
Totale lengte:	11,340 m of 11,620 m (zie tekst)
Totale breedte:	2,535 m
Hoogte van de laadvloer:	1,059 m
Radstand draaistellen:	1,680 m
Draaispilafstand tussen de draaistellen:	7,350 m
Wieldiameter:	0,800 m
Tarra:	15 t
Laadvermogen:	36,5 t
Remming:	enkel handrem

Wagen 21 88 929 7 017-7, beladen met een bulldozer, op de Scheldekaai in de oude haven van Antwerpen. De uitschuifbare steunen en het bedieningswiel van de handrem zijn duidelijk te zien. Datum onbekend. Verzameling TSP.





De draaispilafstand tussen de draaistellen bedroeg 10,380 m. Hun tarra bedroeg 15 ton en ze hadden een laadvermogen van 36,5 t.

Deze wagens waren niet geremd en hadden enkel een doorlopende (loze) remleiding. Zij hadden echter wel een handrem op een van de twee draaistellen. De glijlagers waren van het type WD. Ze werden later (1974-1976) vervangen door rollagers.

De maximum snelheid van de wagens was beperkt tot 60 km/h. Om de wagens tijdens het laden of lossen van zware stukken te immobiliseren werden de 83036 en 83037 voorzien van uitschuifbare steunen (twee aan de uiteinden en twee in het midden van het onderstel, aan beide zijden van de wagon), die konden vastgemaakt worden aan de rails.

Deze wagens gingen voor 17 december 1980 buiten dienst.

Nr.	Nr. 1956 + datum	Nr. UIC + datum	Type NMBS
<i>Vierassige wagon met lichtverlaagde laadvloer en een laadvermogen van 36,5 ton.</i>			
83035	1 099356 (26-05-1958)	21 88 929 7012-9 (31-03-1965)	3000S1
		21 88 428 0010-2 (21-10-1969)	3000B5
		20 88 428 0010-3 (04-05-1970)	3000B5
		21 88 428 0010-2 (28-10-1974)	3000B5
<i>Deze wagon komt niet meer voor in de inventaris van 17-12-1980</i>			
<i>Vierassige wagon met lichtverlaagde laadvloer en een laadvermogen van 36,5 ton, uitgerust met uitschuifbare steunen om het laden en lossen van zware lasten te vergemakkelijken</i>			
83036	1 099357 (28-11-1960)	21 88 929 7018-5 (02-08-1967)	3000S1
		21 88 428 0012-8 (25-06-1969)	3000B5
		20 88 428 0012-9 (26-03-1970)	3000B5
		21 88 428 0012-8 (06-12-1976)	3000B5
<i>Deze wagon komt niet meer voor in de inventaris van 17-12-1980</i>			
<i>Vierassige wagon met lichtverlaagde laadvloer en een laadvermogen van 36,5 ton, uitgerust met uitschuifbare steunen om het laden en lossen van zware lasten te vergemakkelijken</i>			
83037	1 099358 (02-01-1962)	21 88 929 7017-7 (10-11-1965)	3000S1
		21 88 428 0011-0 (31-07-1969)	3000B5
		20 88 428 0011-1 (23-09-1970)	3000B5
		21 88 428 0011-0 (21-11-1974)	3000B5
<i>Deze wagon komt niet meer voor in de inventaris van 17-12-1980</i>			

50 Jaar geleden: het einde van de stoomtractie bij de NMBS

In de nummers 28, 29 en 30 van OP DE BAAN hebben we in detail de laatste dagen beschreven van de stoomtractie bij de NMBS. In dit nummer publiceren we een artikel van Maurice HENNEQUIN over hetzelfde thema.

Op 4 april 1966 kondigde de Directie Materieel de laatste fase aan van het stoomtijdperk bij de NMBS. Aan de stelplaatsen Leuven en Tournai werd medegedeeld dat de 29.013 en de 81.021 de laatste stoomlocomotieven waren die nog een grote herstelling (met ketellichting in de stelplaats) mochten ondergaan. Er wer-

den toen al sinds enkele jaren geen herstellingen meer uitgevoerd aan stoomlocomotieven in een Centrale Werkplaats. De laatste locs die na een herstelling de CW Salzannes verlieten, waren:

- na een grote herstelling: de 64.012, op 10 oktober 1961;

- na een middelgrote herstelling: de 64.160, op 8 mei 1963.

De laatste stoomlocomotief die na een groot onderhoud Salzannes verliet, was de 81.307, op 6 juli 1964.

Op 1 april 1966 vervingen diesellocomotieven de laatste stoomlocomotieven type

29 en type 53 te Ronet en op 22 mei 1966 werd (als gevolg van de elektrificatie van de lijn Liège - Köln) de stelplaats Herbesthal gesloten, waardoor de daar gestationeerde locomotieven type 29 en type 81 werkloos werden. Op dezelfde datum verdween ook de stoomtractie te Merelbeke. Merelbeke behield echter enkele 64'ers, die ingezet werden vanuit de ondergeschikte stelplaats Dendermonde en een aantal 29'ers te Aalst. Deze machines vormden samen enkele maanden later het laatste belangrijk park stoomlocomotieven van de NMBS, die ook reizigerstreinen sleepten.

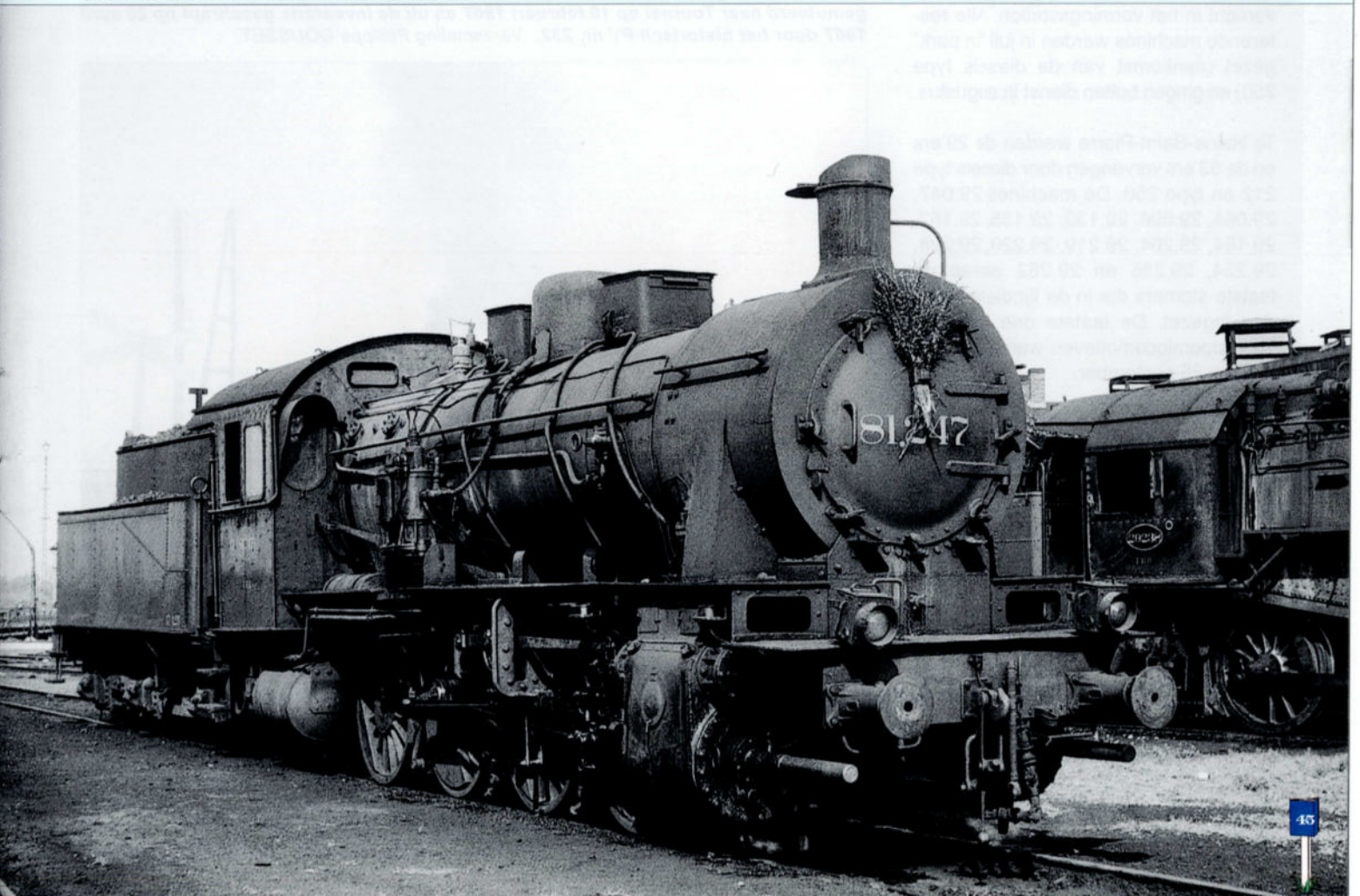
FOTO 136-39-ZW De 29.013 en de 81.021 waren de laatste stoomlocomotieven die een grote herstelling ondergingen in 1966. Hier zien we de 81.021 voor de loods van de stelplaats Monceau in 1966. Deze machine werd gebouwd in 1913 door Henschel (nr. 11820) voor de Pruisische spoorwegen (KPEV "Essen 4921"). In 1925 kreeg ze bij de Belgische Staat het nummer 8121. Na de Tweede Wereldoorlog was deze locomotief achtereenvolgens gestationeerd te Braine-le-Comte (22-12-1944), te Walcourt (17-08-1949) en te Monceau (02-12-1963). Nadat ze terzijde gezet was, werd de machine nog gemuteerd naar Leuven op 6 februari 1967 en uiteindelijk op 20 april 0967 uit de inventaris geschrapt door het PV 232. Foto André DAGANT, verzameling TSP.





