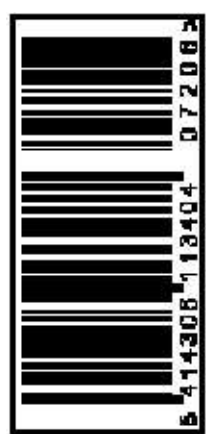


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 72 - april 2006 - € 8,50
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME

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

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

Editoriaal

De laatste twee publicaties hebben bij de liefhebbers veel belangstelling gewekt en we verontschuldigen ons voor de vertraging bij de verzending, die buiten onze wil is opgetreden.

Deze twee uitgaven laten toe om het rijke fotoarchief van het TSP toegankelijk te maken, zowel wat oude als recentere documenten betreft. Deze laatste, in kleur, maken een andere en duurdere druktechniek noodzakelijk wat het prijsverschil verklaart. Dankzij U heeft het TSP de uitzonderlijke verzameling constructeursplaten en de archieven van de heer A. Dagant kunnen overnemen. Onze medewerkers zullen deze nu tentoonstellen. Vergeet de ruilbeurs niet in het 'Musée du rail' op 13 mei en de seizoensritten op lijn 128. Deze kunt u bijna gratis ontdekken dankzij de bon bij het vorige nummer.

Veel leesplezier.



Op 23 februari 2006 werd onze 5941 ingezet op lijn 128 voor een publicitaire spot.

Foto TSP.

Zoekertjes

Privé-advertenties : gratis voor abonnees. Voor niet-abonnees : € 3 voor 5 lijnen (elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen : € 15 per stuk.

Handelsadvertenties : € 25 per vlak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen : € 25 / stuk. Opsturen per post, fax of e-mail.

TE KOOP : volledige verzameling (-2 nrs.) - dus 24 delen - van het tijdschrift "AU FIL DU RAIL" van Fernand LEBBE, over de Belgische spoorwegen, uitgegeven tussen 1946-1949 door Editorial Office te Brussel. Alles in zeer goede staat en met 2 originele dozen. Prijs : € 200. Info : ☎ +32 (0)477 69 44 16, bij voorkeur 's avonds.

TE KOOP : Märklin. Masten voor bovenleiding (HO) voor M-rails. Morelle Damien, ☎ +32 (0)2 660 07 55.

GEZOCHT : opleidingscursussen NMBS (origineel of copy). Contacteer : joseph.scheerens@skynet.be

GEZOCHT : er bestaan snelheidsseinen voor de overwegen : SF 0,5, SF 1, SF 2 en SF 4. De eerste drie vindt men frequent terug. Het bord SF 4 heb ik nog niet gevonden. Daarom zoek ik foto's van dit bord of de plaats waar het (nog) te vinden is.

Permentier Jonas. ☎ +32 (0)473 96 22 16, P_jonas2004@yahoo.co.uk

AS.MO.CO

AS.MO.CO. organiseert op 30 april 2006, tussen 9 en 13 uur in de de zaal St.-Raphaël te Aywaille hun 50ste intern. ruilbeurs voor modelbouw, auto's, oud speelgoed. **INFO** : ☎ en FAX : +32 (0)4 368 50 16 's avonds.

OP DE BAAN 72

TSP-agenda

- **Van 18 t/m 30 april 2006** : TSP-reis naar China.
- **Zaterdag 6 mei 2006** : TSP-reis op de diesellijnen in de Kempen met de 6077.
- **Zaterdag 13 mei 2006** : Ruilbeurs in "Musée du Rail" te St-Ghislain.
- **Zaterdag 10 juni 2006** : TSP-reis met bezoek aan de werkplaats Kinkempois, "Chemin de fer de Sprimont" en "Tramway Touristique de l'Aisne".
- **Zaterdag 22 juli 2006** : TSP-reis vanuit Brussel naar Spontin.
- **Zaterdag 5 augustus 2006** : TSP-reis
- **9 en 10 september 2006** : Dagen van het Patrimonium. "Musée du Rail" te St-Ghislain is geopend.
- **Zaterdag 9 december 2006** : Ruilbeurs in "Musée du Rail" te St.-Ghislain.
- **Pasen 2007** : grote TSP-reis naar Oekraïne, verblijf aan boord van hotel-trein Drezelo. Vertrek vanuit Kiev, doorheen de Karpaten met stoomtractie. Meer info in onze volgende nummer.

Discussieforums op Internet

Op internet bestaan meerdere discussieforums over het openbaar vervoer en specifiek de spoorwegen.

Eén is sedert meerdere jaren actief en richt zich vooral tot de talrijke spoormannen en -liefhebbers of tot allen die gepassioneerd zijn door de spoorwegen.

Het "familiale" karakter typeert deze website, waarop iedereen met gelijkgezinden van gedachten kan wisselen over spoorse onderwerpen.

Het adres : fido.belg.trains, toegankelijk op de gebruikelijke wijze.

<http://groups.google.com/group/fido.belg.trains>

Rechtzettingen

OP DE BAAN 70

pagina 30 : De EN "Jan Kiepura" vertrekt sedert 11 december 2005 niet meer vanuit Brussel-Zuid en heeft nu Frankfurt/Main als vertrek- en eindpunt en dus niet Aachen Hbf zoals vermeld.

pagina 26 : wagens 1002F9 en 1003F9 : 225 wagens waarvan **150** van het type 1002F9 en **75** van het type 1003F9

OP DE BAAN 71

pagina 8 : de foto bovenaan werd gemaakt te Simpelveld en niet te Schin-op-Geul. De foto onderaan toont de Railklipper op de Nieuwe Maas en niet de Oude Maas.

TRAIN MODELE SUD

organiseert op zaterdag 24 en zondag 25 juni 2006 hun 9de grote tentoonstelling en ruilbeurs in de "Hall Polyvalent" te Arlon, van 10.00 tot 18.00. **INFO** : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ +32 (0)63 24 00 04.

De NVBS bestaat 75 jaar

De "Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden van Spoor- en Tramwegen" (NVBS) wordt 75 jaar jong. Bij deze gelegenheid zijn talrijke activiteiten voorzien : 11 juni een groots tramspektakel te Amsterdam met pendelritten met 15 historische voertuigen; 14 oktober : treinfest met historisch materiaal in de drie-koek Apeldoorn - Dieren - Zutphen; tentoonstelling, congres, fotowedstrijd, jubileum-DVD. Voor nadere informatie :

www.nvbs.com,
e-mail : penr@nvbs.com

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofdredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Reactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hubert DESCHEPPEL, Ghislain SMOUT, William BOECKX.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Xavier DIEU, Bernard DIEUDONNE, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Serge HOOGSTEYN, Roland KORVING, Bas LA GEWEG, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Christophe maurice, Julien Mulpas, de NMBS, Charles OCSINBERG, Eric en Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Steve ROD, Christian RUQUOY, John St. MARTIN, Christian SCHMIDT, Philippe SCHOLL, Hugo SPELMANS, Yves STEE-NEBRUGGEN, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Johan VANDE-REYCKEN, Jef VAN OLMEN, Kevin VAN RUYTEGHEM.

OP DE BAAN

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

Adres

PFT-TSP asbl
Boîte Postale 40
B-7000 MONS 1
☎ : +32 (0)3 239 51 70
FAX : +32(0)65 66 45 41
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2006

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 36 (buitenland : € 42) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2006". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van het TSP te Brussel.
- Indien u in het buitenland woont heeft u meerdere mogelijkheden :
 - u kan een overschrijving doen waarbij u de internationale code (BIC) van de bank, GEBABEBB, en het volledige rekeningnummer vermeldt : BE57-0011 2017 8935;
 - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden;
 - indien u in Frankrijk woont kan u de som storten op de postzichtrekening 1374917V026 van het TSP (59900 Lille).

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken ?

Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of Saint-Ghislain ? Contacteer dan :

Schaarbeek : Dave Habraken : ☎ +32 (0) 495 64 83 82
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain) :
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 72 - APRIL 2006



VOORPAGINA :

FOTO 72-01 Op 1 februari 2006 verzekeren de motorstellen 185 en 694 de L - trein 5663 Flémalle Haute - Tamines. Ze passeren hier de befaamde site van Marche-les-Dames in de Maasvallei.

Jean-Luc VANDERHAEGEN

ACHTERPAGINA :

FOTO 72-02

De Maasvallei kent een overvloed aan opvallende en buitengewone sites, zoals hier aan de uitrit van de tunnel van Lustin.

Op 21 juli 1983 verlaat de 6080 de tunnel met een stoptrein Namur-Dinant.

Pierre HERBIET.

I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Editoriaal 2

Nieuws van eigen huis 4

Pakwagens 4010C 7

De P8 - De 64.169 van het T.S.P. 8

Buitenlandse actualiteit 14

Belgische actualiteit 26

Statistieken 26

Elektrische locomotieven 26

De 2302 28

Diesel locomotieven 36

Diverse actualiteit 45

Privé-maatschappijen 56

Schrappingen 58

Er was eens... 62

Gisteren - Vandaag 64

Van Belgische afkomst 64

TSP-boetiek 65

POSTER

FOTO 72-03 De trein 49866 met vinylchloride gefotografeerd op 30 januari 2006 in Deurne op lijn 17 tussen Tessenderlo en Diest. Op kop de 67530 en 67595 van Fret SNCF.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

NIEUWS VAN EIGEN HUIS

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Tijdens de winter heeft de groep vrijwilligers zich actief ingezet om het reeds bereidbare baanvak van lijn 128 in perfecte staat te houden terwijl ook het leggen van de sporen richting Purnode verdergaat. Het doel is om dit station in 2007 te bereiken, wat samenvalt met de honderdste verjaardag van de lijn.

Het TSP wil deze gebeurtenis op een uitzonderlijke manier vieren! Om dit mogelijk te maken werden 1300 dwarsliggers overgenomen van de NMBS. Ze werden op 4 januari 2006 door een speciale trein, gesleept door 5941, overgebracht van Tamines naar Dorinne-Durnal. Tijdens de eerste week van januari werden ze daar gelost.

Wenst u deel te nemen aan de werken op L128 en aan de seizoensuitbating? Contacteer Xavier VERMEIRE op +32 (0)479 91 05 26.

Het TSP kocht 1300 dwarsliggers voor de lijn 128. Deze zullen dienen om het spoor richting Purnode opnieuw aan te leggen. We moeten waarschijnlijk tot 2007 wachten om dit station te bereiken. De 5941 sleepte de trein met dwarsliggers vanuit Tamines. De trein staat hier in Dorinne-Durnal tijdens het lossen van de dwarsliggers.

Michel HANSSENS, 4 januari 2006.

DIVERSEN

Onze ketelwagen op het autosalon !

Van 6 tot 23 januari werd de TSP-ketelwagen opgesteld in paleis 1 van de Heizel, waar op dat moment het 84ste autosalon, nu "Brussels International Motor Show" genoemd, plaatsvond.

Ter herinnering, deze wagen werd naar aanleiding van de voorbije Nationale Feestdag van België in 2005 in een "Loch Lomond Whisky"-livrei geschilderd, dit op vraag van Kuifje fans. In het album "De Zwarte Rotsen" zien we Kuifje en Bobbie inderdaad op een "Loch Lomond" ketelwagen zitten. Deze heeft een chassis dat vrijwel identiek is aan dat van de door het TSP bewaarde wagen...

Omdat Kuifje in 2006 zijn 77ste verjaardag viert, werd op het autosalon een opmerkelijke tentoonstelling "Kuifje en de auto's" georganiseerd. De imposante wagen nodigde de bezoekers uit deze

te ontdekken. Bij deze gelegenheid verloor de wagen zijn onaantrekkelijk remmershuisje en werd opnieuw geschilderd.

Stilte, wij draaien...

Tijdens het winterseizoen hebben de audiovisuele media maar liefst drie scènes opgenomen op de domeinen van het TSP. Op 20 februari werd een scène voor een TV-film, geproduceerd door de RTBF, gefilmd in motorwagen 4333 in Saint-Ghislain.

Dezelfde dag figureerden de 5941 en drie wagens in een reclamespot voor het Koreaanse automerk KIA. De scène werd opgenomen aan de overweg van Gemenne tussen Braibant en Sovet op L128. Afspraak binnenkort op de grote schermen van de bioscopen.

Tot slot werd op 4 maart gefilmd in het Musée du rail. De ploeg van het RTBF automagazine "Autovision" kwam hiervoor naar Saint-Ghislain.



MATERIEEL

In Schaarbeek zijn drie projecten aan de gang.

Op de 5183 werd de renovatie van de machinekamer bijna afgerond. Alle onderdelen werden nauwkeurig behandeld, een moeilijk en delicaat werk... Binnenkort kunnen we deze ruimte volledig in de definitieve grijze kleur schilderen. Ook de stuurposten worden onder handen genomen.

Op het motorstel 082 nadert de restauratie van de compartimenten zijn voltooiing. Er rest nog enkel de afwerking van de toegangsplatformen en de beide stuurposten. Het tweede rijtuig nog gelicht worden. Het einde van de werken is voorzien voor begin 2007.

Tenslotte houdt een derde ploeg zich bezig met de restauratie van één van onze K1-rijtuigen eerste klasse, waarvan de kast een grondig onderhoud toe was. Een groot deel van de kast, waaronder één platform en het dak, werd volledig ontmanteld en behandeld tegen roest. Daarentegen was de binneninrichting nog in zeer goede staat.

De werken in Schaarbeek interesseren u? Neem contact op met Dave Habraen op het nr. 32 (0)495 64 83 82.

Anderzijds wordt de door het TSP aangekochte 1603 CFL binnenkort overgebracht van Raeren naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes. In Sclessin wordt de 6003 opgepikt. De 1603 zal de gereviseerde draaistellen van de 5204 krijgen terwijl de 6003 na zandstraling een roestwerende verflaag krijgt.

De ketelwagen van het TSP dient normaal als watervoorraadtank. Voor Kuifje werd het water in whisky veranderd ter gelegenheid van de tentoonstelling "Kuifje en de auto's". Deze vond plaats in paleis 1 van de Heizel in het kader van het 84ste autosalon.

Heizel, 13 januari 2006.
Xavier DIEU.



Na de 202.020 in 2004 stond deze keer de 5941 in het voetlicht als vedette in een reclamespot. De opnamen werden gemaakt aan de overweg van Gemenne op L128.
Foto TSP.

Verzameling Dagant

Zoals u kon lezen in ons editoriaal werd de TSP-verzameling verrijkt met enkele belangrijke stukken die toebehoorden aan de heer André Dagant.

Hij wenste afstand te doen van een groot deel van zijn verzameling en richtte zich tot alle verenigingen. De verzameling mocht niet opgesplitst worden en moest in België blijven.

Van deze verzameling, bestaande uit zes delen, heeft het TSP er twee gekocht.

De eerste partij betreft een hondertal fabrieksplaten van locomotieven, het me-

rendeel Belgische constructeurs die niet meer bestaan (Tubize, Forges, Usines et Fonderies d'Haine-St-Pierre, Boussu, Thiriau, Cockerill, ...). Enkele exemplaren zijn uniek in de wereld; andere, waarvoor het TSP geen interesse heeft, zullen worden verkocht.

Een tweede deel van de verzameling zijn archieven. Hierbij zijn interessante documenten betreffende locomotiefbouwers, plannen van locomotieven, historische documenten, catalogi, enz.

Deze stukken verrijken zonder twijfel de waarde van "ESPACE-TRAIN" - Le Musée du Rail te Saint-Ghislain.

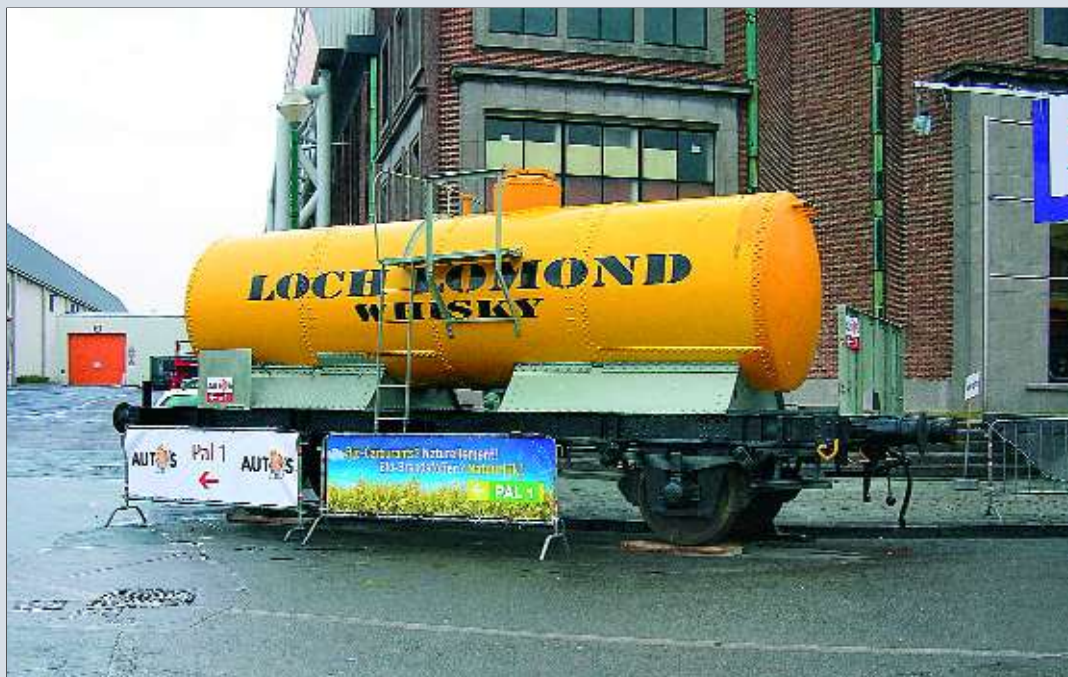




FOTO 72-04 Op 17 februari 2006 werd de 5204 overgebracht van Ronet naar de centrale werkplaats van Salzinnes. Daar zullen de draaistellen verwisseld worden met deze van de 1603 ex-CFL. De draaistellen van de 1603 zijn versleten en eenmaal de draaistellen van de 5204 gereviseerd zijn worden deze onder de 1603 geplaatst. De 9117 en 9154 slepen samen de 5204 op de terreinen van de CW van Salzinnes. TSP.