FOTO 136-40 In Ronet verdween de stoomtractie op 1 april 1966. De 29.199 (Canadian Locomotive Company 2316), die sinds 20 juli 1964 gestationeerd was te Ronet, muteerde nog naar Merelbeke, waar ze uit de inventaris geschrapt werd op 24 februari 1967. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

De laatste 81'ers en de laatste 29'ers van Herbesthal werden niet meer ingezet na 22 mei 1966. Enkele dagen voor de fatale datum wacht de 81.247 op wat komen gaat, in gezelschap van de 29.238. Deze G8.1 werd gebouwd door Henschel in 1915 (nr. 13365) en kwam in dienst bij de KPEV als "Essen 5347". In 1919 werd ze afgestaan aan België, waarna ze in 1925 bij de Belgische Staat het nummer 8347 ontving. Na de Tweede Wereldoorlog was de machine gestationeerd te Ans (22-07-1944), te Herbesthal (13-10-1945), te Montzen (17-02-1951), te Merelbeke (08-03-1954) en ten slotte opnieuw te Herbesthal (28-04-1964), waar ze buiten dienst gesteld werd op 21 oktober 1966. Foto Herbert SCHAMBACH.



In juni en augustus verdwenen de laatste 29'ers en 53'ers te Leuven; ze werden vervangen door diesellocomotieven type 212 en type 250 (de toekomstige reeksen 62 en 84). De 53.001 en de 29.029 werden nog in reserve ("in park") gehouden. Ze werden nog ingezet tot midden december, de eerste voor rangeerwerk (bediening schrootwerf en Centrale Werkplaats) en de tweede voor rangeringen in het station en voor het slepen van lokale bedieningstreinen, werktreinen en sporadisch zelfs (van oktober tot begin december) van bietentreinen.

Op 1 juli vervingen nieuwe diesellocomotieven type 262 (de latere reeks 82) de laatste 81'ers van Saint-Ghislain, meer bepaald de 81.002, 81.005, 81.075, 81.134, 81.211, 81.256, 81.332, 81.338, 81.510 en de 81.525 (machine "in park").

Vanaf einde mei begonnen de diesels type 212 te Tournai de stomers type 64 te verdringen die er nog in dienst waren: de 64.045, 64.097, 64.103, 64.131, 64.143, 64.146, 64.147 en de 64.158. De 64.103 was de laatste stomer die er werd ingezet in de reizigersdienst, op 2 juli 1966. Tot 31 juli werden er nog stoomlocs gebruikt voor rangeerwerk en voor het slepen van enkele lokale goederentreinen.

Te Stockem bestond in juni nog een dienst waarvoor één loc type 29, meestal de 29.222, in reserve stond (onder stoom) en werd er ook nog rangeerwerk verricht in het vormingsstation. Alle resterende machines werden in juli "in park" gezet (aankomst van de diesels type 250) en gingen buiten dienst in augustus.

Te Haine-Saint-Pierre werden de 29'ers en de 53'ers vervangen door diesels type 212 en type 250. De machines 29.047, 29.064, 29.096, 29.130, 29.135, 29.152, 29.164, 29.204, 29.219, 29.220, 29.228, 29.234, 29.236 en 29.282 waren de laatste stomers die in de lijndienst werden ingezet. De laatste drie diensten voor stoomlocomotieven werden beëindigd op 25 september.

Hasselt had zijn laatste 29'ers verloren in de lente van 1965 door de komst van de diesels type 210, de toekomstige reeks 60. Een paar machines type 81 werden nadien nog ingezet in de lokale goederendienst en voor de bediening van Genk. Begin 1966 waren er nog enkele 53'ers (53.055, 53.121 en 53.133) en 58'ers (58.005, 58.006 en 58.012) actief. Van juli tot september werden ze vervangen door diesels type 250. Hoewel de volledige "verdiezeling" voorzien was voor 25 september, werd na die datum nog gedurende enkele weken een dienst met locs type 58 uitgevoerd.



Op 29 december 1966 vond in de stelplaats Monceau (in besloten kring) een officiële plechtigheid plaats naar aanleiding van het einde van de stoomtractie. Het decor werd gevormd door de versierde 53.052 en er werden verschillende toespraken gehouden, o.a. door Albert Brouckaert, directeur van de dienst Materieel en Aankopen. De 53.052 (St-Léonard nr. 1863) werd in dienst genomen te Haine-Saint-Pierre op 5 oktober 1921. Ze droeg toen het nummer 4853 en behoorde tot het type 23 (Belgische Staat). In oktober 1931 werd het type 23 het type 53 en kreeg de machine het nieuwe nummer 5352. Na de Tweede Wereldoorlog was de locomotief gestationeerd te Ronet (07-10-1944), Bertrix (07-06-1952), Brussel-Zuid (07-09-1959), Brugge (22-12-1960), Kortrijk (16-02-1961, Brugge (22-02-1961) en Monceau (24-07-1963). Ten slotte werd ze in reserve geplaatst te Tournai op 6 februari 1967 (zie foto op blz. 58). Verzameling H.-G. HESSELINK / TSP.

In mei 1966 verlaat de 64.082 van Kortrijk de stopplaats Ellignies met omnibus 8430 Ronse - Blaton. De machine werd in 1918 gebouwd door Schwartzkopff (nr. 6444) en werd aan België afgestaan in 1919. In 1925 kreeg zij bij de Belgische Staat het nummer 6482. Na de Tweede Wereldoorlog was zij gestationeerd te Haine-Saint-Pierre (05-07-1946), Liège (18-09-1946), Landen (08-10-1952), Aarschot (31-01-1955), Leuven (01-02-1964) en Kortrijk (14-10-1964). Nadat ze terzijde gezet was, werd de machine nog gemuteerd naar Tournai op 10 februari 1967 en uit de inventaris geschrapt op 20 april 1967 door het historisch PV nr. 232. Verzameling Philippe GOUSSET.





FOTO 136-41 Te Kortrijk waren de locomotieven type 53 en type 64 nog actief tot in december 1966. Op 28 februari 1966 sleept de 64.120 een lokale goederentrein, hier bij aankomst te Ronse. Deze P8 werd gebouwd door Schwartzkopff (nr. 6561) en werd in dienst gesteld bij de Pruisische spoorwegen als "Breslau 2520". In 1925 kreeg ze bij de Belgische Staat het nummer 6520. Na de Tweede Wereldoorlog was ze gestationeerd te Berchem (04-07-1946), Tamines (06-01-1947), Tournai (25-02-1960) en Kortrijk (25-11-1963). Ze werd door het PV nr. 554 uit de inventaris geschrapt op 21 november 1966.
Daniel THIELEMANS.

FOTO 136-42 Hier nogmaals de 64.082, die rangeert in het station Moeskroen op 7 juni 1966.
Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.





In de hierna volgende tabellen is het aantal inzetdagen vermeld dat voor elk locomotieftype voorzien was in de beurtregelingen van de verschillende stelplaatsen (winter 1965, zomer 1966 en winter 1966). Men bemerkt de snelle neergang van de stoomtractie. Opm.: (1) incl. de stelplaats Walcourt; (2) stelplaatsen Sint-Niklaas, Dendermonde en Aalst; (3) incl. de stelplaats Oudenaarde; (4) incl. de stelplaats Statte; (5) incl. de locomotieven buiten dienst, in afwachting van hun schrapping.

Aantal dagen in de beurtregelingen - vanaf 26-09-1965

Stelplaats / type	29	50	53	58	64	81	TOTAAL
Monceau (1)	-	-	10	1	-	23	34
Merelbeke (2)	14	-	5	-	14	2	37
Kortrijk (3)	6	2	2	-	9	-	17
Hasselt	-	-	2	3	-	4	9
Leuven	4	-	2	-	-	-	6
Kinkempois (4)	-	-	-	-	4	21	25
Gouvy	-	-	-	-	-	7	7
Herbesthal	9	-	-	-	-	2	11
Haine-St-Pierre	10	-	2	-	-	-	12
Saint-Ghislain	-	-	4	-	-	9	13
Tournai	-	-	-	-	7	-	7
Ronet	13	-	1	-	-	-	14
Stockem	1	-	3	-	-	-	4
Totaal aantal dagen	57	2	31	4	34	68	196
Locs in dienst	72	3	40	6	42	86	249
Locs in reserve	18	-	9	5	10	24	66
Totaal locs (5)	92	3	52	11	53	113	324

← FOTO 136-43

In augustus 1966 waren de locomotieven 53.001 en 29.029 nog "in reserve" aanwezig te Leuven. Ze werden ingezet tot midden december, de eerste voor rangeerwerk en de tweede voor rangeringen in het station en voor het slepen van lokale bedieningstreinen, werktreinen en sporadisch zelfs (van oktober tot begin december) van bietentreinen.

Foto Daniel THIELEMANS.

De 29'ers van Kortrijk werden in de loop van de maanden mei, juni, juli en augustus vervangen door diesels type 212. Daarna werden nog enkele 64'ers ingezet vanuit Oudenaarde (meer bepaald de 64.012, 64.082, 64.120, 64.150 en de 64.160), tot ook daar op 3 oktober de "verdieseling" een feit was.

Kortrijk behield nadien nog:

- een dienst voor rangeerlocs type 53, tot 20 december; hiervoor werd de 53.126 ingezet (en occasioneel ook de 53.335);
- een dienst voor het slepen van bietentreinen, ook tot 20 december, waarvoor de 64.082 en de 64.150 gebruikt werden (vanaf 24 november enkel de 64.150).

We hebben gezien dat ook in Dendermonde nog enkele 64'ers actief waren, meer bepaald de locs 64.015, 64.019, 64.027, 64.029, 64.064, 64.070, 64.148, 64.153 en 64.162. Vanaf midden augustus begonnen de diesels type 212 de stomers te verdringen en op 17 oktober was de "verdieseling" een feit. Tijdens de laatste twee weken kwamen de 64.019, 64.029, 64.064, 64.153 en de 64.162 nog in actie.

Te Statte voorzag de beurtregeling tijdens de zomer nog diensten voor twee locs type 64 (waarvoor de 64.041, 64.043, 64.093, 64.109 en de 64.133 ter beschikking stonden) en een dienst voor één type 81 (waarvoor diverse machines van Kinkempois konden ingezet worden, maar waarvoor meestal de 81.178 gebruikt werd). De 64'ers werden terzijde gesteld op 7 november (de 64.043, 64.093 en de 64.109 waren de laatste die in actie kwamen). De inzet van de 81'er eindigde op 26 december, na afloop van het bietenseizoen.

Vervolgens richten we onze aandacht op Aalst, waar de volgende 29'ers nog ingezet werden op de lijnen naar Burst, Zottegem, Geraardsbergen, Ath, Edingen, Kortrijk en zelfs Haine-Saint-Pierre: 29.013, 29.018, 29.034, 29.061, 29.100, 29.196, 29.198, 29.199, 29.200, 29.229, 29.232, 29.235, 29.238, 29.267, 29.270 en 29.297.

Het aantal ingezette machines verminderde geleidelijk tot 0 op 20 december. Tijdens de laatste twee weken kwamen de 29.013, 29.061, 29.100, 29.229, 29.232, 29.235, 29.267 en de 29.270 nog in actie.

Aantal dagen in de beurtregelingen - vanaf 22-05-66						
Stelplaats / type	29	53	58	64	81	TOTAAL
Monceau (1)	-	7	-	-	3	10
Merelbeke (2)	10	-	-	7	-	17
Kortrijk (3)	-	2	-	6	-	8
Hasselt	-	2	3	-	-	5
Leuven	-	2	-	-	-	2
Kinkempois (3)	-	-	-	4	5	9
Gouvy	-	-	-	-	4	4
Haine-St-Pierre	10	-	-	-	-	10
Saint-Ghislain	-	1	-	-	5	6
Tournai	-	-	-	5	-	5
Stockem	1	3	-	-	-	4
Totaal dagen	21	17	3	22	17	80
Locs in dienst	13	24	5	30	31	103
Locs in reserve	16	6	-	7	13	42
Totaal locs (5)	55	42	5	44	61	207

Aantal dagen in de beurtregelingen - vanaf 03-10-66						
Stelplaats / type	29	53	58	64	81	TOTAAL
Monceau	-	5	-	-	3	8
Kortrijk (3)	-	1	-	1	-	2
Merelbeke (2)	10	-	-	4	-	14
Kinkempois	-	-	-	1	3	4
Gouvy	-	-	-	-	4	4
Totaal dagen	10	6	-	6	10	32
Locs in dienst	15	8	-	10	15	48
Locs in reserve	4	6	5	6	9	30
Totaal locs (5)	27	22	5	23	36	113



FOTO 136-44 Deze vier foto's werden genomen op 6 juni 1966 voor de poorten van de stelplaats Haine-Saint-Pierre. De beurtregeling omvatte nog 10 inzetdagen voor de locomotieven type 29. Hierboven zien we de 29.219 (Canadian Locomotive Company nr. 2346), die in werd dienst genomen op 27 september 1946 te Aalst en uit de inventaris verdween op 21 oktober 1966 te Haine-Saint-Pierre. Foto's Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 136-45 De 29.220 (Canadian Locomotive Company nr. 2347) werd in dienst genomen op 28 september 1946 en was gedurende haar ganse loopbaan gestationeerd te Haine-Saint-Pierre. Ze werd buiten dienst gesteld op 21 oktober 1966.





FOTO 136-46 Deze twee foto's tonen de 29.130 die klaargemaakt wordt voor een volgende inzet. Deze machine werd gebouwd door Montreal Locomotive Works (nr. 74627) en in dienst genomen op 4 juli 1946. Ze was tijdens haar ganse loopbaan gestationeerd te Haine-Saint-Pierre, waar ze buiten dienst gesteld werd op 21 oktober 1966. Foto's Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 136-47 Hieronder wordt het rooster van de vuurhaard schoongemaakt; binnen enkele maanden zal dit karwei definitief tot het verleden behoren...





FOTO 136-48 ↑ - FOTO 136-49 ↓ Op 10 september 1966 wordt de 29.200 van de stelplaats Aalst te Kortrijk klaargemaakt voor de terugrit: er wordt water genomen en het rooster wordt gereinigd. Nog enkele weken, dan behoort dit beeld definitief tot het verleden. De 29.200 werd gebouwd door de Canadian Locomotive Company (nr. 2327) en ving haar loopbaan aan bij de stelplaats Ottignies op 20 augustus 1946. Daarna was de machine gestationeerd te Kortrijk (12-06-1957), Ronet (27-02-1958), Bertrix (24-11-1958), Latour (27-09-1963), Ronet (15-01-1965) en ten slotte Merelbeke (02-02-1966), waar haar loopbaan eindigde bij de ondergeschikte stelplaats Aalst. Ze werd in reserve geplaatst en op 6 februari 1967 nog gemuteerd naar Leuven. Op 20 april 1967 werd zij definitief buiten dienst gesteld. Foto's Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.





FOTO 136-50 In het najaar van 1966 kon men te Aalst het grootste aantal in dienst zijnde stoomlocomotieven vinden. Bij het ingaan van de winterdienstregeling op 3 oktober 1966 was er voor de locomotieven type 29 nog een beurtregeling van 10 dagen voorzien. Deze werd verminderd tot 6 dagen op 5 december en definitief opgeheven op 20 december. Deze foto toont de 29.199 die rangeert te Aalst. Op blz. 45 is reeds een foto afgedrukt van deze machine tijdens haar laatste dagen te Ronet, voor haar mutatie naar Melbeke. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 136-51 Op 10 september 1966 ontmoette de fotograaf nogmaals dezelfde machine, ditmaal te Kortrijk. De vuren van de locomotieven type 64 en type 53 rechts op de foto zijn al definitief gedoofd. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.