“ESPACE-TRAIN”

Le Musée du Rail

De renovatiewerkzaamheden blijven verdergaan in het museum; na het plaatsen van een nieuw dak op het hoofdgebouw in 2005, zijn de herstellingswerken aan de plafonds terug hervat.

Tijdens de krokusvakantie werd er een mobiele lift gehuurd om de lelijke en onbruikbare elementen, vastgehecht aan de dwarsbalken die de grote ruimte overspannen, weg te nemen. Ondertussen heeft onze ploeg van jeugdige liefhebbers zich bezig gehouden met de 5117 (die als plukloc wordt bewaard) om te vormen tot de 5001 in het kader van de voorziene tentoonstelling te Kinkempois begin juni.

En zowel te Saint-Ghislain als te Schaarbeek zijn de voorbereidingen volop bezig voor het nieuwe seizoen 2006! De teams zijn vooral in de weer met het indienststellen van de 6077, de motorwagens 4605 en 4506, de twee K1-rijtuigen en het buffetrijtuig. Indien u actief wil meewerken in het museum te Saint-Ghislain kan u altijd contact opnemen met Philippe Scholl op +32 (0)477 26 99 79.

Ruilbeurs

De volgende ruilbeurs is voorzien voor zaterdag 13 mei met ondermeer de mogelijkheid tot het ruilen van maquettes en modellen, alsook de presentatie van miniatuurbanen en verkoop van TSP

producten.

Indien u zelf dingen wilt tentoonstellen of verkopen, aarzel dan niet om een tafel te reserveren (3 euro per meter) met een gewone briefkaart naar het TSP of telefonisch met Olivier Vigneron: +32 (0)65 45 74 12.

ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail en de Koning Boudewijnstichting

De *Koning Boudewijnstichting* steunt projecten met een humanitair of een cultureel karakter, en in dit kader diende het TSP een aanvraag in tot het creëren en het inrichten van een Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain.

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig : er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 30 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, het herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde. In oktober wordt er gestart met het vervangen van de dakbekleding van het hoofdgebouw. Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe ? Héél eenvoudig : het volstaat om het bedrag dat u wilt besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 30 op jaarbasis overstijgt) stort op rekening 000-0000004-04 met de volgende mededeling : L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be.

We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...

De maatschappij Nord-Belge beschikte over een reeks van 20 tweeassige bagagewagens met houten opbouw voor de goederdienst. Deze voertuigen dateren uit 1911 en droegen de Nord Belge nummers 701 t/m 720.

Na de overname van de Nord-Belge door de NMBS in 1940 kregen deze bagagewagens de nummers 9031 t/m 9086 en werden ze als het type 4010C ingeschreven. We beschikken niet over verdere gegevens betreffende hun afmetingen en hun loopbaan.

FOTO BD-224

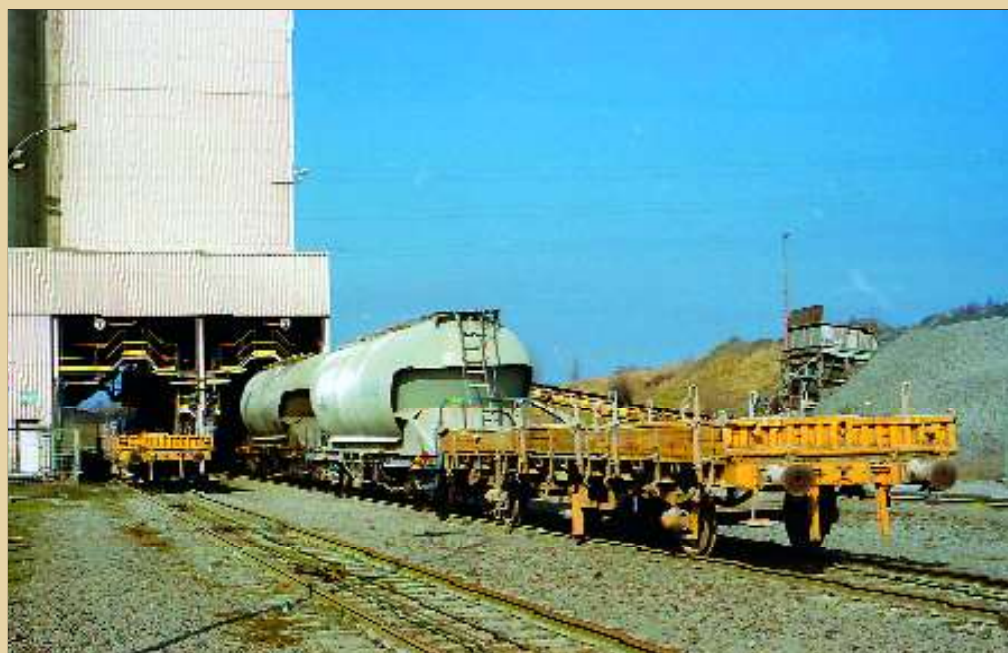
Pakwagen 9056 ex-Nord-Belge gefotografeerd in de Centrale Werkplaats Sporen te Schaarbeek in juni 1956. In deze periode werd hij nog als dienstwagen gebruikt, wat blijkt uit de planken die de vensters vervangen.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



**"Duwwagens"
te Havinnes**

De cementovens CCB te Havinnes gebruiken drie platte ex-NMBS wagens om de silowagens voor het transport van cement onder de stortbakken van de fabriek te duwen. De duwwagens zijn met een kabel verbonden aan een systeem van windassen en katrollen om de cementwagens vooruit of achteruit te manoeuvreren.



*Havinnes, 25 februari 2006.
Christian DOSOGNE.*

100 jaar P8 - de 64.169 van het TSP



Na een langdurige administratieve lijdensweg, kon onze P8 dan toch Roemenië verlaten voor haar overbrenging naar België. De P8'en vierden dit jaar hun 100ste verjaardag. Deze twee gebeurtenissen geven aanleiding tot een bespreking van deze opmerkelijke Pruisische locomotievenreeks. Niet minder van 168 machines - het latere type 64 - moesten door het Verdrag van Versailles in 1919 door Duitsland aan de Belgische Staatsspoorwegen overgedragen worden.

OORSPRONG VAN DE P8

Aan het begin van de 20ste eeuw had de Pruisische spoorwegmaatschappij KPEV (Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung) dringend behoefte aan een zeer krachtige machine voor de reizigersdienst. Deze moest ingezet kunnen worden op zowel vlakke als gemiddeld heuvelachtige lijnen. Bovendien moesten ze in staat zijn om klassieke reizigerstreinen van 400 t op vlakke lijnen te slepen aan 90 km/h en van 365 t aan 40 km/h op hellingen van 10 ‰. In de sneltreindienst werd dit 300 t aan 100 km/h en 370 t aan 40 km/h op hellingen van 10 ‰.

Tot dan toe ontwikkelde de KPEV voor de sneltreindienst steeds krachtigere en snellere locomotieven, die opeenvolgend geklasseerd werden als de types (S = "Schnellzug-schleppenderlokomotive") S1 (1B) van 1885, S2 (2B) van 1891, S3 (2B) van 1892, S4 (2B) van

1902, S5 (2B) van 1905 en S6 (2B) van 1906. Voor de klassieke reizigerstreinen (P = "Personenzug-schleppenderlokomotive") waren dit de P4 (2B) van 1898 (zeer geslaagde machines, maar ze bereikten al snel de grenzen van hun mogelijkheden), de P7 (2C), gebouwd in 18 eenheden tussen 1899 en 1902) en de P6 (1C) vanaf 1902.

Deze laatste ontvingen dezelfde ketel als de P7, maar waren voorzien van een Schmidt-oververhitter, die opgesteld was in de rookkast. Ze voldeden echter niet aan de verwachtingen (te weinig vermogen, snelheid beperkt tot 90 km/h, slecht rijgedrag). Toch bouwde men 272 eenheden tot 1910; geen enkele van deze reeksen voldeed aan de gestelde eisen.

In 1905 ontwikkelde ingenieur Robert Garbe een nieuwe en krachtigere locomotief met twee cilinders en een oververhitter, die geschikt was voor 110

km/h. Het project voorzag oorspronkelijk in een locomotief voor de sneltreindienst (S). Zij werd echter voorzien van wielen met een diameter van slechts 1,750 m, waardoor zij "Meid voor alle werk" werd.

Daarbij toonde een studie aan dat de diameter van het merendeel van de draaischijven in de werkplaatsen en stations slechts 16 m was. De lengte van de locomotief mocht daarom de 11,200 m niet overschrijden.

In 1905 keurde het ministerie de bouw van 10 door Garbe voorgestelde locomotieven goed en de machines werden besteld bij de Berliner Maschinenbau Gesellschaft (Schwartzkopff) en in 1906 geleverd. De P8 was geboren. Ze kregen de nummers "Cöln 2401" t/m 2404 en "Elberfeld 2401" t/m 2406 en droegen de aanduiding P35.17 (P = Personenzug), 3 = drie aangedreven assen, 5 = vijf assen in totaal, 17 = maximale asdruk).



ALGEMENE TECHNISCHE KENMERKEN

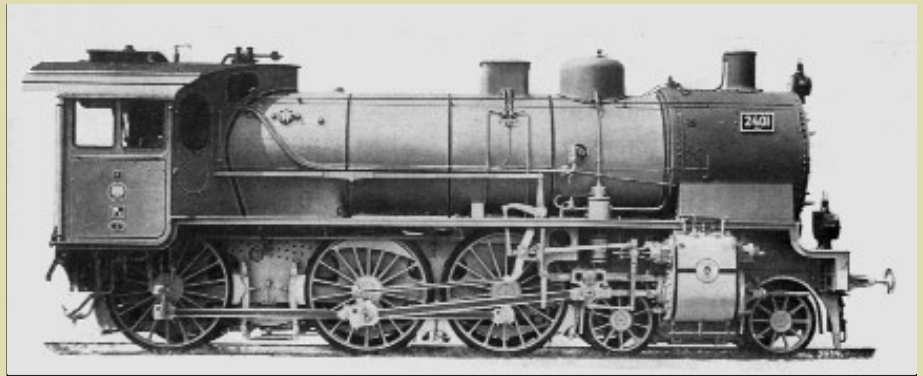
De P8'en waren uitgerust met twee cilinders met enkelvoudige expansie. Hun ketel, met een maximale druk van 12 kg/cm², was uitgerust met een Schmidt-oververhitter, een halfdiepe Crampton-vuurhaard met schudrooster.

De Walschaerts-stoomverdeling dreef de verdeelzuigers aan. De cilinders waren uitgerust met een tegenstang. Alle stangen, inclusief de drijfstangen, waren opengewerkt. De diameter van de drijfwielen bedroeg 1,750 m en 1,000 m voor de wielen van de draagassen.

De drijfstang dreef de tweede drijf-as aan. Het omkeren van de rijrichting gebeurde door middel van een kruk die rechts in het machinistenhuis was geplaatst en die de stang van de schaarbeweging bediende. Deze stang was horizontaal aangebracht bij de eerste reeks; bij de tweede reeks helde zij schuin naar beneden. De luchtdrukrem was van het type Knorr. Een tweefase-luchtpomp was aan de rechterzijde geplaatst. Er bestonden diverse types van pompen (hoofdzakelijk Knorr en Westinghouse) en hun plaats varieerde van machine tot machine.

De voorziene snelheid van 110 km/h werd al snel teruggebracht tot 100 km/h vanwege problemen met de gewichtsverdeling, vastgesteld na de eerste testritten. Het ontwikkelde vermogen bedroeg 1180 pk.

De machines, gebouwd voor 1909, hadden een rijvaardig gewicht van 72 t. De machines die gebouwd werden vanaf 1910 wogen 75 t : dit kwam door de aanwezigheid van een grote en zware stalen steun voor de stoomverdeling (schaarstoel).



De allereerste P8 : de "Cöln 2401", gebouwd in 1906 door Schwartzkopff onder het fabrieksnummer 3616. Het gestroomlijnde machinistenhuis is opmerkelijk.

Men kon de beide reeksen eveneens onderscheiden dankzij het machinistenhuis : in de eerste versie waren er twee symmetrische vensters aanwezig, de anderen hadden een kleiner venster aan de zijde van de stoomketel en een uitsparing in de bovenzijde van het machinistenhuis. Enkel de eerste 20 tot 30 P8'en bezaten een gestroomlijnd machinistenhuis met twee deuren die toegang gaven tot de voetplaat. Deze stroomlijnbekleding werd vanaf 1908 verwijderd vanwege de snelheidsbeperking tot 100 km/h. Andere verschillen zijn : de niet-geremde draaistellen op de P8'en van de eerste generatie en de geremde draaistellen op de andere. Met de talrijke wijzigingen aan de machinistenhuizen of de draaistellen werd de herkenning binnen de reeks zelfs nog veel delicateser.

De tweede P8, de "Cöln 2402" werd in 1919 overgedragen aan de Belgische Staat. Zij behield wel het karakteristieke machinistenhuis, maar de stroomlijnbekleding werd wel verwijderd.

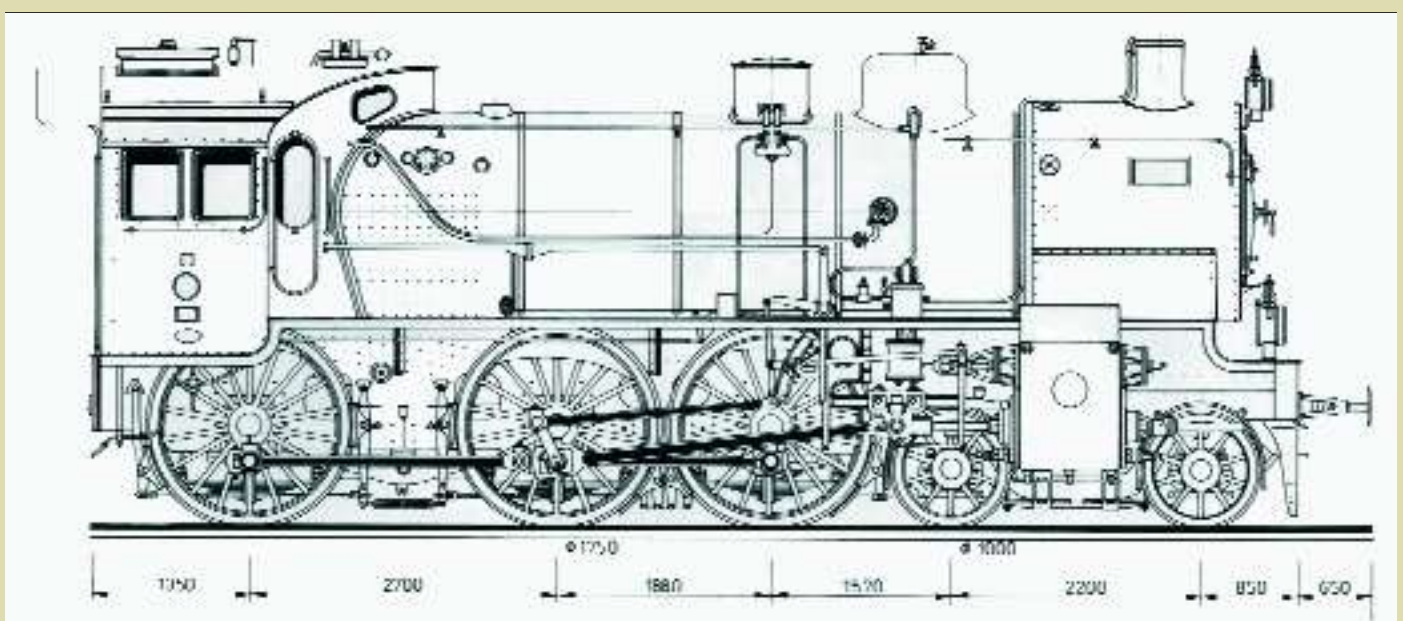
Op de eerste locomotieven was de stoomdom aan de voorzijde van de

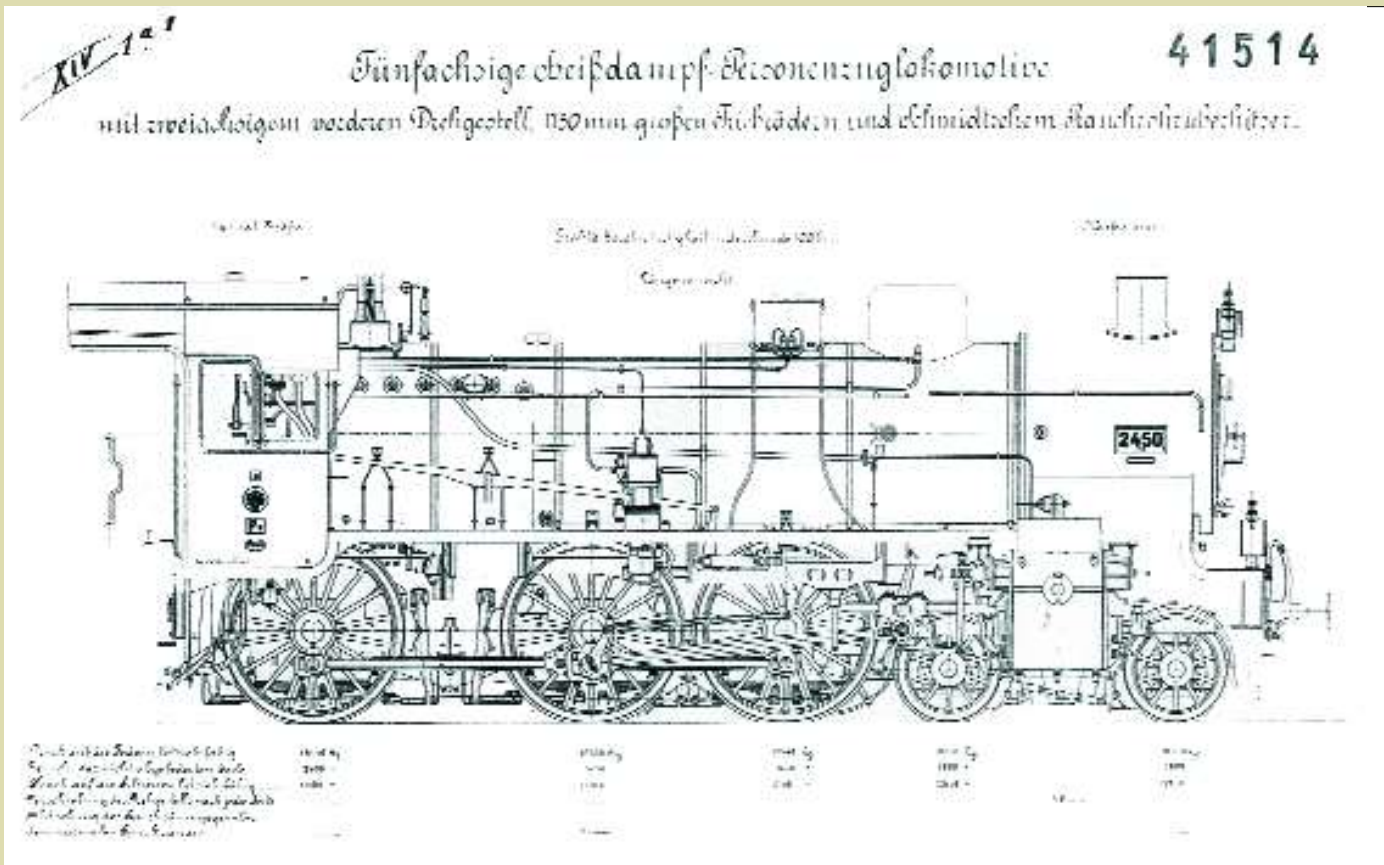
stoomketel geplaatst, op de eerste ketelring. De zandkist was achter de stoomdom aangebracht. Bij de locomotieven, geleverd na 1920, werden de zandkist en stoomdom omgekeerd aangebracht. Op een laatste variant bracht men aan weerszijden van de zandkist een stoomdom aan : de eerste voor de stoomafname, de tweede voor de voeding van de ketel. Meerdere P8'en hadden zelfs twee stoomdommen en twee zandkisten. Het betreft de machines die hun stoomketel inruilden voor deze van een G10 (Belgisch type 90). De G10 (E), een goederenversie van de P8, verscheen in 1910. Met uitzondering van het wielstel, was de G10 bijna identiek aan de P8.