FOTO 136-52 Op 6 augustus 1966 waren de 29'ers van Aalst nog zeer actief in de reizigersdienst. De 29.229 (ALCO, nr. 74714) komt aan te Denderleeuw met een trein van Aalst naar Geraardsbergen. Rechts is een diesellocomotief type 212 te zien, waarvan de bestuurder met nostalgie naar de stoomtrein kijkt en zijn collega's groet. De locomotief werd in dienst gesteld te Haine-Saint-Pierre op 9 juli 1946. Daarna volgden mutaties naar Mons (26-07-1952), Kortrijk (08-10-1960) en Merelbeke (ondergeschikte stelplaats Aalst) (10-05-1966). Ze werd uit de inventaris verwijderd door het PV 57 van 24 februari 1967.
Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 136-53 Op dezelfde dag sleept de 29.200 een andere trein op hetzelfde traject, met stilstand te Denderleeuw. De treinen op beide foto's zijn samengesteld uit rijtuigen type M3. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.



Op 20 december werd trein 8155 Ath - Denderleeuw, die met enkele rijtuigen versterkt was en uitzonderlijk gesleept werd door een stoomlocomotief (de 29.013), tijdens een plechtigheid officieel voorgesteld als laatste stoomtrein van de NMBS. De pers gaf ruim ruchtbaarheid aan deze gebeurtenis.

Op 20 december werden de laatste stomers van Monceau terzijde gesteld, meer bepaald de 81.059, 81.327 en 81.367, die nog ingezet werden voor werktreinen, en de 53.052, 53.119, 53.131, 53.186, 53.253 en 53.288, die nog gebruikt werden voor rangeringen en voor de bediening van lokale industriële lijnen. In de namiddag vond een officiële plechtigheid (in besloten kring) plaats, waarbij de 53.052 een rol speelde.

Te Gouvy bevonden zich toen nog enkele rijvaardige 81'ers (de 81.205, 81.209, 81.287, 81.307, 81.324, 81.432 en 81.434), die dienden vervangen te worden door diesellocs type 262. Er waren echter twee van deze diesels toegewezen aan Monceau in afwachting van de levering van de laatste locs type 273 (de toekomstige reeks 73). De 81.205, 81.287 en 81.432 hebben begin 1967 nog enkele diensten verricht, waarna ze op 20 januari terzijde gesteld werden in afwachting van hun definitieve buiten-dienststelling.

Op 1 januari 1967 kwamen er nog 66 stomers voor in het locomotievenbestand: 20 type 29, 11 type 53, 10 type 64 en 25 type 81. Op 24 februari 1967 werden er 22 buiten dienst gesteld, zodat er nog 44 overbleven (12 type 29, 14 type 81, 9 type 64 en 9 type 53), waarvan er 38 zich als "netreserve" te Leuven en te Tournai bevonden. Deze werden tenslotte, zonder nog gebruikt te zijn, uit de inventaris geschrapt op 20 april 1967 door het PV nr. 232 van 29 maart 1967, dat een einde stelde aan de stoomtractie bij de NMBS.

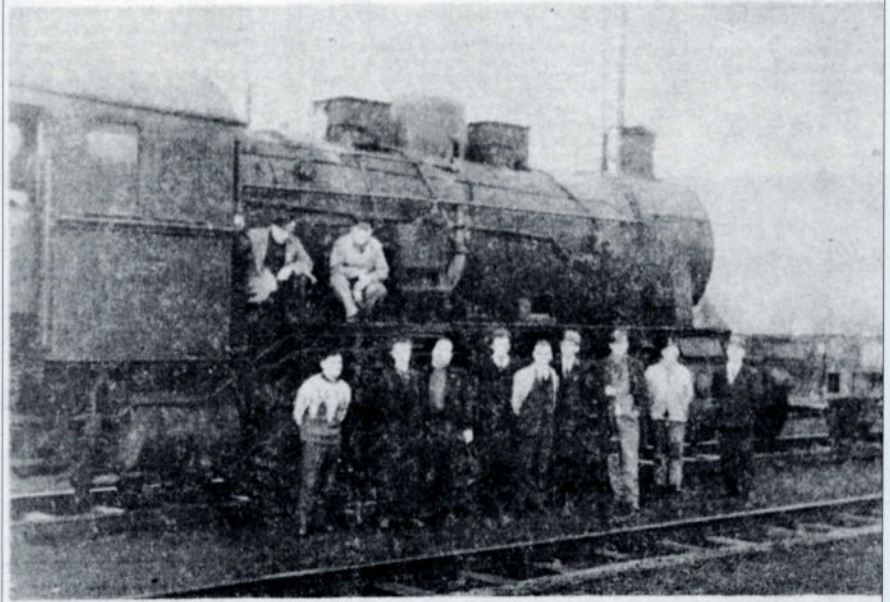
Gedurende de winter 1966-1967 werd de 64.045 nog gebruikt als mobiele stoomgenerator in de onderhoudspost van de rijtuigen te Tournai. Op de machine waren nog een machinist en een stoker aanwezig. Er werd ook rangeerwerk verricht in de stelplaats en zelfs in het station, waaruit kan besloten worden dat de 64.045 de laatste stoomlocomotief is die voor de NMBS in actie kwam.

Maurice HENNEQUIN, 29 april 1967.

FOTO 136-54 Trein nr. 8155 op 20 december 1966 te Ath. De laatste stoomtrein van de NMBS zal zo dadelijk vertrekken. Een belangrijk hoofdstuk van onze spoorweggeschiedenis wordt hiermee afgesloten... Locomotief 29.013 werd gebouwd door Montreal Locomotive Works (nr. 74510) en startte haar loopbaan te Ottignies op 8 februari 1946. Nadien was zij gestationeerd te Kinkempois (18-04-1957), Leuven (08-10-1960), Monceau (14-12-1960) en Merelbeke (10-05-1963), om uiteindelijk op 6 februari 1967 opgenomen te worden in de "netreserve" te Leuven.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

Adieu à la traction vapeur à Gouvy



Le samedi 4 février 1967 a marqué une date dans l'histoire du dépôt S.N.C.B. de Gouvy. A 8 h. 30, M. Georges Remy, chef de gare a.i., donnait le signal de départ à la dernière locomotive à vapeur qui s'en allait à démolition. Jusqu'à ces derniers jours, la machine « 081287 FVY » était la seule du dépôt à lancer encore un temps à autre son sifflement aigu. Samedi, on a tourné une page d'histoire au dépôt de Gouvy où le personnel a voulu se rassembler une dernière fois devant la locomotive qui allait entamer son ultime voyage.

Uittreksel van een krant naar aanleiding van het einde van de stoomtractie bij de stelplaats Gouvy. Verzameling Maurice HENNEQUIN / TSP.



Publiciteitscampagne van de NMBS kort na het einde van de stoomtractie.





FOTO 136-55 De 64.045 was de laatste stoomlocomotief die effectief gebruikt geweest is door de NMBS. Tot in april 1967 verrichtte zij rangeerwerk en zorgde zij voor de voorverwarming van de reizigerstreinen te Tournai, zoals op de foto (genomen op 21 februari 1967) te zien is. Deze P8 werd gebouwd door Henschel (nr. 13855) in 1916 en werd bij de Pruisische spoorwegen ingeschreven als "Altona 2445". In 1919 werd zij afgestaan aan België en in 1925 kreeg zij bij de Belgische Staat het nummer 6445. Na de Tweede Wereldoorlog was zij gestationeerd te Haine-Saint-Pierre (27-10-1945), Ath (27-07-1946) en ten slotte Tournai (19-05-1965). Ze maakt vandaag deel uit van het Historisch Patrimonium van de NMBS. Foto Daniel THIELEMANS.

FOTO 136-56 Op 18 april 1967 wordt de rookkast van de 64.045 gereinigd. Twee dagen later zal het PV nr. 232 in totaal de 44 laatste stoomlocomotieven schrappen uit de inventaris. Foto Daniel THIELEMANS.





FOTO 136-57 38 locomotieven werden op 6 februari 1967 opgenomen in de "netreserve". Ze werden samengebracht te Tournai en te Leuven. Hier zien we de 64.069, samen met 29'ers, 53'ers en 81'ers te Tournai. Deze machine werd gebouwd in 1916 door Humboldt (nr. 1207) en werd bij de Pruisische spoorwegen ingeschreven als "Münster 2429". Na de Tweede Wereldoorlog was de locomotief achtereenvolgens toegewezen aan de stelplaatsen Berchem (08-12-1945), Ottignies (23-04-1946), Oostende (12-10-1956), Brugge (16-02-1959), Dendermonde (04-11-1959), Merelbeke (11-05-1962) en uiteindelijk Tournai ("netreserve") (06-02-1967).
Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.

FOTO 136-58 De 29.229 in een erbarmelijke staat te Tournai in 1967. ALCO bouwde deze 29'er in 1946 (nr. 74714). Ze kwam in dienst te Haine-Saint-Pierre op 9 juli 1946 en muteerde nadien naar Mons (26-07-1952), Kortrijk (08-10-1960) en Merelbeke (ondergeschikte stelplaats Aalst) (10-05-1966). Ze werd uit de inventaris geschrapt op 24 februari 1967. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.