In de loop der jaren werden de P8'en verbeterd. Hier vermelden we : het gebruik van cilinders met een kleinere diameter, een Knorr-voorverwarmer en geremde draaistellen.

Vanaf midden jaren '20 begon men windleiplaten te monteren op de nieuwbouwlocs. De andere eenheden ontvingen hun windleiplaten tijdens een verblijf in de werkplaats.

Dit plan toont ons het ontwerp van de eerste 10 P8'en in originele versie met winddicht machinistenhuis.





Het originele plan van de P8 uit 1905.

De elektrische verlichting deed zijn intrede in 1931 en kwam in de plaats van de gasverlichting. Een gastank was achteraan de tender, boven de gereedschapskoffer, geplaatst.

Er werden verschillende types tenders aan deze machines gekoppeld. De eerste P8'en werden gekoppeld aan tenders op draaistellen van het type 2'2'T16,5. De volgende ontvingen een tender van het type 2'2'T21,5. Aan talrijke locs koppelde men een tender met grotere watervoorraad van het type 2'2'T31,5. Men kon ook nog tenders van het type 2'2'T20, 2'2'T21, 2'2'T30, 3T16 en 3T20 aantreffen (deze twee laatste hadden drie assen). Met het eerste cijfer duidt men de asindeling aan (2'2' = twee tweessige draaistellen, 3 = tender op 3 assen), T = tender, het laatste cijfer geeft de watercapaciteit in m³.

Na de Tweede Wereldoorlog koppelde de DB aan een aantal eenheden een badkuiptender. Een aantal machines ontving bij deze gelegenheid een gesloten machinistenhuis.

De nummering van het KPEV-materieel was zeer bijzonder. Iedere ED (Eisenbahndirektion), in totaal 21, had zijn eigen nummers, gevolgd door de naam van de directie.

Hierdoor konden meerdere P8'en van verschillende directies hetzelfde nummer dragen (in theorie 21 maal!).

TECHNISCHE KENMERKEN

Hier de algemene kenmerken van de P8. Ze kunnen verschillen volgens de subreeks.

ALGEMEEN

Bouwjaren :	1906-1923
Aantal gebouwde locomotieven :	3956
Vermogen :	1180 pk (NMBS : 1400 pk)
Maximale snelheid :	100 km/h
Diameter van de drijfwielen :	1,750 m
Diameter van de draagwielen :	1,000 m
Lengte van de locomotief zonder tender :	11,150 m
Totale radstand :	8,350 m
Rijvaardig totaalgewicht :	78,2 t
Ledig totaalgewicht :	70,7 t
Adhesiegewicht :	51,6 t
Gemiddelde asdruk :	17,2 t

STOOMKETEL

Maximale keteldruk :	12 kg/cm²
Diameter van de stoomketel:	1,600 m
Lengte van het rooster :	2,600 m
Breedte van het rooster :	1,010 m
Roosteroppervlakte :	2,64 m²
Verwarmd oppervlak van de vuurhaard :	14,58 m²
Totaal verwarmd oppervlak :	143,9 m²
Verwarmd oppervlak van de oververhitter :	58,9 m²
Aantal kleine vlampijpen :	119
Aantal grote vlampijpen :	26

AANDRIJVING

Aantal cilinders :	2
Expansie :	eenvoudig
Walschaerts-stoomverdeling	
Diameter van de cilinders :	575 mm (595 mm voor 1911)
Zuigerslag :	630 mm



De eerste P8 werd geleverd aan de directie van Cöln, waar ze als "Cöln 2401" ingeschreven werd. Maar in de praktijk begon bij iedere ED de inschrijving van de P8'en bij 2401.

De officiële livrei van de Pruisische machines was olijfgroen voor de stoomketel en het machinistenhuis. De rookkast en de bovenzijde van de voetplaat kreeg een zwarte verflaag. De wielen, het chassis, het stangenstelsel, de kopbalk, het draaistel, de buffers en de randen van de voetplaat waren in het rood geschilderd. De opschriften werden in het geel aangebracht.

In totaal werden 3956 P8'en gebouwd die op volgende manier onderverdeeld werden :

- 3561 voor de Duitse netwerken :

- 3503 locomotieven gebouwd voor de Pruisische Spoorwegen (waarvan 2350 geproduceerd tussen 1906 en 1918 en 1153 eenheden tussen 1920 en 1923). De laatste 36 werden direct geleverd aan de DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, opgericht op 1 april 1920 door fusie van praktisch alle maatschappijen), genummerd als 38 4026 tot en met 38 4051;
- 40 machines gebouwd voor de Badische Staatsbahn (Badische Staatspoorwegen);
- 13 locs gebouwd voor de Friedrich-Franz Eisenbahn Mecklenburg (Mecklenburgse Spoorwegmaatschappij);
- 5 machines gebouwd voor de Oldenburgische Staatsbahn (Oldenburgse Staatsspoorwegen).

- 395 gebouwd voor het buitenland :

- 295 voor de Roemeense spoorwegen, waarvan 230 gebouwd vanaf 1923 door Resita (139) en Malaxa (91);
- 65 voor de Poolse Staatsspoorwegen (PKP);
- 5 voor de Litouwse spoorwegen.

In totaal droegen 15 firma's bij aan de bouw :

- in Duitsland : Schwartzkopff (later BMAG) (1115), Henschel (792), Linke-Hofmann (423), Humboldt (403), Schichau (370), Borsig (150), AEG (126), Vulcan (107), Wolf (95), Hanomag (40), Karlsruhe (40), Union Giesserei (35) en Hohenzollern (30);
- in Roemenië : Resita (139) en Malaxa (91).

Op 21 oktober 1925 voerde de DRG een nieuw nummeringsysteem in, waarbij de P8'en geklasseerd werden als reeks 38 : 38 1001 t/m 4051

De P8'en waren gekend als zeer robuuste en betrouwbare machines. Ze kregen de gemeenschappelijke bijnaam "Mädchen für Alles" (vrij vertaald : "Meid voor alle



Borsig bouwde in 1913 de P8 "Saarbrücken 2435". Men kan de grote zware schaarstoel (steun van de stoomverdeling) en de twee ongelijke vensters waarnemen.

werk). Het stoken was niet altijd makkelijk, zeker wanneer men alle vermogen nodig had bij 100 km/h.

Het comfort in het machinistenhuis was zeer rudimentair en de rit met de tender vooraan was zelfs zeer zwaar. Maar ze waren wel zonder twijfel één van de meeste geslaagde Duitse stoomlocomotieven. De zeer goede samenwerking tussen de verantwoordelijken van de KPEV en de bouwers hebben zeker bijgedragen tot het slagen van de P8'en. In 1910 werd overigens de stoomketel van de P8 gebruikt voor de nieuwe machines van het type G10 (E).

Ze werden in gans Duitsland ingezet. In 1932 waren ze in niet minder dan 230 stelplaatsen te vinden. Tot aan de Tweede Wereldoorlog domineerden ze het reizigersverkeer.

DE P8'EN IN BELGIË

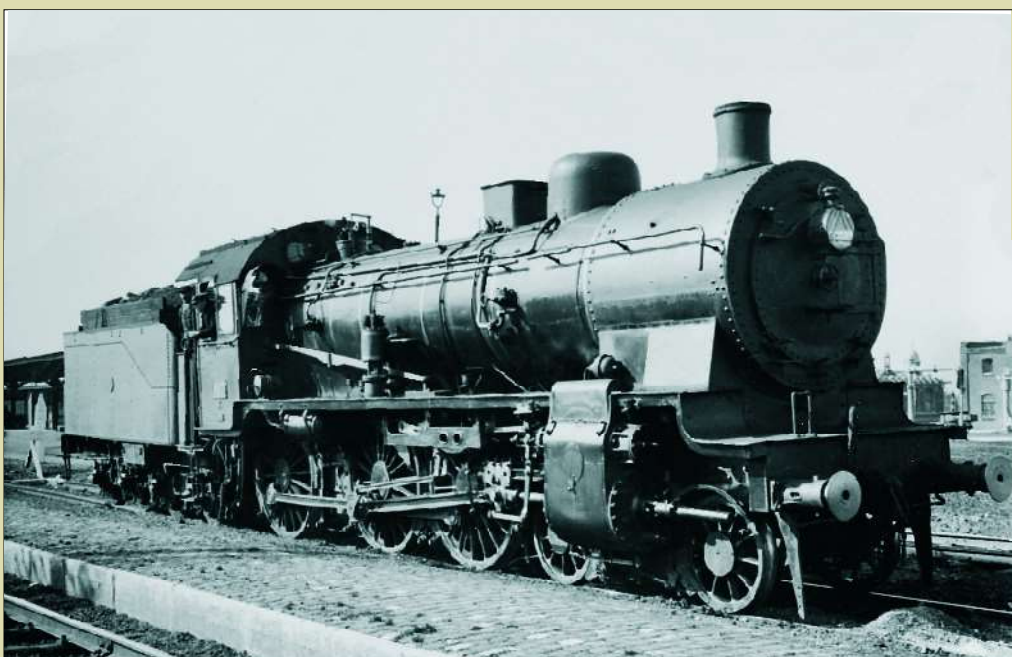
De eerste P8'en kwamen nog voor het einde van de Eerste Wereldoorlog aan in België. Het betreft 35 machines die nieuw

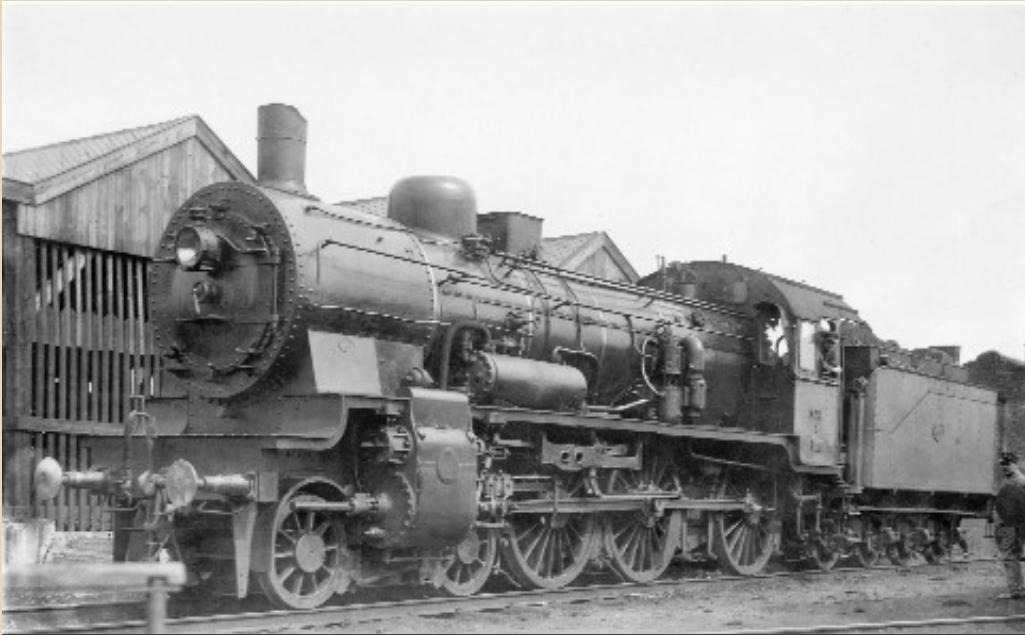
geleverd werden aan de "Militair-Generaldirection Brussel" (MGDB). De MGDB werd in Brussel geïnstalleerd op 1 juni 1915 en viel onder de bevoegdheid van de "Feldeisenbahnehef" (Chef van de spoorwegen tijdens de veldtocht, vergelijkbaar met de graad van generaal-majoor bij het leger).

De meeste spoormannen weigerden te werken voor de bezetter. Hierdoor stond het MGDB in voor de uitbating van het normaalspoornet, met inbegrip van de lijnen van de privé-maatschappijen. Enkel de Buurtspoorwegen stonden nog ter beschikking van de burgerbevolking.

Krachtens het artikel 7 van de voorwaarden van de Wapenstilstand, getekend op 11 november 1918, moest de Belgische Staat 2227 Duitse locs als schadevergoeding ontvangen, waarvan 2075 geleverd door de KPEV en 152 afkomstig van de andere netten. Dit effectief omvatte 168 P8'en, waarvan drie toebehoorden aan de Friedrich-Franz Eisenbahn Mecklenburg.

De 6527, hier in originele staat, werd in de jaren dertig vereeuwigd in het station van Gent-St.-Pieters. Deze P8 van de tweede bouwserie (75 t), gebouwd door Schwartzkopff, kwam in 1918 onder het Pruisische nummer "Elberfeld 2627" in dienst. Ze werd als de 64.127 in mei 1961 geschrapt te Merelbeke Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.





In 1919 werd de Pruisische "Altona 2463" toegewezen aan de Belgische Staat. Ze kreeg in 1925 het nummer 6559 en werd in 1946 de 64.159. BMAG (Schwartzkopff) bouwde de loc in 1918. Deze foto, gemaakt in 1930 te Liège, toont ze in haar originele staat. Het was een P8 van de tweede serie (75 t, met grote schaarstoel) en het machinistenhuis met twee ongelijke vensters. De Knorr-voorverwarmer is duidelijk zichtbaar op de voetplaat ter hoogte van de eerste aangedreven as.

Een tender van het type 34 van 20 m³ is aan de loc gekoppeld.

Foto : onbekende auteur. verzameling TSP.

De eerste P8'en, die in 1919 aankwamen, werden verdeeld tussen de stelplaatsen van Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Charleroi, Liège, Namur, Mons, Jemelle, Kortrijk, Tournai en Herbesthal. Het volgende contingent was bestemd voor Merelbeke, Montignies, Tienen, Muizen, Aalst, Brugge, Ottignies en Landen.

In al deze stelplaatsen werden ze toe-

gewezen voor het slepen van lichte exprestreinen, de semi-directe treinen, omnibussen en zelfs op toevallige basis voor lichte goederentreinen.

Vanaf 1 januari 1925 voerde de Belgische Staatsspoorwegen een nieuw nummeringssysteem in. De P8'en werden geklasseerd als type 64, met de nummers 6401 tot 6568. In feite

kwamen de laatste drie Pruisische cijfers overeen met de nieuwe nummers. Hier drie voorbeelden : de 6402 is de ex-"Cöln 2402", de 6486 is de ex-"Essen 2486" en de 6532 is de ex-"Elberfeld 2532".

Het merendeel van de P8'en werd tijdens grote revisies aan de Belgische normen aangepast.

Op 25 mei 1939 wacht de 6468 te Brussel-Zuid op zijn volgende dienst. Deze P8 werd in 1917 door Humboldt gebouwd en kwam met het Pruisische nummer "Essen 2460" in dienst. In het begin van Wereldoorlog II behoorde deze loc toe aan Merelbeke. Ze werd op 18 december 1940 "uitgeleend" aan de DR en toegewezen aan de stelplaats van Hildesheim. Na de oorlog keerde ze niet terug naar België, maar bleef achter in het Oosten en werd tussen 1945 en 1949 door de sovjets ingezet.

Foto : H.G. HESSELINK, verzameling Du Cabri.



De belangrijkste aanpassingen waren het plaatsen van een ACFI-voorverwarmer, buffers, rookkastdeur, schoorsteen en lantaarns. De meeste P8'en waren voorzien van gasverlichting, maar de Belgische Staat verving dit systeem al snel door petroleumlampen.