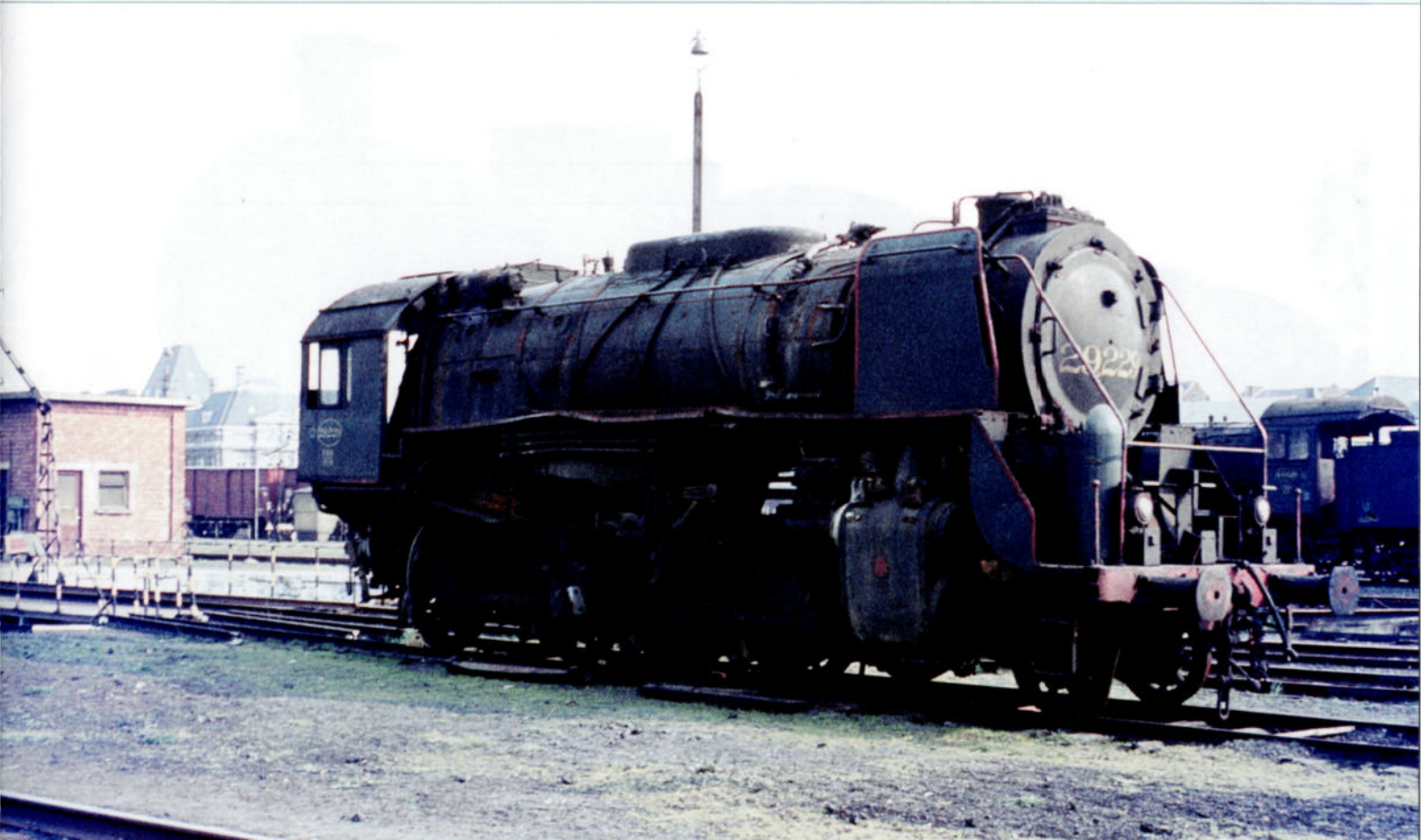




FOTO 136-59 De 53.052 (zie blz. 46) ziet er echter nog goed uit! Tournai, 1967. Foto Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.

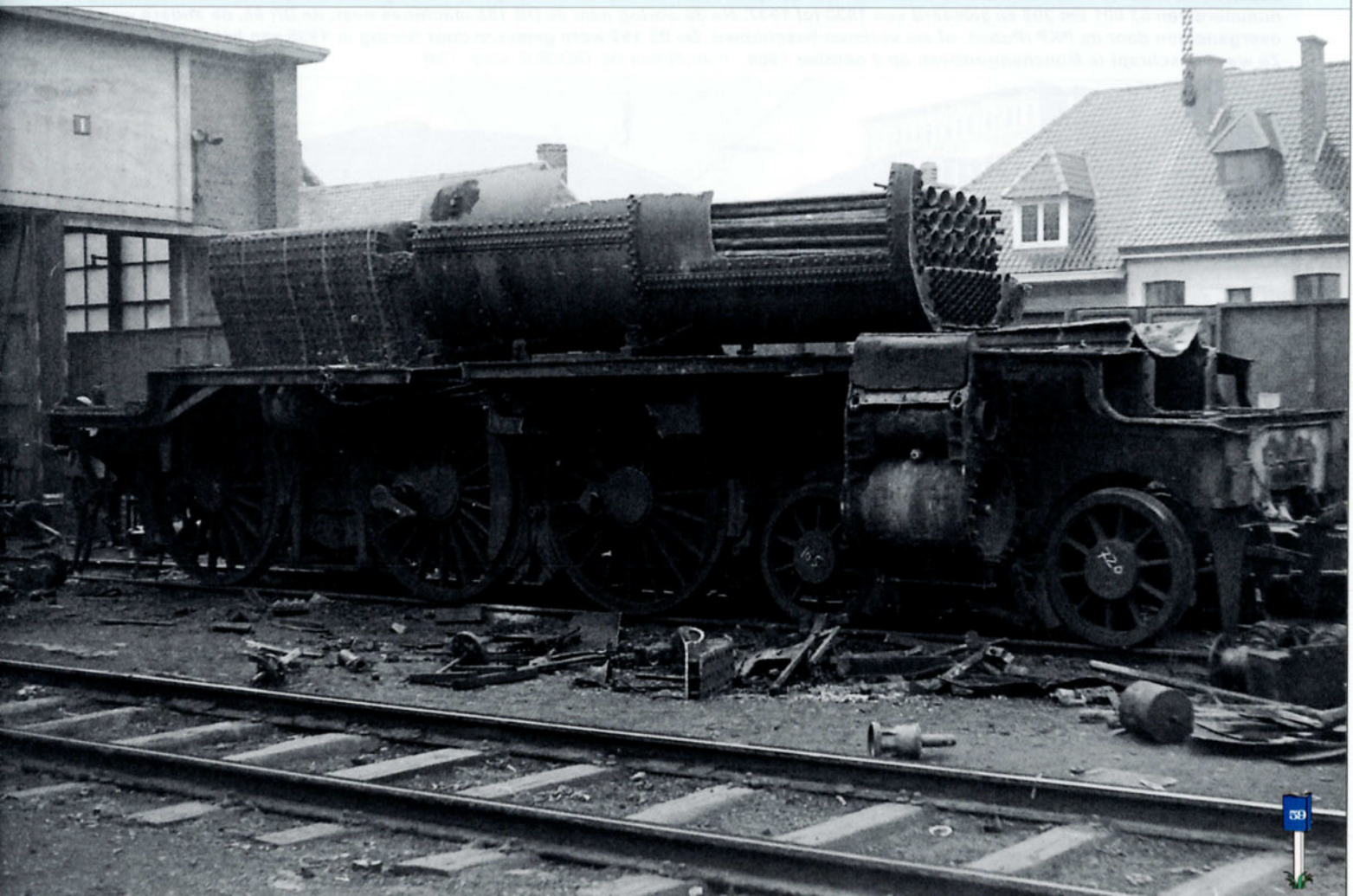
FOTO 136-60 Twee terzijde gestelde 81'ers te Hasselt, met vooraan de 81.467. Deze G8.1 werd gebouwd door Hanomag (nr. 7503) in 1915 en werd in dienst genomen door de KPEV als "Elberfeld 5159". Ze werd afgestaan aan België in 1919 en kreeg bij de Belgische Staat in 1925 het nummer 8567. Na de Tweede Wereldoorlog was ze in dienst te Bertrix (06-04-1944), Hasselt (08-03-1947), Montignies (19-04-1947), Walcourt (198-03-1949), Merelbeke (02-04-1955), Brugge (14-06-1958), Monceau (13-06-1963) en ten slotte Hasselt, waar ze op 21 oktober 1966 uit de inventaris geschrapt werd. Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.





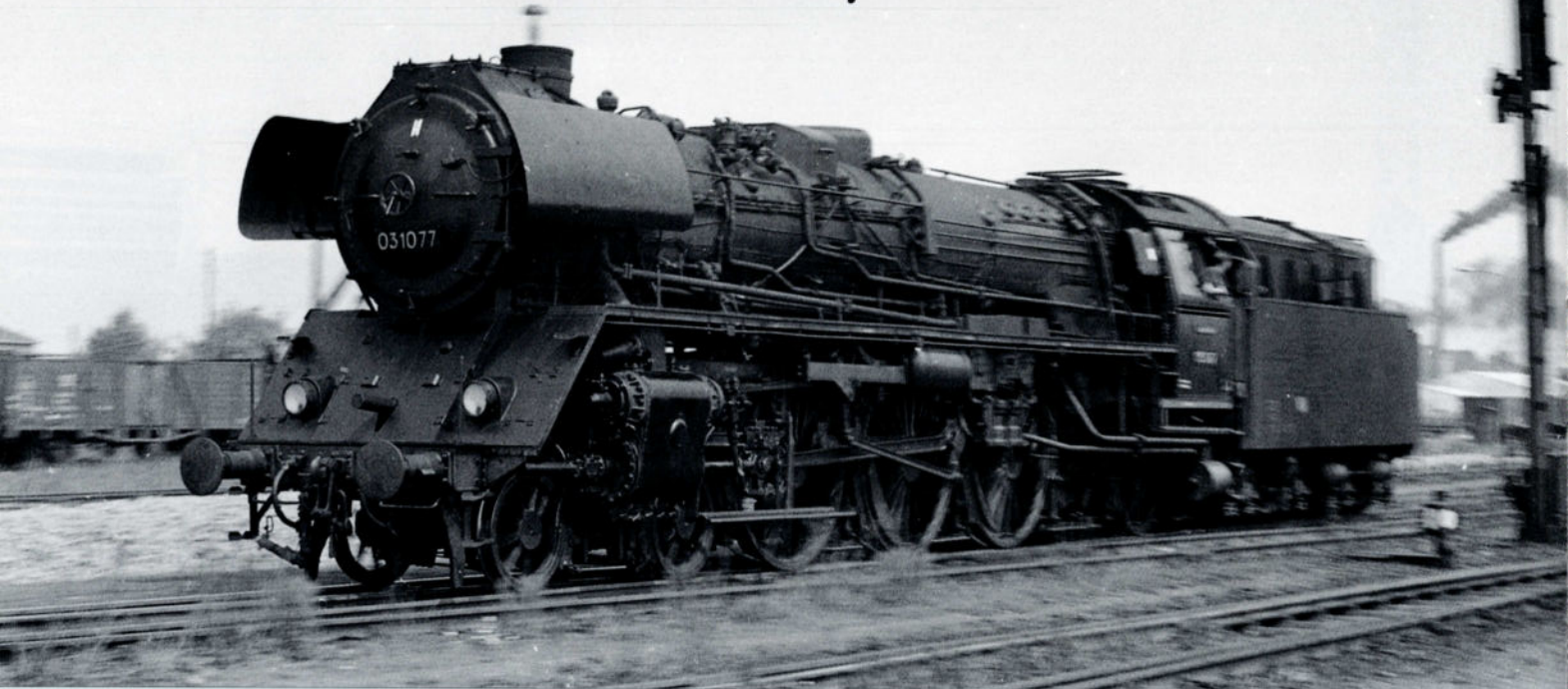
FOTO 136-61 *Het stoomtijdperk is definitief voorbij. Het sloopwerk wordt voortvarend aangepakt, zoals hier bij de firma Heuvelmans te Antwerpen, waar twee 64'ers hun laatste uren beleven.*
Foto Hugo NAUWELAERTS, verzameling TSP.

FOTO 136-62 *Te Tournai is voor een andere P8 eveneens het einde nabij.* Verzameling TSP.



De wereld rond

"stoom in Europa 1967"



DDR FOTO 136-63 Sinds 1967 rijden er geen stoomtreinen meer in België, dit in tegenstelling tot meerdere landen in Europa, waar de stoomtractie nog hoogdagen beleefde, behalve in Nederland en Luxemburg...

In Oost-Duitsland was de stoomtractie in de jaren 1960 nog op het gehele net te zien, de dieseltractie stond toen nog in haar kinderschoenen. In januari 1967 werd de 03 1077 vereeuwigd tijdens het rangeren te Rostock. Deze locomotief maakte deel uit van een reeks van 60 Pacifics geleverd tussen 1939 en 1941 (DR 03 1001 t/m 1022, 1043 t/m 1060 en 1073 t/m 1092). De 03 1077 werd door Krauss-Maffei geleverd in 1940 aan het Bw Ulm. Na de Tweede Wereldoorlog werd ze opgenomen in het park van de DR, vernummerd naar 03 0077-2 in 1970 en geschrapt te Stralsund op 21 juli 1981. Foto E.A.S. COTTON, verz. Maurice HENNEQUIN / TSP.

BRD FOTO 136-64 Tien jaar na de NMBS doofde bij de DB de laatste vuurhaard. In september 1967 wacht de 03 169 op het vertreksein te Aachen Hbf met een trein naar Mönchengladbach. Na het in dienst nemen in 1925 van de eerste Pacifics van de BR 01 bestelde de DRG 298 lichtere Pacifics bestemd voor de lijnen waar de asdruk niet hoger mocht zijn dan 20 ton. Deze BR 03 werd genummerd van 03 001 t/m 298 en geleverd van 1930 tot 1937. Na de oorlog nam de DB 155 machines over, de DR 86, de andere werden overgenomen door de PKP (Polen), of als verloren beschouwd. De 03 169 werd geleverd door Borsig in 1935 aan het Bw Osnabrück. Ze werd geschrapt te Mönchengladbach op 2 oktober 1968. Foto Firmin DE RIDDER, verz. TSP.





GROOT BRITANNIË FOTO 136-65 In 1967 verminderde het aantal stoomlocomotieven bij British Rail en de laatste vuren werden gedoofd in 1968. Op 30 juni 1967 wacht de 44971 op het vertrek te Preston. Deze locomotief maakte deel uit van een reeks 2C machines ontworpen door ir. William Stanier voor de London Midland and Scottish Railway (LMS). Er werden 842 machines gebouwd tussen 1934 en 1951. Ze werden genummerd van 44658 t/m 45499. Ze kregen de bijnaam "Black Five" en waren erg succesvol. De 44971 werd in 1968 geschrapt. Foto Bill WRIGHT.

FRANKRIJK De laatste SNCF-stoomlocomotieven hielden het vol tot halweg de jaren 1970. In september 1967 rangeert de 050 TQ 16 een trein te Calais. Deze machine werd geschrapt in de stelplaats Joncherolles op 8 december 1971. Ze maakte deel uit van een reeks van 35 locomotieven gebouwd door CAIL in 1948 en 1949 en afgeleid van de Pruisische T16. Foto Firmin DE RIDDER, verzameling TSP.



Gisteren



97

HAININ

Het station van Hainin, aan de lijn 97 Mons - Saint-Ghislain - Quiévrain, werd samen met de spoorlijn geopend op 7 augustus 1842. Op deze uitzonderlijke foto uit 1943 zien we een reizigerstrein richting Quiévrain die gesleept wordt door het type 36 nr. 3654 die het opschrift "MO" (Mons) draagt. Deze machine werd gebouwd door Hanrez (nr. 734) en op 28 december 1922 in dienst gesteld in de stelplaats Schaarbeek met het nummer 4354 van de Belgische Staat. In oktober 1931 kreeg ze het nummer 3654 en in januari 1946 ten slotte het nummer 36.054. Na de Tweede Wereldoorlog was ze eerst toegewezen aan Schaarbeek (07-10-1944) en vervolgens aan Jemelle (06-02-1945) waar ze op 17 januari 1950 geschrapt werd met PV 250. Verzameling Wim DE RIDDER.

Vandaag is het stationsgebouw verdwenen en is Hainin een stopplaats. Tijdens de elektrificatiewerken werd de lijn enkelsporig gemaakt tussen Boussu en Quiévrain. De elektrische tractie kwam in dienst op 28 mei 1955. Op 1 oktober 2016 staat de L-trein 4664 Quiévrain - Mons in Hainin.