Het blijft een open vraag of zij ooit de genormaliseerde chocoladebruine schildering van de Belgische Staatsspoorwegen van 1900 hebben gedragen. We weten wel dat de NMBS ze vanaf 1930 schilderde in de nieuwe overwegende groene livrei, die we allemaal zo goed kennen.

Tijdens een bombardement in de eerste dagen van WO II werd de 6408 van depot Mons (Erfurt 2407) ernstig beschadigd en geschrapt in mei 1941. De 167 resterende machines waren toegewezen aan de volgende depots : Mons (21), Merelbeke (20), Liège (18), Aalst (16), Montignies (16), Ottignies (16), Tournai (12), Brussel-Zuid (12), Landen (11), Tienen (10), Leuven (7) en Muizen (8).

Tussen november 1940 en februari 1942 werden alle P8'en, met uitzondering van de geschrapte 6408, "uitgeleend" aan de DR en toegewezen aan de regionale directies van Köln, Essen, Hamburg, Münster, Karlsruhe, Wuppertal, Halle en Hannover.

Wordt vervolgd...

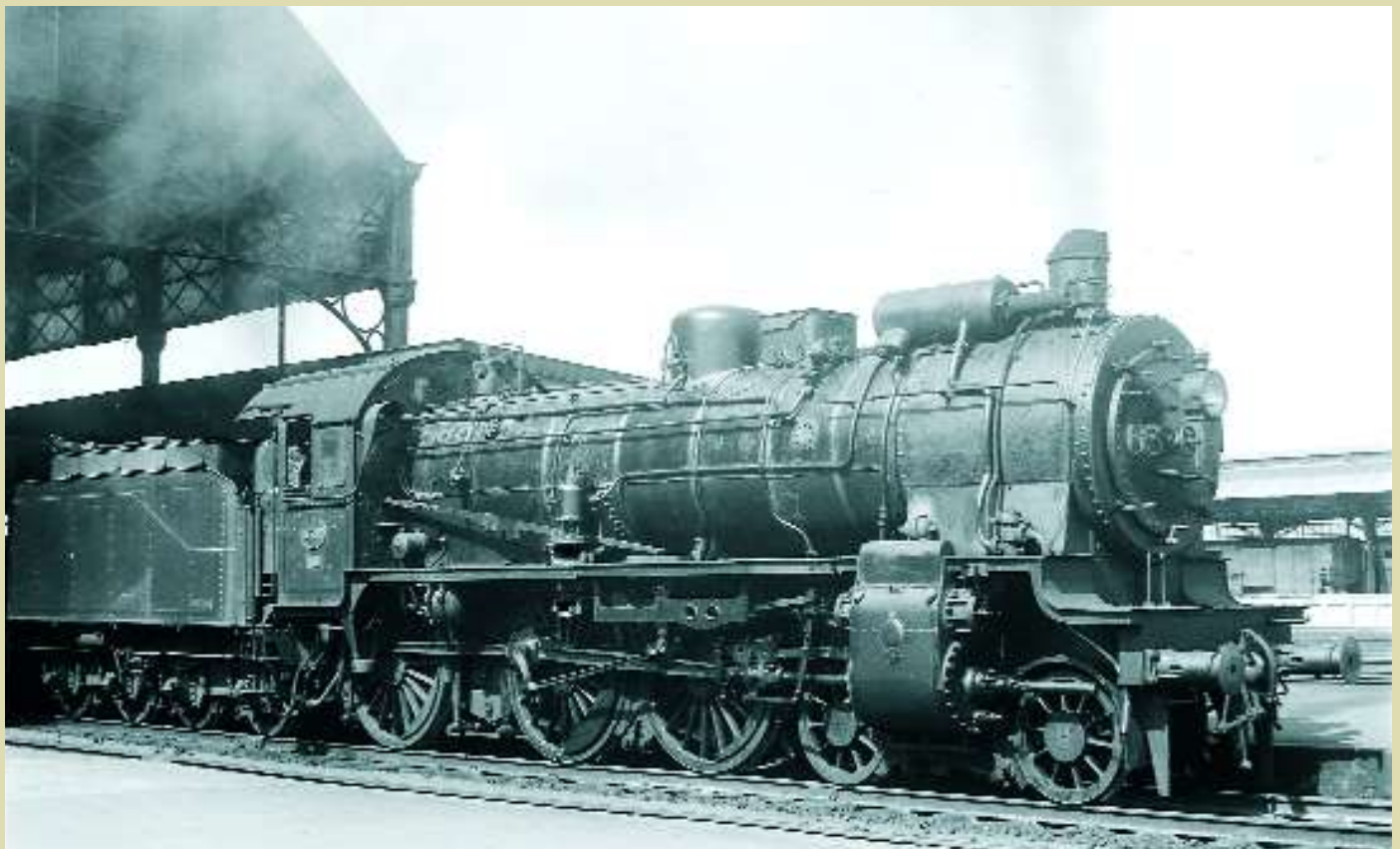


Hier een mindere foto van de 6438, de latere 64.038. Ze werd in 1918 gebouwd door Henschel en werd toegewezen aan de MGD van Warszawa met het nummer "Warszawa 2438". In het begin van de oorlog deed ze dienst in Merelbeke, maar op 12 januari 1941 werd ze "uitgeleend" aan de DR en toegewezen aan de RBD Köln. Na haar terugkeer in België had ze volgende opeenvolgende stelplaatsen : Haine-St.-Pierre (26-07-1946), Bertrix (04-09-1946), Montignies (14-05-1949), Mol (09-09-1957), Hasselt (27-05-1960) en tenslotte Ath (22-09-1963), waar ze geschrapt werd op 22 maart 1965. Ze is uitgerust met een ACFI-voorverwarmer, waarvan de apparatuur zichtbaar is achter de schoorsteen en op de voetplaat.

Foto : auteur onbekend.

De 6501 werd op 30 augustus 1930 vereeuwigd te Mons. Deze P8, in 1918 gebouwd door Henschel, kreeg het nummer "Hannover 2505". In het begin van de oorlog werd ze ingezet vanuit Latour. Ze keerde op 23 januari 1941 terug naar Duitsland en werd toegewezen aan de RBD Wuppertal. Na haar terugkeer had ze Berchem (30-06-1945) en Brugge (03-11-1955) als stelplaats en werd op 20 augustus 1963 geschrapt. Ze bezat een ACFI-voorverwarmer, waarvan de apparatuur zichtbaar is achter de schoorsteen. De machine is gekoppeld aan tender 22.014 van het type 36 (22 m³).

Foto : H.G. HESSELINK, verzameling Du Cabri.



Frankrijk

X2800 : geliefd maar bijna aan het einde

Wanneer het gaat over bij de amateurs geliefde SNCF-motorwagens, gaat het over hen. Het moet gezegd dat de X2800'en - ook de "Blauwen uit de Auvergne" genoemd - met hun jaren '50 look en hun onnavolgbare en indrukwekkende geluid - voor elk wat wils boden. Aangezien het definitieve einde in zicht komt (waarschijnlijk in 2008) bereikt de interesse voor deze ééndelige versie van de befaamde RGP1 een begrijpelijk hoogtepunt.

Tussen 1957 en 1962 werden 119 exemplaren gebouwd. Ze werden uitgerust met een MGO-motor van 605 kW waarvan de faam al snel ook buiten de grenzen bekend werd. Deze motorwagens met een lengte van 27,73 meter (bijna een record) maakten indruk en verspreidden zich zeer snel over een groot deel van het net. Ze werden voor-al ingezet als sneltrein waar ze zonder onderscheid op hoofdlijnen (Caen - Rennes, Caen - Tours, Dijon - Reims, Dijon - Metz, Marseille - Briançon,...) op dwarslijnen en hun zijtakken (Rennes - Brest, Rennes -

Quimper, Poitiers - La Rochelle, Marseille - Nice,...) als op internationale verbindingen (Lyon - Torino) werden ingezet. Dit waren echter diensten die hun langzaam maar zeker ontfutseld werden wegens concurrentie met de X4500 "Caravelles" en politieke invloed, waardoor hun loopbaan in 1976 een keerpunt bereikte.

Op het programma stond dan een modernisering met het verdwijnen van de traditionele beige-rode livrei. Ze werden gecentraliseerd in Toulouse, Limoges en Lyon met het oog op een inzet in het Centraal Massief, een regio die werd uitgekozen als hun vast inzetgebied. Een goede keuze zo bleek : ze waren al snel geliefd als de ideale motorwagens op berglijnen.

Dit blijkt uit volgende gebeurtenis van 12 juli 1990 op het baanvak Morez - Morbier (5 km), gekend als "de bochten van Morez", met een hellingsgraad van 30 %, drie tunnels en vier viaducten (samen 1,8 km lang). Hier werden in moeilijke omstandigheden in plaats van de ene reglementair toegelaten, drie aanhangwagens zonder problemen naar boven gesleept. De dienstregeling werd niet gerespecteerd, maar wat een krachttoer! Dit voorbeeld toont hun kunnen en ze

hebben nooit teleurgesteld. Enkel vanaf 1998 begon hun glans te verbleken en het effectief werd met een kwart verminderd tussen 1998 en 2000.

Vanaf dan werden vervangen door de reeksen X72500 en X3500. De betrouwbaarheid van de nieuwkomers liet echter te wensen over, waardoor de buitendienststellingen werden afgeremd.

Tussen 2000 en 2002 werden er gemiddeld zeven motorwagens per jaar afgevoerd, daarna slechts drie per jaar.

Ook een andere factor speelde in hun voordeel : de regio's (bevoegd voor deze materie) wensten betere bediening van de verschillende lijnen. Ondanks deze vertragingen zal de inzet van deze welhaast 50 jaar oude voertuigen toch verder verminderd worden.

Zo leggen alle eenheden samen van de stelplaats Limoges 11500 km af, wat een gemiddelde van slechts 117 km per dag/per motorwagen betekent. Alhoewel sommige motorwagens toch nog 350 km halen blijkt hieruit duidelijk hun verdere marginalisatie

De X2800 midden in het Centraal Massief : een motorwagen van Lyon-Vaise met een bijwagen reeks XR6100 verzekert trein 57666 Lyon - Le Puy op 23 juli 1996 in Vorey op de lijn St.- Etienne - Le Puy.

Gilbert LAURENT.



Kortom, het einde is in zicht. Toch wordt er met de reeks nog geschoven. Zo verhuisden in december 2004 nog enkele motorwagens voor rekening van de regio Franche-Comté van Lyon naar Dijon. Dit is de derde stelplaats waar ze vandaag worden ingezet en de dertiende sinds hun indienststelling. Tot slot een overzicht van de diensten (hoofdzakelijk op enkelspoor) waar de nog 39 overgebleven motorwagens worden ingezet sinds december 2005 :

- Zes motorwagens van depot **Dijon-Perrigny**, waarvan twee reserve, verzekerden diensten op de lijn Dijon - Dole - Morez - St.-Claude.

Op de inzetreeks staan vier wekelijkse omlopen, waaronder een vertrek in Dijon om 17.00 uur, met twee motorwagens op maandag, vrijdag en zaterdag. Op vrijdag wordt trouwens met twee bijwagens tussen de motorwagens gereden.

Een andere lijn in de Jura, waar ze worden ingezet, is Besançon - Morteau, vlakbij de Zwitserse grens. Het gaat om één dagelijks treinpaar van maandag tot vrijdag met vertrek in Besançon om 17.26 uur en terugkomst om 8.11 uur. Op het korte maar steile baanvak Besançon - Le Valdahon rijden bijkomende treinen.

Tot slot vinden we de X2800 ook op de hoofdlijn Straatsburg - Lyon aan de voet van de Jura. We vinden ze op het baanvak Besançon - Lons-Le-Saunier waar ze van dinsdag tot donderdag rijden, met vertrek in Besançon meestal om 13.40 en 18.35 uur en met terugritten



FOTO 72-05 Op 11 september 2002 wacht een trein, verzekerd door de X2913 met bijwagens, te Monsempron Libos op het vertrek naar Agen. *Alain DEFECHEREUX.*

om 11.34, 17.23 en 18.55 uur.

- Tien motorwagens van **Lyon-Vaise**, waarvan vier reserve, worden ingezet op de lijn van Dombes en ten noordoosten van Lyon.

Ook al zijn er dan relatief weinig treinen, met slechts vier heenritten tussen Lyon en Bourg (aankomst in Bourg om 7.19, 17.35, 18.06 en 19.13 uur) en vijf terugritten (vertrek in Bourg om 6.22, 6.50, 7.31, 18.10 en 19.17 uur), toch is hun

samenstelling vrij spectaculair.

Ze bestaan vrijwel steeds uit twee motorwagens met daartussen drie bijwagens. Enkel tussen zaterdag om 10.00 en zondag 17.00 is hun werk wat lichter.

- Negen andere motorwagens van **Lyon** (waarvan eveneens vier reserve) die geschikt zijn voor 140 km/h (120 km/u voor de rest van de reeks) verzekerden twee treinparen tussen Clermont-Ferrand en Montluçon.

Familiebijeenkomst op het plateau van de Jura tijdens de kruising van treinen 57261 en 57256 op de lijn Besançon - Le Locle (CH) waarbij drie X2800 samenkwamen. L'Hôpital-du-Gros-Bois, 13 augustus 1993. *Gilbert LAURENT.*



Drie treinen rijden via Volvic en de vierde via Gannat ("viaductenlijn"). Aankomst in Montluçon om 7.26 en 20.28 uur, vertrek om 5.33 en 10.23 uur. De uitwisseling met het depot in Lyon wordt verzekerd door een rit in treinschakeling (aankomst Clermont om 9.10) en twee terugritten (vertrek in Clermont om 11.38 en 18.18 uur). Op zondag rijdt een treinpaar samengesteld uit X2800+3 R + X2800, met aankomst in Clermont om 14.08 via Thiers en vertrek om 17.51 via St. Germain-des-Fossés.

● In **Limoges** bevinden zich 14 motorwagens waarvan er - afhankelijk van de dag - vier tot tien worden ingezet. Ze verzekeren verschillende en afwisselende diensten rond de hoofdstad van de Limousin. Van dinsdag tot donderdag is er één treinpaar tussen Limoges en Brive via Uzerche (vertrek in Limoges 17.30, aankomst 7.31) waarna een dienst naar Poitiers wordt verzekerd (vertrek om 16.08 en 17.20 op vrijdag, 17.20 en 18.35 op zondag en terugkomst om 7.53 op maandag, 21u47 op vrijdag en 14.41 op zaterdag). Wat de andere lijnen en de gebruikte samenstelling betreft is er een uitschieter op de lijn Brive - Clermont via Tulle op zondag. Deze trein bestaat uit twee motorwagens met daartussen twee bijwagens (vertrek Brive 18.20). Tot slot een tip om

FOTO 72-06 De X2800'en waren enkel naar aanleiding van Expo 58 en van speciale ritten in België te zien. Op 30 mei 1981 verzekerden X2829 en bijwagen XR6052 een speciale trein van Brussel-Zuid naar Clermont Ferrand.

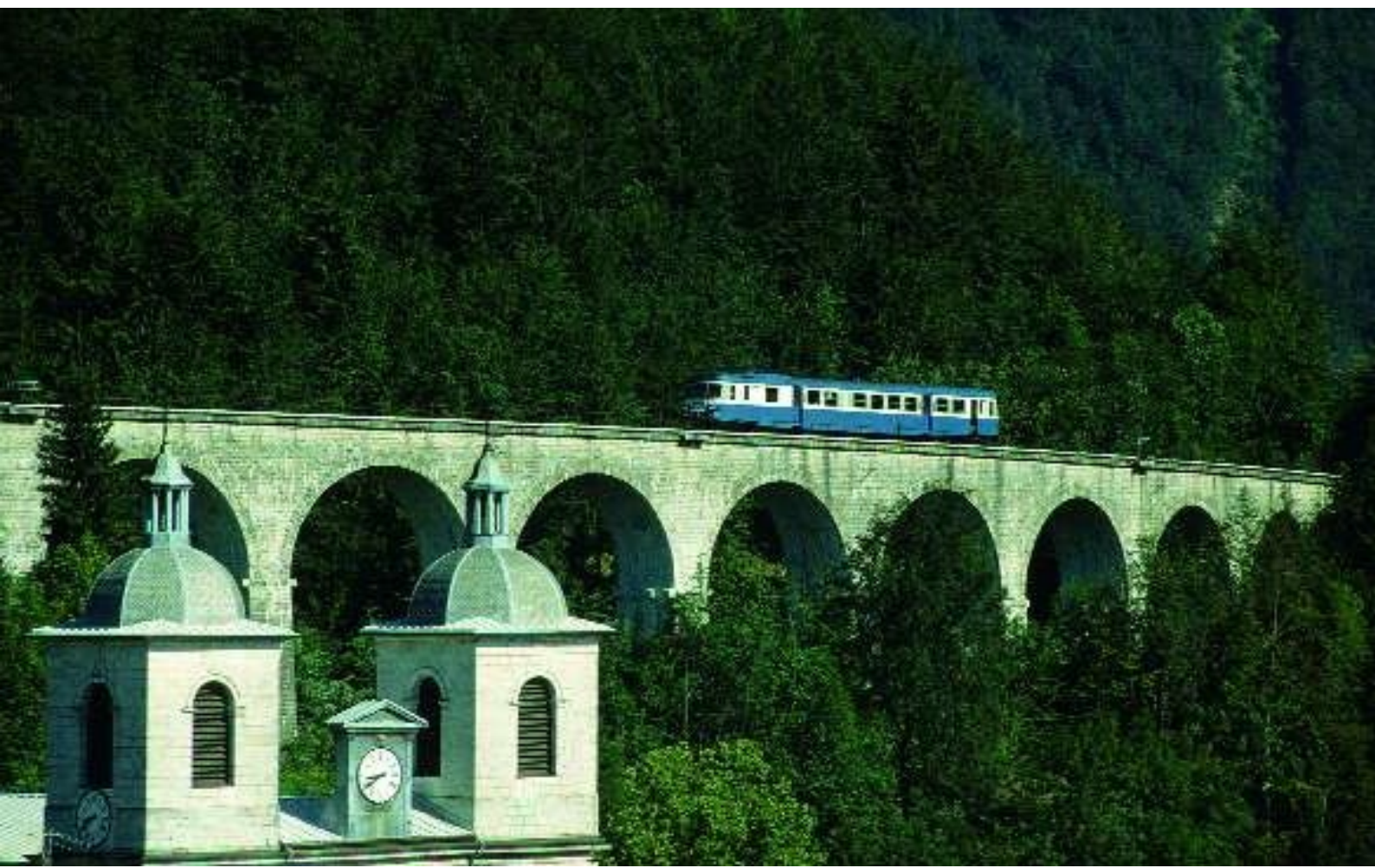
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

de liefhebbers te laten watertanden : tijdens de zomer van 2006 wordt er misschien voor het laatst de "train touristique des Gorges de l'Allier" over de befaamde lijn van de Cévennes ingelegd. De trein bestaat uit twee motorwagens met daartussen

drie bijwagens en rijdt volgens volgende dienstregeling :
Langeac 9.10 - Langogne 11.00
Langogne 11.15 - Langeac 12.58

Gilbert LAURENT

Op een helling van 30 % aan het einde van de bochten van Morez passeert trein 57592 St.-Claude - Dijon op 12 juli 1990 de kerk van Morbier op een hoogte van 860 m. G. LAURENT.



Duitsland

Het einde van de motorwagens 624/634

Om de oude vooroorlogse motorwagens, ingezet in het lokale verkeer, te vervangen, bestelde de DB in 1959 een nieuwe reeks van driedelige motorwagens.

In 1961 leverden MAN en Uerdingen elk twee prototypes, resp. genummerd VT 23 501 t/m 504 en 624 505 t/m 508 en VT 24 501 t/m 504 en 624 501 t/m 504 (één nummer per wagen).

Ze worden gevolgd door in het totaal 40 motorwagens gebouwd door MAN, in dienst genomen tussen 1964 en 1966. Ze bestonden uit twee gemotoriseerde rijtuigen met daartussen een gewoon rijtuig. (B'2' + 2'2' + 2'B'). Samenstelling: ABD + B+ ABD.

Elke gemotoriseerd rijtuig had een MAN-dieselmotor van 330 kW. De aandrijving gebeurde door een hydraulische transmissie op het eerste draaistel. De maximumsnelheid bedroeg 120 km/h en de totale massa bedroeg voor de gemotoriseerde delen 43 t en het rijtuig 32 t.

Ze werden genummerd als VT 24 601 t/m 680 en 624 601 t/m 680 (reeks 924 voor de tussenrijtuigen) en toegewezen aan de stelplaatsen van Braunschweig, Osnabrück, Nürnberg, Trier en Frankfurt. In 1969, testte men op een van de stel-

FOTO 72-07 Tot 10 december 2005 werd het reizigersverkeer tussen Nieuweschans (NI) en Leer (D) verzorgd door de reeks 634. Nu worden de diensten gereden met DB-motorwagens van de reeks 614.

Op 25 oktober 2005 overschrijft de RB8445 de oude draaibrug over de Westerwolsche Aa te Nieuweschans.

Philippe DE GIETER.



Op 4 november 2005 wacht het motorstel SA 110-11 + 110-01 (ex-624 605 en 624 609) in het station van Szczecinek op het vertrek naar Runowo Pomorskie. Bas LAGEWEG.

len een pneumatische ophanging uit. Tot 1974 werden twaalf ander stellen uitgerust met dergelijke ophanging. Ze werden vernummerd als reeks 634.934.

Als gevolg van verdergaande elektrificatie en de levering van de motorstellen reeks 614 werden alle stellen van de reeks 624/634 in 1980 gegroepeerd in Osnabrück en Braunschweig.

Tussen 2001 en einde 2005 werden ze één voor één buitendienst gesteld, te beginnen met de reeks 624.

In 2005 werden verschillende stellen 624 verkocht aan de Poolse spoorwegen, dankzij de financiële tussenkomst van de provincie Wojewodztwo Zachodniopomorskie (Pommeren). Ze werden ingeschreven als reeks PKP SA 110-01 t/m 14 voor de gemotoriseerde rijtuigen en SA 112-01 tot 05 voor de andere rijtuigen. De vijf stellen worden ingezet op verschillende lijnen tussen Szczecin - Kolobreg, Goleniow - Nowograd en Runowo Pomorskie - Szczecinek.

De andere stellen van de reeks 624 634 zouden dezelfde weg volgen.



Luxemburg

Moulinexen geschrap

Op 10 december 2005 stelde de CFL de laatste motorstellen met roestvrije kast, in de volksmond genoegzaam "Moulinex" genoemd, definitief terzijde.

In februari 1972 voerde de CFL met het SNCF-motorstel Z6185 een aantal testritten uit op de onder 25 kV geëlektrificeerde lijnen van het Groothertogdom. Als gevolg van de zeer positieve resultaten bestelde men in september 1972 een reeks van zes vrijwel gelijke treinstellen : een motorrijtuig met slechts één gemotoriseerd draaistel (asindeling van het stel : 2'B' + 2'2') gekoppeld aan een enkel rijtuig. Ook waren er maar twee toegangsbalkons aanwezig in plaats van drie. De binneninrichting voorzag 2 x 2 zitplaatsen tegenover elkaar (in plaats van 2 x 3) met fluwelen bekleding in 1ste klas en synthetische in 2de klas. Ze konden 172 reizigers zittend vervoeren, waarvan zestien in eerste klas.

Constructeur Carel Fouché leverde het materieel tussen december 1974 en maart 1975. Ze kregen de nummers Z251 t/m 256.

Het eerste motorstel werd op 25 maart 1975 in het station van Luxembourg officieel voorgesteld, waarna een rit naar Wasserbillig gereden werd.



Op 18 september 2001, wacht RB-trein 6941, bestaande uit twee "Moulinexen" van de reeks Z250, in het station van Athus het vertrek naar Luxembourg via Rodange af. Alain DEFECHEREUX.

Vanaf 1 juni 1975 kregen de "Moulinexen" een eigen omloop. Ze reden op alle geëlektrificeerde lijnen van het net en namen praktisch alle trajecten over die tevoren met dieselmaterieel gereden werden. Ze verzekerden zelfs de exprestreinen Luxembourg - Metz en bedienden regelmatig het station van Athus.

Op 24 maart 1981 had de 254 een ern-

stig ongeval in Luxembourg en werd voor herstelling teruggestuurd naar de fabriek. Als vervanging huurde de CFL vanaf 31 maart 1981 bij de SNCF het motorstel Z6169. Het werd uiteindelijk door de CFL op 19 mei 1982 overgenomen en vernoemd als Z261. Later, vanwege nijpend materieeltekort, schafte de CFL zich een tweede SNCF-motorstel aan : de Z6168, vernoemd als Z262.

FOTO 72-08 Doorrit op 17 september 1980 van motorstel Z 254 tussen Berchem en Bettembourg. Ze werd op 24 maart 1981 samen met de Z253 het slachtoffer van een ontsporing, wat leidde tot een langdurige herstelling. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 72-09 Op 5 september 2003 verzekerde de Z262 (ex-Z6168 SNCF) een trein Luxembourg - Longwy via Petange. De trein bereikt weldra Mont-St.-Martin. Pierre HERBIET.

Het onder draad brengen van bijna het ganse Groothertogelijke spoornet, bracht de "Moulinexen" tot Ettelbruck en Diekirch.

De laatste jaren werden de "Moulinexen" voornamelijk ingezet tijdens het spitsuur. In 2005 bezat de reeks Z250 nog slechts twee ritdagen, terwijl de twee Z260'en ingezet werden tijdens het piek uur. De verdere modernisering van het net en de vernieuwing van het reizigersmaterieel (de nieuwe DOSTO-rijtuigen en de motorstellen reeks Z2200) hadden de buitendienststelling van de "Moulinexen" bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 11 december 2005 tot gevolg. Dezelfde dag werd met de Z253 een afscheidsrit gereden, waarbij praktisch alle elektrische lijnen van het net bereden werden : Luxembourg - Diekirch - Wiltz - Gouvy (zie p. 54) - Luxembourg - Wasserbillig - Mertert - Luxembourg.

De Z252 komt op 18 juni 2005 aan te Dudelange-Usines.

**Hieronder : nogmaals de Z262, ver-
eeuwigd op de lijn naar Wasserbillig.**
Foto's Emile BECKER.



Sinds 11 december 2005 staan dieselstellen reeks 628 van de DB in voor de lokale treinen tussen Luxemburg en Kleinbettingen. Deze stellen dienen als vervanging voor de zes verkochte motorstellen van de reeks 2100 aan de SNCF (zie ODB 71 pagina 13). Het gaat wel om een tijdelijke maatregel in afwachting van de inzet van het nieuwe materieel : trek/duw-dubbeldeksstellen (DOSTO'S) in combinatie met een locomotief van de reeks 3000. Op 30 januari 2006 verlaat de 628 455 Capellen richting Luxemburg. Serge PLETGEN.



Nederland

Reeds het einde voor de "Railhoppers" van NS

Met de invoering van de nieuwe dienstregeling op 11 december 2005 stelde NS reeks SM90 (stoptreinmaterieel), bijgenaamd "Railhoppers", buiten dienst. Deze kleine prototypereeks van negen gelede motorstellen (2101 t/m 2109), gebouwd door Talbot uit Aachen, verscheen in 1994 op het Nederlandse spoornet. Ze waren oorspronkelijk bedoeld als opvolger voor de motorstellen "Mat 64" (plan V). De SM90 waren 30 cm breder (3,20 m)

dan het gangbare Nederlandse materieel. Deze breedte liet een 2+3 stoelenopstelling in tweede klasse toe. Maar onder druk van de reizigers kregen ze allen later de in Nederland gangbare 2+2 opstelling. Enkel de 2101 t/m 2105 waren oorspronkelijk met de 2+3 opstelling uitgerust. Door hun breedte konden ze ook enkel ingezet worden op de spoorlijn Zwolle - Emmen, die op een aantal plaatsen was aangepast.

Dit materieel (asindeling 2'Bo'+Bo'2') bezat vier driefasige asynchrone tractiemotoren, die een gezamenlijk vermogen van 1200 kW leverden. Hierdoor was een snelheid tot 160 km/h mogelijk. Ze waren 52,34 m lang en wogen 97 t. Door de gebruikte nieuwe technologie,

waren er na de aflevering veel storingen. Het duurde twee jaar vooraleer deze opgelost waren. Hierdoor kwam er ook nooit een vervolgorde.

De laatste jaren waren er ook enige technische problemen : eind 2001 had men last met de elektrodynamische remuitrusting en begin 2003 begon de lijm, waarmee de wielen aan de as bevestigd zijn, los te laten. In beide gevallen werd de reeks tijdelijk aan de kant gezet.

De werkplaats van NedTrain te Zwolle werd gesloten en dat betekende het definitieve einde van de SM90. Omdat zij zo storingsgevoelig zijn, wil men ze niet inzetten op een grote afstand van hun onderhoudswerkplaats (nu Onnen).

FOTO 72-10 De SM90 "Railhopper" 2106 gefotografeerd te Mariënberg, gelegen op de lijn Zwolle - Emmen, op 29 oktober 2005. Dit motorstel kwam in dienst op 23 januari 1994. William BOECKX.



Oostenrijk

De elektrische "Talent"

In de loop van 2005 werden in Oostenrijk de eerste elektrische motorstellen type "Talent" op de sporen gezet. In het totaal bestelde de ÖBB bij Bombardier 171 stellingen, waarvan 11 driedelig : de reeks 4023 met 151 zitplaatsen; 140 vierdelig : de reeks 4024 met 199 zitplaatsen en 20 eenheden geschikt voor 15 en 25 kV : reeks 4124.

Met een vermogen van 1440 kW (4023) of 1520 kW (4024) en een eigen gewicht van 96 t (4023) of 116 t (4024) halen ze 120 km/h (140 km/h voorzien).

Op dit ogenblik verzorgen ze het lokale verkeer in de regio's van Wien en Salzburg.



FOTO 72-11 Doortocht te Neukirchen bei Lambach van een lege trein, bestaande uit twee stellingen 4024, met vooraan stel 4024 027 - 7. Pierre HERBIET, 10 december 2005.

De Oostenrijkse privé-onderneming LTE (Logistik- und Transport GmbH) behorende tot de groep European Bulls, beschikt sinds 5 april 2005 over een diesel locomotief Siemens type Eurorunner, met als nummer 2016 903 - 3. Ze is identiek aan de 70 "Hercules" locomotieven van de reeks 2016 van de ÖBB. (zie ODB 50 p. 23). De foto toont haar tussen Simbach en Wackerwerk op 1 september 2005. Steve ROD.



Roemenië

Z6100 te Roemenië

Na de aanschaf van motorwagens van het type X4300/4400, heeft Trans BV de Z6118 van de SNCF aangekocht. Dit is van dezelfde reeks als de Z261 en 262 van de CFL waarvan sprake was op pagina 18.

De eerste testritten brachten meerdere problemen aan het licht in verband met de wisselende spanning van de bovenleiding. Zij zullen worden ingezet in de regio rond Boekarest.

FOTO 72-12 Op 5 december 2005 wacht de ex-Z6118 van de SNCF voor de werkplaats van Cluj Napoca op de herinrichting van het interieur om nadien ingezet te worden op het Roemeense net. P. HERBIET.



FOTO 72-13 De "Grup Feroviar Roman" (GFR) is na MARFA (equivalent van B-Cargo) de belangrijkste Roemeense privé-maatschappij. Om op het ganse net aanwezig te zijn, beschikt de maatschappij over een uitgebreid gamma van locomotieven, ondermeer de reeksen 060 DA (diesel) en 060 EA (elektrisch). De 60-1502-8, een vroegere Chinese ND2 (zie ODB 68 pagina 26) op kop van een keteltrein te Garbou op 4 december 2005. Pierre HERBIET.

Volgens sommige bronnen zijn de laatste Chinese ND2-locomotieven recentelijk buiten dienst gesteld. Deze hadden veel weg van de reeks 060 DA van de CFR. Er werden 285 eenheden afgeleverd door Elektroputere te Roemenië tussen 1972 en 1985.

In augustus 2000 sleept de ND2-0133 een reizigerstrein op de as Beijing - Shanghai.

Laurent GARY.



OP DE BAAN 72

Ontdekkingen : verrassingen uit Japan - 2

De "Enoshima Dentetsuen", genoegzaam "Enoden" genoemd, verbindt Fujisawa met Kamakura, via Enoshima, gelegen op een vijftigtal kilometer ten zuiden van Tokio. Er zijn aansluitingen met het JR East-net aan de beide eindpunten. Deze enkelsporige lijn, met een spoorbreedte van 1,067 m, is 10,1 km lang en werd geëlektrificeerd onder 600 V. gelijkstroom.

De lijn volgt de kust van de oceaan en telt 15 stations langswaar de talrijke toeristische sites kunnen worden bereikt. Dit alles en de nabijheid van de hoofdstad zorgt voor een constante reizigersstroom van toeristen en pendelaars. Om deze op te vangen wordt met een hoge frequentie (vijf treinen per uur en per richting) gereden.

"Enoden" werd in verschillende stappen indienst genomen tussen 1902 en 1910 als interstedelijke tram. Ondanks de modernisering noemt de "Enoden" zichzelf een "retro-spoorweg" en beschikt over een zeer heterogeen wagenpark dat bestaat uit tweedehands aangekochte motorstellen van de oude nationale "JR" en moderne stellen. Zes reeksen motorstellen, gebouwd tussen 1927 en 1997 en in een grote diversiteit van livreeën, maakt deze korte lijn zo uniek!

FOTO 72-14 Op 2 augustus 2005 komt een trein trein Fujisawa - Kamakura aan te Enoshima. De de motorstellen 50/10 en 353/303 verzorgen de dienst. *Philippe DE GIETER.*



CFL in het kort...

- De zes motorwagens van de CFL-reeks 2100, uit dienst sinds 10 december 2005 (zie Op De Baan 71 p. 13) hebben, zoals voorzien, het Groothertogdom verlaten, richting Frankrijk.

- De diesellocomotieven 805 en 856 worden door de CFL behouden als historisch monument. Ze vertegenwoordigen hun respectievelijke reeksen.

Op 27 februari 2006 staat de 425109 van Thionville klaar om de 2102 t/m 2105 naar de werkplaats van Nevers te brengen. Serge PLETGEN.



Zwitserland

Zes Re 4/4 II meer voor de BLS

Op 11 december 2005 nam de BLS zes bijkomende Re 4/4 II van de SBB/CFF over : de 11102 tot 11107, vernoemd als Re 520 507 tot 512 (BLS 507 tot 512) (zie ODB 69 pagina 20). BLS heeft momenteel twaalf exemplaren van deze reeks ter beschikking in niet minder dan vier verschillende livreeën : de nieuwe groen/grijze BLS-livree, het SBB-groen, het SBB-rood en de wit/oranje "Swiss Express"-versie.



↑ Hier, de ex-Re 4/4 II 11106 van de SBB/CFF, nog steeds getooid in de oude Swiss-Express-livree. Een grondige poetsbeurt is echter wel noodzakelijk !
Steve ROD.

FOTO 72-15

Sinds maart 2005 worden de treinen met vloeibaar staal tussen de hoogovens van Dillingen en de staalfabriek van Völklingen gesleept door SBB/CFF-Cargo (zie ODB 68 pagina 25). De rangeringen van de torpedotreinen te Völklingen worden sinds 11 december 2005 door een Am 843 van CFF Cargo uitgevoerd.

Op 7 januari 2006 werd de dienst uitgevoerd door de Am 843 095-1.
Christian VANHECK.

Buitenland kort...