Vandaag



Frankrijk: Bt La Meuse

SA des Aciéries de Longwy, Mont-Saint-Martin

Voor de Eerste Wereldoorlog had de S.A. des Aciéries de Longwy (in 1953: *Lorraine-Escaut*, overgenomen door *USINOR* in 1967) bij La Meuse twee metersporige tenderlocomotieven besteld voor het intern spoorwegnet van het bedrijf. Ze konden pas geleverd worden na de oorlog, in 1919. Deze kleine tweeassige locomotieven kregen de constructie-nummers 2727 en 2728 (bouwjaar 1913) en ondergingen een

ketelkeuring op 22 april 1914.

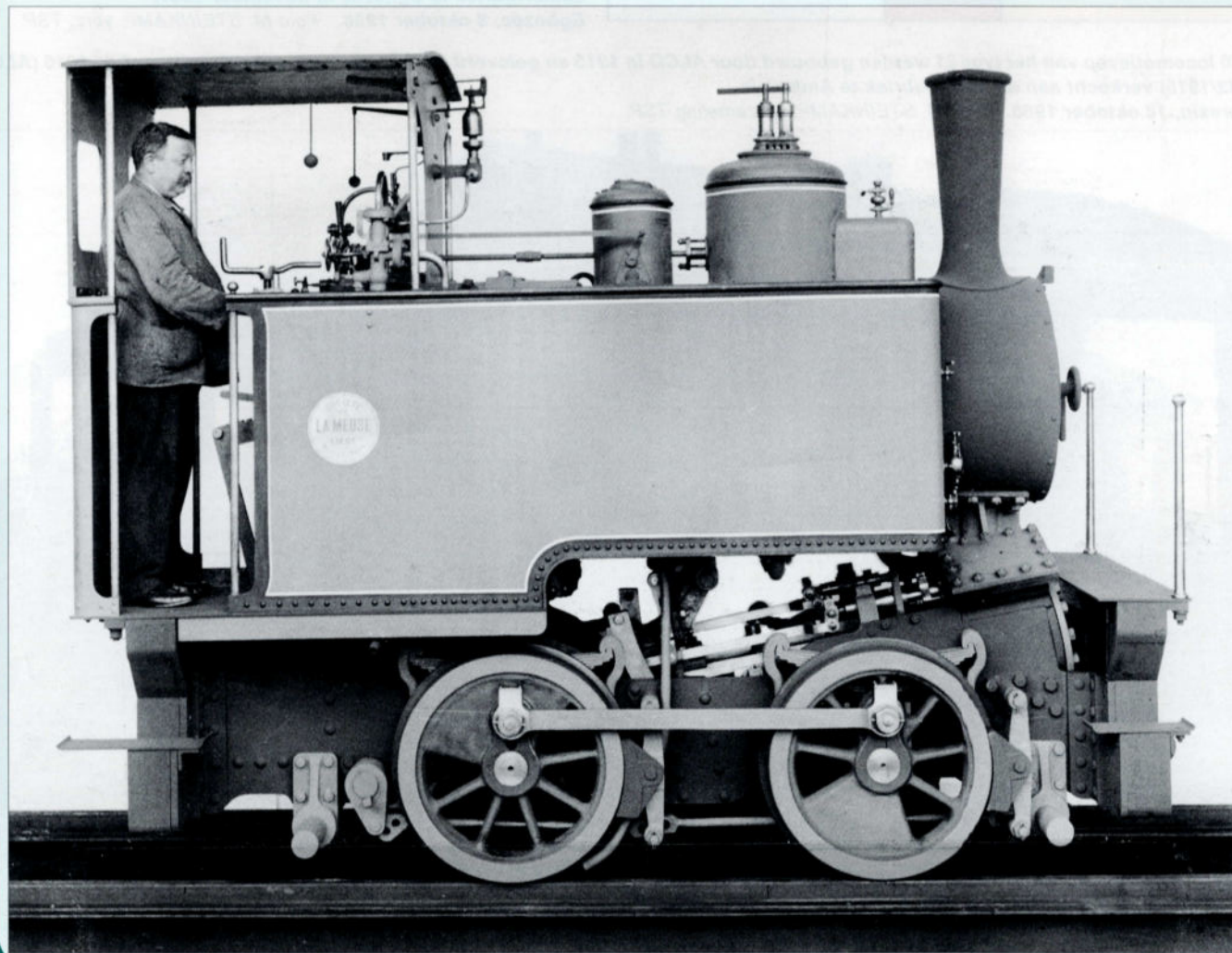
Ze werden verzonden naar de klant op 6 juni 1919 en kregen de nummers 203 en 204.

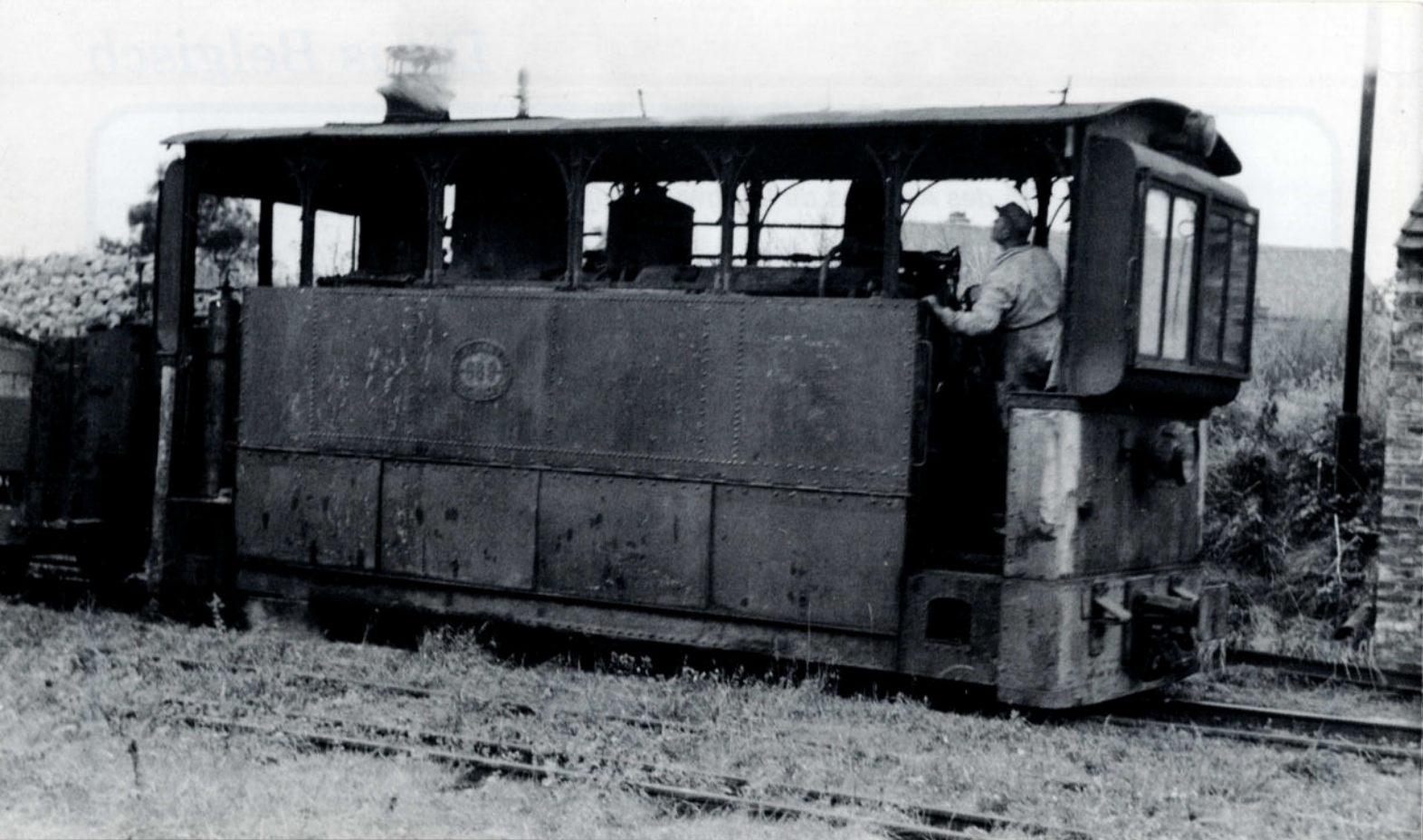
Een derde machine werd besteld in 1929. Deze loc kreeg het constructienummer 3392 (bouwjaar 1930, ketelkeuring 30 november 1929, verzending op 3 februari 1930).