FRANKRIJK

● De laatste diesellocomotieven van de reeksen CC 65500 en A1A A1A 68000 werden in december 2005 geschrapt. meer informatie over deze machines in ons volgend nummer.

OOSTENRIJK

● De ÖBB heeft vier locomotieven van de reeks 1142 (de 588, 645, 660 en 661) verkocht aan de Zweedse privé-maatschappij "Hector Rail". De eerste machine, de 1142 660, kreeg reeds de Hector Raillivree en werd hernoemd als 142.003. De eerste verkoop van de

reeks 1142 aan Zweden opent de deur voor verdere transacties.

DUITSLAND

● Sinds 11 december 2005 is de reizigersdienst verlengd van Merkstein tot Alsdorf (op de oude lijn Herzogenrath - Stolberg, waar het reizigersverkeer sinds 28 december 1984 was afgeschaft). Er zijn twee nieuwe stopplaatsen in dienst genomen: Alsdorf Busch en Alsdorf Anna-Gelände. De volgende stap (voorzien voor december 2006), is de verlenging tot Alsdorf Begeau.

● Vanaf 2007 zal het Ruhr-Siegnetwerk (lijnen RE 16 Essen - Hagen - Siegen,

RB 40 Essen - Hagen, RB 56 Hagen - Iserlohn en RB 91 Hagen - Siegen) uitgebaat worden door Abellio voor een periode van 12 jaar. De diensten zullen uitgevoerd worden door 17 motorstellen van het type Flirt van Stadler (9 drieledige stellen en 8 tweeledige). Deze stellen zijn besteld door CB Rail en zullen door Abellio geleasd worden.

DUITSLAND-CHINA

● De Chinese spoorwegen hebben in november 2005 een bestelling geplaatst van 60 ICE-hogesnelheidsstellen bij Siemens. De stellen zullen ingezet worden op een nieuwe hoge snelheidslijn tussen Beijing, Shanghai en Hongkong.

Lausanne - Ouchy stopgezet

Het korte maar eerbiedwaardige lijntje Lausanne - Ouchy (LO) werd op 22 januari 2006 gesloten. De LO zag het daglicht op 16 maart 1877, om de verplaatsingen tussen het hoge en lage stadsdeel van Lausanne (hoogteverschil van ± 250 m) te vergemakkelijken. Het betrof een kabelspoorbaan die Ouchy met Lausanne verbond. Op 4 december 1879 werd een tweede sectie, tussen Lausanne en Lausanne Gare (LG), hoofdzakelijk voor goederenvervoer, in dienst gesteld.

In 1954 en 1958 werden de LG en de LO omgevormd tot tandradbaan volgens het Strub-systeem, geëlektrificeerd onder 650 V gelijkspanning.

De lijnen waren 1479 m (LO) en 294 m (LG) lang. Beide lijnen vervoerden oorspronkelijk niet enkel reizigers maar ook goederen. Dit verkeer verminderde in de loop der jaren om uiteindelijk in 1979 stopgezet te worden.

De dienst werd verzekerd met vier kleine tweeassige elektrische motorwagens (Beh 2/2 101, 102, 111 en 112) en drie eveneens tweeassige locomotieven (He 121 tot 123). In mei 2000 werden de LO en LG overgenomen door de TL (Transports Lausannois).

Tijdens de komende twee jaar bouwt men aan een nieuwe metrolijn, die gebruik zal maken van het grootste deel van de bedding van beide lijnen.



Hierboven : locomotief He 2/2 122 duwt twee rijtuigen tussen Ouchy en Lausanne. Deze machines werden in 1958 gebouwd door SLM en MFO. Ze wogen 18,1 t, ontwikkelden een vermogen van 465 kW en reden aan maximum 32 km/h.



Hiernaast : de Beh 2/2 111 aan de eindstation van Ouchy. Deze kleine motorwagens bezaten dezelfde elektrische uitrusting als de locomotieven (vermogen 465 kW - maximale snelheid 32 km/h - totaal gewicht 18,5 t).

*Philippe DE GIETER,
20 februari 2003.*

ITALIË

● Op 12 oktober 2005 werd er een contract getekend tussen meerdere grote groepen voor de bouw van een brug met Sicilië. De brug zal een lengte hebben van vijf kilometer, uitgerust met een dubbelspoor en een autosnelweg met zes rijvakken.

Het begin van de werken is voorzien voor begin van dit jaar, de ingebruikname in 2010.

TURKIJE

● Op 19 oktober 2005 hebben de Turkse Spoorwegen (TCDD) een bestelling geplaatst van 10 hoge snelheidsmotorstellen bij CAF te Spanje. De stellen zijn ge-

baseerd op de S120 reeks van de RENFE (Spaanse spoorwegen - zie ODB 70 pagina 15), zijn samengesteld uit zes rijtuigen en geschikt om 250 km/h te rijden. Hun inzet is voorzien tussen Ankara en Istanbul in 2008, na de modernisatie van de lijn.

NEDERLAND

● De NS start dit jaar de modernisering van de 87 driedelige "Koploper"-motorstellen (nrs. 4011 t/m 4097) die gebouwd werden in 1977. In 2010 zijn de vierdelige "Koplopers" aan de beurt.

Er wordt airco geplaatst en het aantal zitplaatsen wordt met 15% verhoogd (dankzij de verwijdering van de keuken die niet

wordt gebruikt). Informatieschermen zijn eveneens voorzien.

CB RAIL

● De leasingmaatschappij CB Rail heeft een bestelling geplaatst bij Bombardier voor de bouw van 35 TRAXX-machines (waarvan 25 meerspanning en 10 diesels). De levering is voorzien voor 2007 en 2008. Het contract heeft een waarde van

€ 130 miljoen. Er is een optie voor 70 bijkomende eenheden. CB Rail heeft momenteel 32 locomotieven.

rail4chem

● Op 13 februari 2006 werd aan r4c een

LEVERINGEN

(datum van voorlopige afname)

7865 : 30-03-05 FNND
7866 : 11-04-05 FNND
7867 : 11-05-05 FNND
7868 : 08-08-05 FNND
7869 : 03-06-05 FNND
7870 : 17-05-05 FNND

SCHRAPPINGEN

2302 : 29-09-05 FNND

UIT REVISIE

774 : 08-12-05 M
776 : 06-12-05 M
777 : 23-11-05 M
779 : 22-11-05 M
781 : 22-12-05 M
782 : 17-01-06 M

MUTATIES

7715 : FNND → FKR 05-02-06
7716 : FNND → FKR 05-02-06

7717 : FNND → FKR 05-02-06
7718 : FNND → FKR 05-02-06
7815 : FKR → FNND 05-02-06
7816 : FKR → FNND 05-02-06
7817 : FKR → FNND 05-02-06
7818 : FKR → FNND 05-02-06

UIT PARK

6264 : (FNND)

AFBRAAK

8426 : 12-05 Deerlijk
8429 : 12-05 Deerlijk
8431 : 12-05 Deerlijk
8432 : 12-05 Deerlijk
8434 : 12-05 Deerlijk
8437 : 12-05 Deerlijk

VERKOCHT

8020 : Rails et Traction 02-06
8034 : Rails et Traction 02-06
8051 : Rails et Traction 02-06
9154 : Gleisfrei (Italië) 02-06

AFKORTINGEN

FBM : Brussel-Zuid
FGH : Saint-Ghislain
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaarbeek
GCR : Charleroi-Sud
I / INF : INFRABEL
IFB : Inter Ferry Boats
It : Italië
LC : comfort revisie
LT : technische revisie 1
M : gemoderniseerd
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RE : elektrische stam voor trein xxxx
RI : tussentijdse revisie
RG : algemene revisie
UM : in treinschakeling
++ : afbraak
①②③④⑤⑥⑦ : maandag t/m zondag

Elektrische locomotieven

reeks 11

● Vanaf juni eerstkomende moeten alle locomotieven op het Nederlandse net voorzien zijn van een GSM-R. Op dit ogenblik worden de machines van de reeks 11 hiermee uitgerust.

reeks 16

● De locomotief van de reeks 16 die de omloop D932 verzorgt (zie *Op De Baan 63* p. 27) reed bij het begin van de namiddag los van Schaarbeek naar Vorst-Rijtuigen om er gekoppeld te worden aan trein P8402 naar Welkenraedt. Om deze losse rit te vermijden sleept vanaf midden februari deze 16 het lege stel RE 8066 van Schaarbeek (14.51.) naar Brussel-Zuid (15.18). Vanuit Brussel-Zuid rijdt deze locomotief dan los naar Vorst-Rijtuigen. Stel RE 8066 bestaat uit M4-rijtuigen en wordt getrokken door een 22 of een 25. Deze trein vertrekt uit Brussel-Zuid om 15.47. naar Gent-Sint-Pieters, aankomst om 17.04.

● Hoewel niet voorzien in de normale beurtregeling van de reeks 16 wordt de sneeuwtrein "Treski" naar Innsbrück (zie *Op De Baan 70* p. 30) tussen Oostende en Aachen Hbf (en terug) toch meestal gesleept door de 1601 of de 1602. Dit zijn overigens de twee enige 16'en nog toegelaten zijn op het Duitse net.

De eerste 27'er omgebouwd voor M6-rijtuigen

De 2750, de eerste locomotief van deze reeks die wordt omgebouwd voor het slepen/duwen van de M6-dubbeldeksrijtuigen, kreeg in de Centrale Werkplaats van Salzannes een nieuwe, overwegend grijze livrei. Om de realiteit zo dicht mogelijk te benaderen werd zij eerst beplakt met zelfklevende folie.

Nu moet het onderstel van de machine nog worden verstevigd vooraleer de automatische GF-koppeling kan worden aangebracht.

De 2750 op het testspoor van de centrale werkplaats van Salzannes. Denis COULOMB, 1 april 2006.



Aanbesteding voor levering van nieuwe elektrische en diesellocomotieven

Op 30 december 2005, heeft de NMBS twee aanbestedingen gedaan. De eerste betreft de aankoop van 60 tweespannige elektrische locomotieven (60 locomotieven in optie) 3000 V gelijkstroom en 25 kV 50 Hz wisselstroom, geschikt om met een verminderd vermogen onder 1500 V gelijkstroom te rijden. Zij moeten in staat zijn het reizigersverkeer aan 200 km/h en zware goederentreinen te slepen. Het vereiste minimale vermogen bedraagt 5000 kW. Zij zullen gehomologeerd moeten worden om op het Belgische, Franse en Luxemburgse net te kunnen rijden.

De tweede aanbesteding betreft de bestelling van 35 diesellocomotieven (35 in optie). Het vereiste minimale vermogen bedraagt 2000 kW. De maximumsnelheid zal 120 km/h moeten bedragen. Zij zullen gehomologeerd moeten worden om op het Belgische, Nederlandse, Duitse, Franse en Luxemburgse net te kunnen rijden.

Men kan zich sterk verwonderen aan het feit dat de elektrische machines niet in staat zullen zijn om onder de Duitse spanning te rijden (15 kV). Dat betekent dat, wanneer de sectie Montzen - Aachen West van lijn 24 onder spanning gezet wordt, de NMBS niet de vereiste locomotieven zal hebben om aan de buitenlandse operatoren het hoofd te bieden! Het valt te vrezen dat het grootste deel van het verkeer van en naar Duitsland voor de NMBS zal verloren gaan.

Men kan zich eveneens afvragen waarom de NMBS nogmaals voor een universele locomotief heeft geopteerd om treinen te slepen aan grote snelheid evenals zware goederentreinen. De buitenlandse netten, waaronder de DBAG, hebben nochtans dit concept opgegeven omdat dit geen gehele tevredenheid meer geeft. Het is immers moeilijk om een machine te verwezenlijken geschikt om aan 200 km/h te rijden of zware goederentreinen kan slepen. De kenmerken van een snelle machine zijn immers totaal verschillend van deze van een krachtige goederenloc. Dit probleem stelt zich niet wanneer de snelheid werd beperkt tot ongeveer 120 km/h.

Programma van de revisies in de CW Salzines

Voor het jaar 2006 heeft de CW van Salzines volgende werkzaamheden gepland :

Elektrische tractie

- reeks 11 : 3 tussentijdse revisies RI 2
- reeks 12 : 2 tussentijdse revisies RI 1
- reeks 13 : 15 algemene revisies
- reeks 20 : 3 algemene revisies
- reeks 23 : 4 algemene revisies
9 technische revisies
4 comforthertzieningen
- reeks 25.5 : 1 algemene revisie (2557)
- reeks 26 : 5 technische revisies
1 comforthertziening
- reeks 27 : 12 algemene revisies

Daarbij ook nog 3 tussentijdse revisies van de CFL-reeks 3000 (3004, 3008 en 3009)

Dieseltractie

- Slechts één enkele locomotief, de 5519 is op 24 januari 2006 binnengekomen voor een tussentijdse revisie.

FOTO 72-16 De volgende weken moeten alle locomotieven op het Nederlandse net uitgerust zijn met GSM-R. Alle locomotieven van de reeks 11 worden hiervan voorzien. Op 23 en 24 februari reed de 1183 met een sleep van tien M4-rijtuigen heen en terug tussen Schaarbeek en Gent-Sint-Pieters om de GSM-R uit te testen. Op 24 februari nadert deze trein Anderlecht niet ver van Brussel-Zuid. Een stel dat overigens binnen iets meer dan een jaar niets speciaals meer zal zijn, wanneer de typische Beneluxtreinen zullen verdwijnen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO BD-223 De 123.002 gefotografeerd in december 1955 te Brussel-Zuid bij haar levering aan de NMBS. Ze begon haar loopbaan in de stelplaats Brussel-Zuid.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De “Duikboot” is geschrapt

50 jaar na haar indienststelling is er beslist om de 2302, slachtoffer van een aanrijding te Antwerpen-Noord op 7 augustus 2005, buiten dienst te stellen. Hier geven we een overzicht van de loopbaan van deze unieke locomotief, met haar typische verluchttingsroosters, waaraan zij haar bijnaam dankt.



Hier zien we haar op kop van INT 37 Brussel-Zuid - Milano, tijdens de stilstand in het station Namur.

Het restauratierijtuig, vlak achter de 2302, zal afgekoppeld worden te Strasbourg. We zien dat ze er een kleine snor heeft bijgekregen, aangebracht in de V van de sierlijn.

Yves STEENEBRUGGEN.

De 2302 had als bijzonderheid dat ze gebruikt is geweest als testloc voor een nieuw type ventilatierooster dat het infiltreren van sneeuw en stof van de remblokken, in de machinekamer en hinderlijke tocht in de stuurposten moest verminderen.

Dit laatste probleem was meermaals aangekaart door de bestuurders van de locomotieven reeksen 22, 23 en 25. Van zodra een trein vertrekt, starten de koelventilatoren van de weerstanden en zuigen enorm veel lucht op dan nodig.

Deze lucht wordt zodoende niet enkel via de voorziene ventilatieroosters in de kast opgezogen, maar ook langs alle mogelijke andere openingen.

Daardoor komen in de stuurpost luchtstromen op gang waarbij lucht van buitenaf door de ventilatoren, via de weinig luchtdichte deuren en vensters naar de machinekamer wordt gezogen. Dit langs talrijke kierren en spleten aan deuren en vensters.

's Winters wordt de bestuurderspost hierdoor, zelfs bij geringe koude, in enkele seconden een ware vrieskist! Om dit euvel te verhelpen hebben vele bestuurders grote rollen kleefband mee om de hele omtrek van de deuren af te plakken.



FOTOTHEMA 71 *Op 8 juli 1982 beklimt een trein met chemische producten, getrokken door de 2302, de hellingen van de Luxemburglijn. Hij zal binnen enkele ogenblikken het hoogste punt van de lijn te Libramont bereiken. Sinds 1976 is de 2302 voorzien van dubbele koplampen en kabels voor het rijden in treinschakeling.* Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 71 *De 2302 met de 2328 in treinschakeling, op kop van een cokestrein uit Haren en met bestemming de hoogovens van het staalbekken van Charleroi. Linkebeek, 21 maart 1981.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTOTHEMA 71 De 2302 op kop van een ertstrein. De 2016 wordt als voertuig meegenomen. Ekeren, 11 april 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 71 Na aankomst van een semi-directe trein, sleept de 2302 de lege rijtuigen naar de groep R, de afstelbundel voor rijtuigen te Schaarbeek. De trein is hier ter hoogte van het perron van de WDT.
Pierre HERBIET, 23 september 1982.



Bij het rijden in de sneeuw, wordt deze regelmatig opgezogen door de ventilatoren via de ventilatieroosters. De sneeuw komt dan terecht in de machiniekamer. Dit gebeurt vooral als de loc in tweede positie hangt bij dubbeltractie of in treinschakeling.

In een poging om deze problemen op te lossen, heeft men bij de 2302 een nieuw type verluchttingsroosters geplaatst. De drie bestaande roosters aan elke zijde, werden verwijderd en vervangen door een metalen plaat met een patrijspoort. Daarboven, waar de zich de vier patrijspoorten bevonden, is een lange opening gemaakt waarvoor een rooster en filters geplaatst werden, identiek aan deze van de reeksen 21-27. Men hoopte zo een maximum aan lucht te kunnen aanzuigen zonder last te hebben van de vervelende luchtstromen en sneeuw. In de praktijk bleek er echter geen noemenswaardige verbetering te zijn, die de hoge kosten kon verantwoorden. Na de 2302 werd geen enkele machine meer omgevormd.

Nadien werden nieuwe dichtingen geplaatst op de deuren van de locomotieven, maar nu was het enorm moeilijk om ze te openen!
Zoals je ziet is een miraculeuze oplossing blijkbaar onbestaande...



FOTOTHEMA 71 Een goederentrein afkomstig uit de Antwerpse haven, wordt in dubbeltractie gesleept door de 2302 en de 2511, buigt weldra af van lijn 27 naar lijn 26 met bestemming Halle. Vilvoorde, 28 juli 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 71 Op 31 oktober 1984 trekt de 2302, omgebouwd en in blauwe livree, een ertstrein naar het staalbekken van Charleroi. Ze wordt geholpen door de 2621. De trein is gefotografeerd tussen Holleken en Sint-Genesius-Rode. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De 2302 is aan de NMBS geleverd in de stelplaats van Brussel-Zuid in december 1955. Ze is regelmatig van onderhoudswerkplaats gewisseld :

- Kinkempois : 6 februari 1956;
- Stockem : 25 april 1957;
- Ronet : 29 juni 1957;
- Brussel-Zuid : 17 januari 1958;
- Ronet : 28 september 1958;
- Stockem : 1 maart 1969;
- Ronet : 27 september 1970;
- Brussel-Zuid : 10 januari 1983;

- Ronet : 3 juni 1984;
- Merelbeke : 31 januari 1994.
- Antwerpen-Dam : 22 januari 1995.

In januari 1976 verliet ze na een algehele revisie de Centrale Werkplaats te Mechelen, voorzien van dubbele roodwitte koplampen en kabels voor treinschakeling. Ze was nog steeds donkergroen geschilderd.

Tijdens een volgende algemene re-

visie in de CW Mechelen werd zij omgebouwd en verliet de werkplaats op 8 juli 1983.

Ze onderging een laatste algehele revisie in 2003, dit keer in de CW Salzannes (buiten gekomen : 6 juni 2003).

Op 7 augustus 2005 werd ze het slachtoffer van een aanrijding te Antwerpen-Noord. De 2302 werd uit dienst genomen op 29 september 2005.

FOTOTHEMA 71 *Op 7 juli 1984 moest de 2302 worden overgebracht van Jemelle naar Liège en was daarom achteraan een L-trein Jemelle - Liège gekoppeld. Vanuit Liège moest zij een speciale trein slepen met Italiaanse gastarbeiders, die in verlof vertrokken. Het konvooi verlaat hier het station Esneux.*

Pierre HERBIET.





FOTOTHEMA 71 *Op 8 september 1984 heeft een Antwerps diamantairskoppel een speciale luxetrein gecharterd ter gelegenheid van hun gouden bruiloft. Het treinstel was samengesteld uit vier CIWLT-rijtuigen, waaronder drie Pulmann-rijtuigen en één MU-lig-rijtuig. Bij vertrek uit Antwerpen-Centraal werd de trein tot Namur getrokken door de 2302. Na toevoeging van de 5403 reed de trein verder naar Bertrix en Libramont. Hier werd de 5403 afgehaakt en bracht de 2302 de trein terug naar Antwerpen-Centraal. De foto is gemaakt Bertrix bij de frontwisseling.*

Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 71 *Op 22 juli 1998 doorkruist een ertstrein voor de Forges de Clabecq de stopplaats van Huizingen op lijn 26 (oosterring rond Brussel).*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.







Diesel locomotieven

reeks 55

● De uitrusting van 21 machines met GSM-R MESA 23 (zie *Op De Baan 71* p. 18) is volop bezig. Dit is noodzakelijk om te mogen rijden op het Duitse net. Sedert 7 maart werkt dit systeem al op de 5502, 5503, 5505, 5508, 5529, 5532, 5535, 5538, 5539, 5540, 5541. Voorlopig is de indienstname van het GSM-R-netwerk te Aachen West ten vroegste voorzien voor 14 april 2006.

reeksen 73 en 82

● Grote veranderingen op komst voor de reeksen 73 en 82. Eén van de twee reeksen zou zelfs in de nabije toekomst volledig kunnen verdwijnen! Waarschijnlijk de reeks 82. Het werkplaats van Schaarbeek zou dan al zijn 82'ers verliezen ten gunste van de reeks 73.

reeks 77/78

● Op 5 februari 2006 zijn acht locomotieven van de reeks 77/78 veranderd van stelplaats : de 7715 tot 7718 gingen van Antwerpen-Noord naar Merelbeke en de 7815 tot 7818 van Merelbeke naar Antwerpen-Noord. Het is de bedoeling de machines uitgerust met de semi-automatische BSI-koppeling (7715 tot 7718) uit te testen in Gent-Zeehaven.

reeks 80

● De onderneming "Rail et Traction" uit Raeren verwierf de 8020, 8034 en 8051. Ze werden overgebracht van Schaarbeek naar Bressoux op 27 februari en van Bressoux naar Eupen en Raeren op 3 maart 2006.

reeks 91

● De 9147 werd verkocht in februari 2006 aan de Italiaanse onderneming voor spoorwerken Gleisfrei.

Elektrische motorstellen

reeks 151-270

● Het stel 264 dat sinds mei 2005 afgesteld stond aan werkplaats van Charle-roi-Sud werd weer in dienst genomen. Het stel 194 echter werd geschrapt en overgebracht naar de CW van Mechelen om gedemonteerd te worden. Het is de eerste keer dat een (niet-geaccidenteed) stel van deze reeks geschrapt wordt. Wellicht is dit de aanzet van het buitendienst stellen van heel deze reeks.

OMLOOP REEKS 77 ATB (7771 - 7790)

Op 6 februari zijn er belangrijke wijzigingen aangebracht aan de beurtrol van de reeks 77 ATB. Eén ervan is het latere vertrek van de kalktrein vanuit Yves-Gomezée om 20.48 behalve op dinsdag en zaterdag.

GN01 + GN02 : 48570 U ②④⑤⑥ DUIS 03.02 - RSD 07.21 - FES 07.21 - FGZH 09.02
48571 U ①③⑤ FGZH 17.52 - RSD 19.48 - DUIS 00.25

GN01 : 48602 ①②④⑤ FGZH 11.33 - SLUD 13.00
48603 ①②④⑤ SLUD 14.00 - FGZH 16.00

GN03 + GN04 : 46255 U ②③④⑤⑥ BH 01.00 - FGZH 06.41
46254 U ①②③④⑤ FGZH 17.50 - FES 19.12 - BH 00.09
46254 U ⑥ FGZH 14.41 - FES 16.08 - BH 21.25
46256 U ⑦ BH 16.11 - FES 21.29 - FGZH 23.02

GN03 : 45602 ①②③④⑤ FGZH 07.23 - SLUD 09.05
45601 ①②③④⑤ SLUD - FGZH 11.45
los FGZH - FZZ
45603 ①②③④⑤ FZZ 15.00 - FGZH 15.41

GN05 + GN06 : 48252 U ②③④⑤ FGZH 04.45 - BH 11.48
46259 U ②③④⑤ BH 13.11 - FES 19.18 - FGZH 20.40

GN07 + GN08 : 48585 U ⑦ Venlo 08.11 - Moers 10.40
48586 U ⑦ Moers 12.00 - MT 16.00
85190 U ③ Moers 06.10 - MT 08.59
48581 U ③ MT 10.00 - Moers 14.40
48556 U ③ Moers 17.26 - Venlo 23.59
48555 U ②③④⑤⑥ RPET 20.48 (R2 : LNC 22.10) - Moers 05.38
48582 U ⑥ Moers 09.00 - LNC 15.50
48585 U ⑥ RPET 13.50 - MT 17.31/19.59 - Venlo 21.19
(viervoudig van MT naar Venlo GN06 + 07 + 08 + 09)

GN09 + GN10 : 48556 U ②③④⑤⑥ MT 00.23 - RPET 04.25
37712 U ② LNC 10.12 - RPET 12.09
48555 U ② RPET 14.51 - LNC 15.50

Afkortingen : BH : Bad Bentheim (D), DUIS : Duisburg (D), FCL : Châtelet, FES : Essen, FGZH : Gent-Zeehaven, FZZ : Zelzate, LNC : Monceau, MOERS : Moers (D), MT : Maastricht (NI), RPET : aansluiting "Les Petons" (Yves-Gomezée), SLUD : Sluiskil Dow (NI), U : in treinschakeling, ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ : maandag tot en met zondag.

De 9116, buitendienst gesteld werd op 20 februari 2005 en opnieuw in dienst genomen begin januari dit jaar, werd op 13 januari overgebracht van Ronet naar Hasselt. Ze zal er de 9111 bijstaan bij de rangeringen in de tractiewerkplaats van Hasselt. De 9116 werd gefotografeerd te Marche-les-Dames tijdens haar transfer naar Hasselt.

Bernard DIEUDONNE.





FOTO 72-17 *Op xx februari verlaat de 6282 de Noord-Zuidverbinding met een werktrein aan de haak. Deze trein wordt op weg naar Brussel-Zuid gefotografeerd ter hoogte van Brussel-Kapellekerk.*

Simon DERIDDER.

Wanneer locomotieven ondermeer door defecten aan de kant moeten blijven staan doet B-Cargo al eens een beroep op machines van de reeks 62/63 van Infrabel om goederentreinen te verzekeren. Dit was ook het geval op 6 februari 2006 wanneer de 6306 en 6231 de trein 44231 Somain - Gremberg tussen Châtelet (12.09) en Montzen (15.10) slepten in de plaats van een locomotief van de reeks 26. Bij het nemen van deze foto kwam de trein aan te Montzen. Merk ook op dat de 6306 samen met de 6225, 6227, 6313 en 6324 TBL de enige locomotieven van de reeks 62/63 zijn die niet toebehoren aan Infrabel.

Michel HANSSENS.





Testen van twee spoor/wegvoertuigen

Tijdens de maanden december 2005 en januari 2006 heeft de NMBS verschillende homologatieproeven gehouden met twee nieuwe spoor/wegvoertuigen. Deze moeten op een aantal plaatsen de rangerlocomotieven vervangen, hoofdzakelijk in de Antwerpse haven.

Deze voertuigen werden gebouwd door de firma MOL uit Hooglede. Ze zijn uitgerust met een Deutz-dieselmotor type BF6M 1013 FC Euro III van 180 kW. Ze kunnen een last van 1800 ton slepen. Hun maximum snelheid bedraagt 20 km/h op het spoor en 25 km/h op de weg. Ze zijn 6,190 m lang en wegen 24 ton. Ze kunnen vanop afstand bestuurd worden en beschikken over een BSI-koppeling.

De eerste testen vonden plaats in het station van Roeselare, vlakbij het bedrijf MOL. Vooral de remming werd hier gecontroleerd. Op 8 januari heeft de 9802 de traditionele testen aan het Bois du Coucou, tussen Silly en Ath, ondergaan.

Ze kregen de nummers 9801 en 9802 en worden in feite voor een periode van drie maanden gehuurd. Tijdens deze periode zal de NMBS hun prestaties evalueren. Eén voertuig wordt getest in de Antwerpse haven, het tweede in de haven van Gent. Indien de resultaten positief zijn zal een eerste reeks van 15 voertuigen aangeschaft worden. Het is de bedoeling een soepeler bediening mogelijk te maken aangezien dit voertuig zich gemakkelijker van de ene naar de andere plaats kan verplaatsen zonder gebruik te moeten maken van het spoor. Ook op brandstof en onderhoud zou bespaard kunnen worden. Deze voertuigen vormen een nieuwe bedreiging voor de oudere rangerlocomotieven (reeksen 73, 82 en 91).

We houden er aan de heer John St. MARTIN te bedanken voor de vriendelijk ter beschikking gestelde inlichtingen.

↑ **FOTO 72-18** *Zicht van het spoor/wegvoertuig 9802 aan het Bois du Coucou. Let op de (oranje) BSI koppeling.*

↖ **FOTO 72-19** *De 9802 verlaat het spoor.*

← **FOTO 72-20** *Het voertuig gefotografeerd aan de uitgang van de onderhoudsbasis voor de HSL1 aan het Bois du Coucou. Foto's : Philippe SCHOLL.*

Rechter pagina :

FOTO'S 72-97 ↑ ↗ - **72-98** ↗ - **72-99** →
De 8020, 8051 en 8034 werden op 7 maart overgebracht van Bressoux naar Eupen door de 2306. Een locotractor van Rails & Traction sleepte hen tot Raeren waar een parallel werd georganiseerd.
 Pierre HERBIET, Michel HANSSENS.







Tussen 23 en 27 januari en tussen 6 en 10 februari 2006, reden overdag bijkomende treinen tussen Ford-Genk en de Nederlandse haven Sloe. Op de foto zien we de 5533 voor trein 47694 in Heinkenszand (NL), enkele kilometers voor Sloe op 10 februari 2006.
Christian VANHECK.

Linkerpagina : Op 11 oktober 2005 sleepten de 5505 en 5531 een trein beladen met tanks tussen Montzen en het militaire kamp te Marche-en-Famenne. Hier passeert de trein te Comblain-au-Pont.
Michel HANSENS.

Sinds de verandering van de dienstregeling op 10 december 2005 rijdt de zandtrein 47777 Balen - Bettembourg nu via Ronet en de Athus-Meuse. Tussen Hasselt en Ronet wordt de tractie verzekerd door twee machines van de reeks 77/78 waarna twee locomotieven van de reeks 13 de trein overnemen tot in Bettembourg. Op 23 januari passeerde de 47777 te Alt-Hoeselt op de lijn 34 tussen Bilzen en Tongeren met de 7837 en 7866 op kop.
Michel HANSENS.





Op 25 februari 2006 is de samenstelling van de EC "Vauban" Brussel-Zuid - Milano versterkt omwille van de te verwachten drukte rond de krokusvakantie : er hangen maar liefst 13 rijtuigen achter de 2007. In volgorde zien we twee SBB/CFF-rijtuigen, een DB-rijtuig, wederom 7 rijtuigen van de SBB/CFF, een I6 en twee I11'en van de NMBS. De trein werd gefotografeerd in de buurt van Habay, tussen Marbehan en Arlon. De terugrit van dit stel zal plaats hebben op 4 maart.

Laurent JOSEPH.

De meest bekende schooltrein wacht om leeg terug te keren naar Gouvy. Het is altijd een locomotief van de reeks 15 samen met een internationaal rijtuig die de kortste reizigerstrein van het ganse net verzekert. Trois-Ponts, 27 januari 2006.

Michel HANSENS.





FOTO 72-21 Een foto van de diensttrein die rijdt tussen het station van Mons en de CW van Cuesmes. Meestal is deze samengesteld uit 2 M2-rijtuigen, gesleept door een locomotief van de reeks 77/78. Het gebeurt al eens dat een 73er wordt ingezet zoals op 3 februari 2006. De trein staat aan het perron van de werkplaats te wachten (voorzien vertrek om 16.20) om het personeel naar Mons te brengen. *Pierre HERBIET.*

Op 30 december 2005 verzekerden de 4105 en de 4120 een L-trein tussen Charleroi-Sud en Couvin. Het landschap in de buurt van Berzée lag onder een mooi een laagje sneeuw. *Laurent JOSEPH.*





Sinds december heeft het Amerikaanse leger al meerdere militaire treinen ingelegd tussen de Antwerpse haven en Duitsland. Op 25 januari 2006 werd één van deze treinen vanaf Montzen gesleept door de 7852 en 7855, hier vereeuwigd te Warsage (lijn 24 tussen Montzen en Visé). Achter de locomotieven werd speciaal begeleidingsrijtuig meegevoerd.

Michel HANSSENS.

Op 27 februari 2006, was de B-Telecommeteintrein actief tussen Schaarbeek en Aachen West. Bij de rit Montzen - Aachen West werd de trein gesleept door de 5532. We zien hier de meetrein op het viaduct van Moresnet, waarop sedert een jaar de potieken voor de bovenleiding zijn gemonteerd.

Simon DE RIDDER.



Diversen

Ingebruikname van de elektrische tractie op lijn 39

Infrabel, beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur, heeft op vrijdag 27 januari laatstleden, de elektrificatie van lijn 39 Welkenraedt - Montzen ingebruik genomen. Deze lijn van 8 kilometer lang (zie ODB 69, bladzijde 10) verbindt de lijnen 24 (Aachen - Montzen - Antwerpen) en 37 (Liège - Aachen), waarop zich het verkeer tussen België en Duitsland concentreert.

De elektrificatie volgt op de vernieuwing van de sporen die in 2004 werd uitgevoerd; het plaatsen van de bovenleidingspalen heeft in de eerste helft van het jaar 2005 plaatsgevonden en de draad werd tijdens het tweede halfjaar getrokken. De begroting noodzakelijk voor de elektrificatie bedroeg 200.000 euro.

Nochtans werd de lijn haast niet meer gebruikt in de jaren '90 en werd eenvoudigweg haar sluiting overwogen.

De elektrificatie van deze korte lijn biedt verschillende voordelen :

- zij zal als omleiding bij de onderhoudswerkzaamheden of aanpassing van de lijn 37, zoals de sanering van de kunstwerken en de bouw van een nieuwe vertakking te Chênée dienen;
- zij zal de uitwisseling van elektrische machines tussen de stations van Welkenraedt en Montzen toelaten, waar ook de aflossingen van goederentreinen mogelijk zijn;
- zij zal de goederenverkeer tussen Duitsland en België, na elektrificatie van de ontbrekende schakel tussen het viaduct Moresnet en de tunnel van Botselaer, vergemakkelijken;
- zij zal een onderdeel zijn van het geëlektrificeerde netwerk en, bijgevolg, zal het betrouwbaarheidsniveau van de elektrische voeding van lijnen 24 en 37 verhogen.

De elektrificatie van lijn 24 zal worden voortgezet.

Op 23 juni 2004 besliste de NMBS-groep om de elektrificatiewerken op lijn 24 tussen Montzen en de tunnel van Gemmenich, die werden opgestart na de vervanging van de metalen onderdelen aan het viaduct van Moresnet, stil te leggen.

Vervolgens werd er opnieuw onderhandeld met de DBAG en uiteindelijk heeft men een overeenkomst bereikt : de NMBS zal het lijnstuk tussen Montzen en het viaduct van Moresnet elektrificeren (met inbegrip van de brug, die reeds werd voorzien van de bogen waaraan de bovenleiding zal worden bevestigd). De DB zal zich ontfemen over het baanvak tussen de tunnelingang aan Duitse zijde en het viaduct. Men kan hier spreken van een soort compensatie voor lijn 37, waar de NMBS instaat voor de stroomvoorzie-



Het traject werd ingereeden door een MS 96 dat de autoriteiten van Welkenraedt naar Montzen en terug vervoerde. Montzen-Village, 27 januari 2006.
Michel HANSSSENS.

ning tussen de grens en Aachen. De werken zouden eind 2008 achter de rug zijn, oorspronkelijk was december 2007 voorzien. Enkele fases in de elektrificatie zullen zorgen voor een omleiding van alle treinen via lijnen 37 Welkenraedt - Aachen (waar de werken in de Buschtunnel momenteel worden uitgevoerd) en de pas geëlektrificeerde lijn 39 Montzen - Welkenraedt.