Voornaamste kenmerken (tussen haakjes deze van locomotief 3392)

Aantal:	3	Oppervlak vuurkist:	0,50 m ²
Bouwer:	La Meuse	Verwarmingsoppervlak vuurkist:	2,33 (2,05) m ²
Bouwnummers:	2727, 2728, 3392	Verwarmingsoppervlak vlampijpen:	13,05 (12,71) m ²
Bouwjaren:	1913, 1913 en 1930	Totaal verwarmingsoppervlak:	15,38 (14,75) m ²
Asindeling:	Bt	Diameter ketel:	0,75 m
Spoorbreedte:	1000 mm	Totale hoogte:	2,950 m
Tarra:	9,707 (9,850) t	Totale breedte:	1,400 m
Rijvaardig gewicht:	12,00 t	Trekkracht:	2,600 (2,675) t
Diameter drijfwielen:	0,80 m	Watervoorraad:	0,65 m ³
Radstand drijfwielen:	1,30 m	Kolenvoorraad:	0,185 ton
Keteldruk:	12 kg/cm ²	Aantal cilinders:	2
Vuurkist:	staal	Diameter cilinders en zuigerslag:	280 x 350 mm

Fabrieksopname van locomotief 2727. Foto La Meuse, verzameling André DAGANT / TSP.





TRAM

14

PAGINA

De 689, een type 7, werd gebouwd door FUF (nr. 1279 / 1916) en kwam op 24 april 1916 in dienst op de lijn Braine-le-Comte - Nivelles. Na haar schrapping werd zij overgenomen door de suikerfabriek te Eghezée in november 1957. Eghezée, 8 oktober 1958. Foto M. STEINKAMP, verz. TSP.

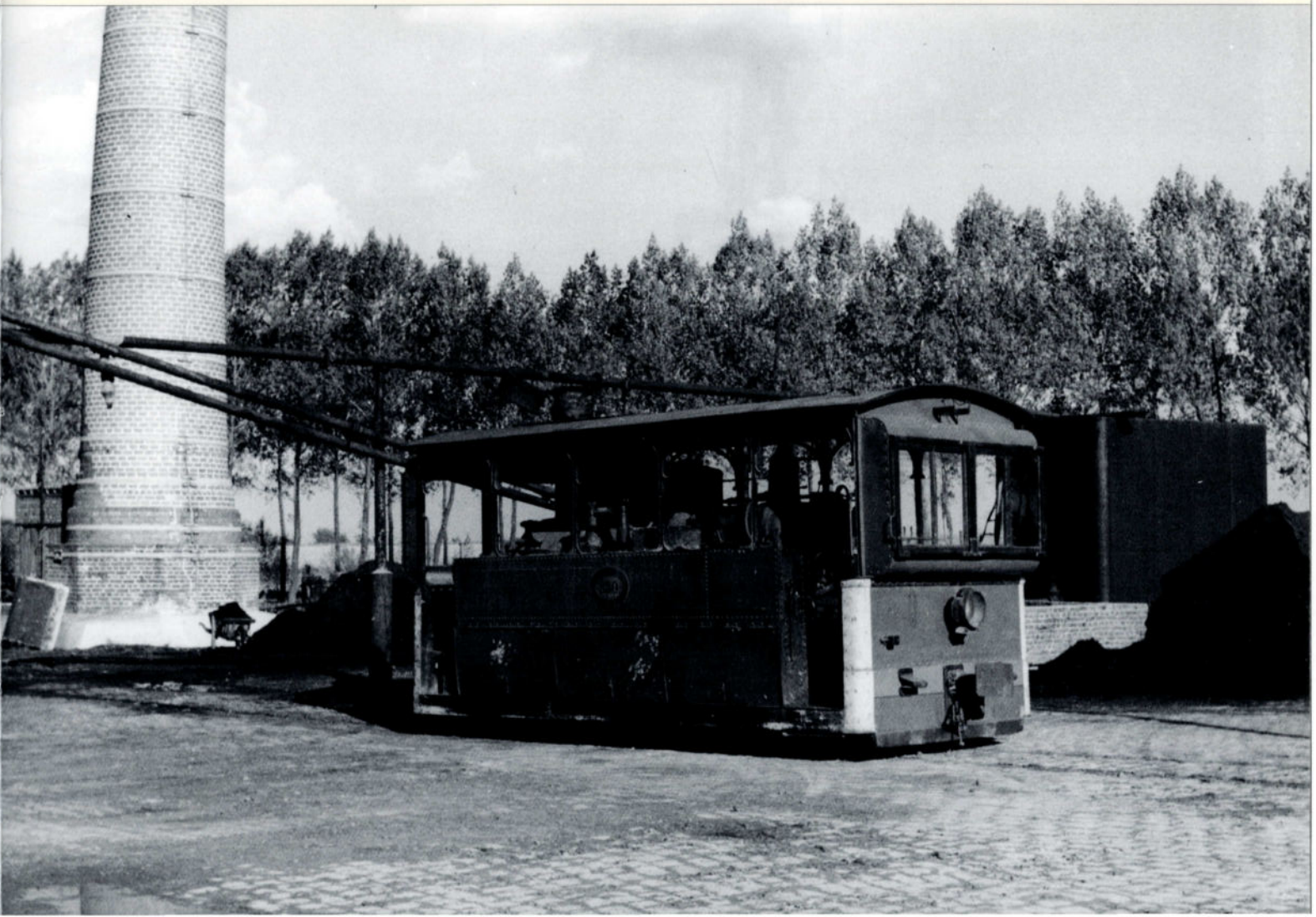
De 20 locomotieven van het type 21 werden gebouwd door ALCO in 1915 en geleverd in 1917. Na haar schrapping werd de 1016 (ALCO 55242/1915) verkocht aan de suikerfabriek te Ambresin. Ambresin, 18 oktober 1958. Foto M. STEINKAMP, verzameling TSP.





De buurtspoorweglijn Poulseur - Trooz was aangelegd op normaalspoor. Op deze lijn werden de locomotieven type 11 (nrs. 800, 801, 802), en type 12, (810, 812, 816 en 817) ingezet. Zij werden in 1887, 1903 en 1912-1913 gebouwd door Saint-Léonard en Franco-Belge. In september 1964 rijdt een trein, geladen met rotsblokken, richting Poulseur en komt aan te Chanxhe. Foto André WITMEUR, verz. TSP.

Locomotief 330 (type 4 - Cockerill 2384 / 1902) kwam in dienst te Tournai op 4 juli 1903. Na haar schrapping werd zij verkocht aan de suikerfabriek te Burdinne in november 1957. We zien haar hier in de suikerfabriek van Hannèche (Burdinne), op 6 oktober 1958. Foto Jacques BAZIN, verzameling Pierre BAZIN.





70 jaar geleden...

12 juli 1946. De 3026 (een type 30), op 1 januari 1946 vernummerd naar 30.026, staat buiten dienst voor de ruïne van de ronde locomotievenloods te Kinkempois. Zij kwam opnieuw in dienst en werd geschrapt uit de inventaris te Saint-Ghislain op 11 februari 1950. Zij werd gebouwd door Armstrong (nr. 355) en kwam te Schaarbeek in dienst op

19 oktober 1922. Zij werd in de inventaris opgenomen als 5165 en ingedeeld onder het type 37. In oktober 1931 werd zij vernummerd naar 3165. In 1942, werden de locomotieven die niet waren omgebouwd ingedeeld bij het type 30 en de 3165 werd 3026.

Foto J. QUANJER, verzameling André DAGANT / TSP.

60 jaar geleden...

De 202.017 (op 7 mei 1957 vernummerd naar 204.007) maakte op 13 november 1956 een testrit tussen Brussel-Zuid en Köln. Tijdens een halte te Herbesthal heeft een ontmoeting plaats met de 29.237 van de stelplaats Herbesthal. Verzameling TSP.





60 jaar geleden...

FOTO 136-68-ZW Op 3 september 1956, enkele dagen voor de ingebruikname van de elektrische tractie tussen Namur en Luxembourg, slepen twee locomotieven type 29 een goederentrein naar Libramont. Ze werden vereeuwigd tussen Haversin en Hogne. Op kop de 29.144 van de stelplaats Jemelle. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

50 jaar geleden...

FOTO 136-69-ZW Hoewel de stoomtractie bij de NMBS begin 1967 definitief geschiedenis werd, komen buitenlandse stoomlocomotieven nog regelmatig een bezoek brengen aan het Belgische net. Het waren locomotieven van de buurlanden Duitsland en Frankrijk die nog tot in het begin van de jaren 1970 de grens overstaken. Er waren ook nog stoomlocomotieven actief in enkele bedrijven. De foto werd in oktober 1966 genomen bij de Charbonnage de Bois-du-Luc. De Ct nr. 2 sleept een mijnwerkerstrein. Deze machine werd geleverd door Les Forges Usines et Fonderies te Haine-Saint-Pierre in 1909 (bouwnr. 1045). Bois-du-Luc had vijf identieke locomotieven (1, 2, 4, 5 en 6) en ze hadden een gewicht van 32 ton. Foto André WITMEUR, verz. TSP.