De projecten van de NMBS in het Duitstalige landsgedeelte

Bij de inwijding van de elektrische tractie op lijn 39 maakte Infrabel een tussentijdse balans op van de verschillende werken die momenteel in de regio van het drielandpunt aan de gang zijn :

- op lijn 37 Liège - Aachen werkt Infrabel aan het samenbundelen van de seinhuizen in Welkenraedt en Eupen, die in de toekomst beiden in Verviers-Centraal ondergebracht zullen worden. Eind 2006 zou dit proces voltooid moeten zijn;

- in december 2006 wordt er een nieuwe stopplaats in gebruik genomen ter hoogte van Hergenrath, tussen Welkenraedt en de Duitse grens;
- ter hoogte van Dolhain-Gileppe, tussen Welkenraedt en Verviers, zal men een bouwvallige tunnel vervangen door een overdekte sleuf. Daardoor zullen de treinen aan een snelheid van 100 km/h kunnen rijden, in plaats van 40 km/h in de huidige situatie. Voor dit project wordt van 2008 tot 2010 een budget voorzien van acht miljoen euro;
- omdat de stopplaats Dolhain-Gileppe zich pal in de werfzone voor het aanleggen van de overdekte sleuf bevindt, zal men een nieuwe stopplaats aanleggen in de omgeving van het oude station Dolhain-Vicinal. Men voorziet parkeerplaatsen, verhoogde perrons, enz.;
- op lijn 24 (langs de as Antwerpen - Montzen - Aachen) zal de tunnel van Veurs vernieuwd worden voor een som van 3 miljoen euro; het einde van de werken is voorzien eind 2006.

De eerste rit van een 20'er op lijn 39 tijdens een onroestingsrit. Deze ritten vinden plaats op maandag, woensdag en donderdag. Normaal worden een of twee 55'ers ingezet. De 2003 keert terug van Welkenraedt naar Montzen.
Henri-Chapelle, 2 januari 2006.
Michel HANSSSENS.



NEDERLAND / BELGIË

De eerste ritten op de nieuwe lijn

Sinds 16 januari zijn gedurende vier weken de eerste testen uitgevoerd op de HSL-Zuid - de hogesnelheidslijn die Nederland met België verbindt - tussen Rotterdam en de Belgische grens. Het doel was de gelijkvormigheid te testen tussen het spoor, de bovenleiding, het Europees beveiligingssysteem ERTMS en het GSM-R-net, het GSM-net van de spoorwegen.

De eerste rit op 16 januari 2006 gebeurde aan een snelheid van 160 km/h, maar bij de volgende ritten werd al vlug 250 km/h gehaald, een snelheid die tot nu toe nog nooit bereikt werd in Nederland...

De testen zijn uitgevoerd met locomotief 1216 050-5, een Taurus van de ÖBB (Oostenrijkse spoorwegen), de enige hogesnelheidslocomotief die momenteel kan rijden onder de twee spanningen 15 en 25 kV.

Aan Belgische zijde zijn de testen uitgevoerd van 6 tot 9 februari 2006 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. De Franse testtrein was samengesteld uit de rijkstrijtuigen Vulcain en Lucie, omsloten door de SNCF-locomotieven BB 67250 en 67251.

Bron : Roland Korving, Projectbureau HSL/A16.

Van maandag 16 januari t/m vrijdag 10 februari heeft INFRASPEED, het consortium dat belast was met de bouw van de HSL-zuid, diverse testritten georganiseerd op deze nieuwe lijn. De 1216 050-5 van Siemens die hiervoor werd gebruikt, is de vierde loc uit een order van 50. Zij zal echter over twee jaar aan de ÖBB geleverd worden. Daarom draagt zij het laatste nummer van de reeks. Siemens blijft voorlopig eigenaar van deze machine voor het uitvoeren van proefritten en demonstraties. De 1216 050-5 testte onder andere het GSM-R-communicatiesysteem, het ETCS2-veiligheidsinrichting en de stroomafname van de bovenleiding. Tijdens deze testen werd een snelheid van 257 km/h bereikt.

FOTO 72-XX De 1216 050-5 wacht op 27 januari 2006 te Rijsbergen, een tiental meter van de Belgische grens en naast de 19, op de toelating om te vertrekken naar Rotterdam.

Christian VANHECK.



In afwachting van een testrit, was de meettrein van de SNCF uitgeweken in het nieuwe station Antwerpen-Luchtbal, op de nieuwe verlengde lijn 25. Kevin VAN RUYTEGHEM.

De Franse meettrein staat klaar aan de Belgisch-Nederlandse grens voor de terugrit. Vooraan BB67251, meetrijtuig Lucie, meetwaggen Vulcain en BB67250. R. Korving.



Ingebruikname Antwerpse Noord-Zuidverbinding uitgesteld

De Noord-Zuidverbinding te Antwerpen, langswaar de treinen rechtstreeks van Antwerpen-Luchtbal naar Antwerpen-Centraal kunnen rijden, zal op 1 april 2007 in dienst worden genomen en niet op 10 december 2006 zoals voorzien. De oorzaak moet gezocht worden in de complexe uitgraving van de tunnel tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal en van het ondergrondse centraal station en het groot aantal ondernemingen dat hieraan meewerkt.

Midden juni van dit jaar zullen alle burgerlijke bouwwerken beëindigd zijn en kan men starten met de aanleg van de sporen, aanbrengen van de bovenleiding en seininrichting en de installatie voor de luchtverversing. Het einde van de werkzaamheden is voorzien voor midden september. De seininrichting zal getest worden in de periode november 2006/begin januari 2007 en de eerste testritten zijn voorzien voor het einde van januari 2007. Aan de realisatie van deze werken hangt een prijskaartje van 765 miljoen euro.

Dank zij de realisatie van de Noord-Zuidverbinding, een 3,8 km lange tunnel tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Luchtbal, wordt de capaciteit van het spoorverkeer naar noorden van Antwer-

pen en Nederland verdubbeld en is eveneens een belangrijke stap voorwaarts gezet in de realisatie van het Antwerpse voorstadsnet en een grote verbetering voor de mobiliteit in de metropool.

Samen met de tunnel zal het 35 km lange traject van de HSL richting Nederland in dienst worden genomen.

Lijn 126 wordt omgevormd tot "RAVeL"

De 42 kilometer lange lijn 126 verbond vroeger Ciney met Statte (Huy). Tussen Statte en Marchin wordt de lijn nog steeds bereiden door goederentreinen voor de walsery van Delloye-Matthieu. Aan de andere kant rijden er nog treinen tussen het station van Ciney en de installaties van Ronveaux (500 m), waar men bouwonderdelen in spanbeton produceert. Het eerstgenoemde gedeelte is aangelegd met betonnen dwarsliggers waarop rails van 50 kg/m bevestigd zijn. Het spoor tussen Marchin en de aansluiting naar Ronveaux ligt er nog wel, maar is helemaal overwoekerd.

Kort geleden werd beslist om dit verlaten stuk van de lijn om te vormen tot "RAVeL" (Réseau Autonome des Voies Lentes). Dit netwerk bestaat uit oude stukken (buurt)spoorweg, jaagpaden... Men kan er prachtige uitstapjes maken met de fiets, te voet, te paard of op inline-skates, maar niet met de auto. De financiering van het project is opgenomen in het bud-

get van het Waalse gewest voor 2006. In de loop van dit en volgend jaar zouden de aanpassingswerken plaatsvinden zodat het pad in 2008 gebruiksklaar is. De werken omvatten het aanbrengen van een harde ondergrond (asfalt of beton), de beveiliging van de kruispunten met wegen, het aanbrengen van signalisatie en tenslotte wat opfriswerk aan de berm en onmiddellijke omgeving.

Een nieuw kleedje voor de stations

De informatieborden, pictogrammen, aanwijsborden boven de loketten en automatische biljetverdelers, enz. zullen overal in het land vervangen worden. Om een nieuwe inrichting voor de stations te vinden organiseerde men een wedstrijd, die werd gewonnen door Stefan Schöning. Deze designer stond eerder al in voor de herinrichting van het station te Sint-Niklaas (lijn 59), dat op 12 januari laatsleden werd ingehuldigd. De dominante kleuren zijn wit en blauw, met een oranje scheidingslijn op 1,75 m hoogte. Alles wat zich boven de lijn bevindt kan van ver worden gelezen, terwijl de tekst eronder in een kleiner lettertype is aangebracht. De nieuwe look zal binnenkort aangebracht worden in het station van Ottignies en vervolgens, nadat ook de mening van de reizigers bekend is, in alle andere stations van het net. Er werd voor deze werken geen einddatum opgegeven.

De B-Telecommetrein rijdt praktisch elke week op de lijnen van het net. Het is de gelegenheid om hier een plaats te tonen waar zelden elektrische locomotieven komen : de bruggen over het kanaal van Willebroek en de Rupel aan de uitrit van Boom, op de lijn 52 Antwerpen - Puurs.

Op de foto : de trein bij de terugrit van Puurs naar Antwerpen-Berchem heeft zojuist de brug over de Rupel verlaten en zal weldra het station van Boom binnenrijden. Boom, 26 januari 2006.



Stijgend resultaat van Thalys en projecten

Met een zakencijfer van 335 miljoen euro, exclusief belastingen, kent Thalys voor het tweede achtereenvolgende jaar een groei van 5,5%, die zijn commerciële dynamiek bevestigt en het mogelijk maakt om de kaap van 6 miljoen klanten te overschrijden. Thalys noteert een nieuwe verbetering van de globale tevredenheid (88,6%, d.w.z. 2 punten meer vergeleken met 2004).

Met 6,18 miljoen reizigers in 2005, draagt de toename van het vervoer 3,8 % vergeleken met 2004, en gelijklopend in beide klassen (Comfort 1 en Comfort 2). Alle maandelijkse records (inkomsten, handel, verkoop) werden sinds de oprichting van de maatschappij nadrukkelijk gebroken; het gemiddelde bezettingsniveau is met 2 punten vooruitgegaan en heeft de 70% overschreden op de verbinding Paris-Amsterdam. Het hernemen van een stijging in het reizigersvervoer op de hoofdlijn Paris-België/Duitsland bevestigt het herstel dat in het eerste halfjaar werd vastgesteld.

De seizoentreinen, Thalys-Sneeuw, Thalys-Zon en "Laatavondtrein Disneyland Paris"-Thalys kennen een levendig succes dankzij een gunstiger tarief. De groei van deze omzet is identiek aan die van het geheel van de activiteiten.

Bij de promoties van het type flashverkoop en last-minute-aanbiedingen is er de toename van 150% voor de laatstgenoemde on-line-aanbiedingen op elke dinsdag van de week en het Thalys-Night-aanbod, dat nu is uitgebreid tot Duitsland, kent veel bijval.

Internet heeft de kaap van 25% overschreden voor wat betreft reserveringen die in 2005 verkocht werden aan gebruikers van Ticketless. Gelanceerd in juli 2004, is Ticketless (volledig geïnformatiseerd reserveringssysteem aangezien men werkelijk zonder papier reist) snel tot een succes uitgegroeid. In 2005 werd deze dienst uitgebreid met de verplaatsingen "vrije tijd", aan de tarieven Smily's, Senior en Jongeren, en tot het geheel van de verbindingen tussen Frankrijk, België en Nederland.

Meer dan 5000 vaste reizigers zijn nu regelmatig gebruikers van Ticketless.

Twee technologische vernieuwingen werden volledig uitgebouwd in 2005 : een nieuw Systeem van Gedigitaliseerde Aankondigingen tot Instappen (Sanet), dat door GPS wordt gevolgd en het systeem van plaatsbepaling van de treinen via satelliet (Localys), dat een beter beleid bij exploitatiestoringen toelaat.



Op 9 november 2005, werd het ICE3-stel 4653 te Roosendaal onderworpen aan een test van de ATB-uitrusting onder 50 Hz. We zien hier het stel tijdens de terugrit (E 16584) naar Aachen via Brussel-Zuid te Antwerpen-Berchem.
Hans PAULUS.

In 2005 werden meerdere projecten opgestart waaronder :

- succesvolle technische en commerciële tests van Wifi "on board" aan hoog debiet, waarvan de uitbreiding voor 2007 is voorzien;
- het verwezenlijken van het concept ThalysConnect, dat de reiziger moet toelaten om "de laatste kilometers" gemakkelijk te doorlopen, bronnen van stress en tijdverspilling voor de reizigers. Hiertoe werden twee partnerships ondertekend : één met AVV (netwerk van regionaal vervoer van Aachen) en één met Europcar, als voorbereiding tot de lancering van het aanbod in 2006;
- de lancering van het partnerschap Eurostar-Thalys; gebaseerd op een verdeling van ervaringen en know-how tussen de twee grote deelnemers, dat een programma voorbereidt met talrijke voordelen voor de gemeenschappelijke internationale reizigers van beide vervoerders. Het aanbod London-Aachen-Köln is het eerste reële feit van deze werkwijze;
- de rol die Thalys voor het eerst opeist in de affichecampagne op Europese schaal rond de Europese Monumentendagen, is een sprekend bewijs van deze nieuwe aanpak. Dankzij uitgebreide informatie en speciale tarieven kon het equivalent van meer dan 7 treinstellen met reizigers gedurende twee weekends uitrijden op ontdekkingsreis naar het erfgoed van een buurland, dat tevens dat van alle Europeanen is.

2006 zal een symbolisch jaar van ommekeer zijn voor Thalys. Symbolisch, want het zal de 10e verjaardag zijn van de Thalys-diensten, met een viering op 1 juni.

Ommekeer, want zij opent een nieuwe periode van verbetering van trajecten en reistijden: Maastricht - Parijs in 3 uur dank zij een passende aansluiting in Liège-Guillemins sinds het begin van het jaar, en Paris - Brussel in 1h22 min aan een commerciële snelheid van 230 km/h dank zij de voltooiing van de werkzaamheden in Brussel-Zuid.

De inwijding van het vernieuwde station van Aachen Hbf deze zomer, zal het begin zijn van een lange reeks met, in de komende jaren, Antwerpen, Luik, Rotterdam en Amsterdam.

2006 zal eveneens gevuld zijn met evenementen rond ThalysWorld, met name Tefaf, een groter tijdelijk wereldmuseum in Maastricht, de 400ste verjaardag van Rembrandt met vele tentoonstellingen in Nederland, de wereldbeker voetbal in Duitsland, bereikbaar dankzij de doorgang via Köln, de Wereld-Ruiterspel 2006 in Aachen, nog een toename van het Thalys-aanbod tijdens de Europese Dagen van het Patrimonium, en het 160 jaar bestaan van de verbinding Brussel - Paris.

Het spreekt vanzelf dat Thalys in 2006 zijn beleid van vernieuwingen, partnerships en commerciële stimulering zal voortzetten.

2006 zal eveneens een voorbereidingsjaar zijn voor de jaren 2007 en 2008, tijdens dewelke :

- de reistijden op de trajecten Brussel - Amsterdam en Brussel - Köln stapsgewijs met een uur zullen verlaagd worden;
- de treinstellen belangrijke wijzigingen zullen ondergaan: ERTMS, vernieuwing, installatie van Internet van hoog niveau;
- een nieuw gamma tarieven voor zakenreizen en vrije tijd voorbereid wordt.

Ook een mooi jaar voor Eurostar

2005 was ook een recordjaar voor Eurostar. De verkoop steeg ten opzichte van 2004 met 7% tot 679,5 miljoen Euro. In het totaal werden er op de verbindingen Brussel-Londen en Paris-Londen 7,45 miljoen reizigers vervoerd, dit is 2,4% meer dan in 2004. Het marktaandeel op deze verbindingen steeg eveneens van 64% naar 71%. Deze mooie cijfers zijn te danken aan een vernieuwde marketing waardoor het aandeel zakenreizigers fors steeg.

Ondanks deze puike cijfers boekt Eurostar sinds de start grote verliezen.

Een grote oorzaak hiervan is de taks die betaald moet worden voor elke trein die door de Kanaaltunnel rijdt. Vanaf december 2006 wordt deze factuur lichter, er moet dan een taks betaald worden voor elke effectieve reiziger die de Kanaaltunnel gebruikt en niet meer per trein. Deze nieuwe regeling moet tussen de 45 en 60 miljoen Euro opleveren.

De NMBS heeft 5% van de aandelen van de Eurostar-groep in haar bezit. Deze aandelen zadelden de NMBS in 2004 met een verlies van 25 miljoen Euro op! Dit jaar wordt er beslist of deze aandelen behouden worden of dat de NMBS zich uit Eurostar terugtrekt. De mooie cijfers van het voorbije

jaar maken de beslissing zeker niet gemakkelijker!

Op vraag van de Belgische en Britse zakenwereld werd vanaf 13 februari 2005 een tiende verbinding ingelegd tussen Brussel en Londen. De trein rijdt van maandag t/m vrijdag :

9141

Brussel-Zuid :	14.56
Lille Europe :	15.33/36
Ashford :	15.34/37
London Waterloo :	16.23

9144

London Waterloo :	15.40
Brussel-Zuid:	19.00

Fortis start zijn internationale publiciteitscampagne met het "aankleden" van een Thalys

Op donderdag 2 februari startte Fortis zijn internationale publiciteitscampagne met als slogan: "Getting you there". Jean-Paul Votron, CEO van Fortis, bracht de laatste knalrode sticker met opschrift "Grow²" aan op de Thalys die volledig bedekt is met afbeeldingen uit de campagne. Het is de eerste keer dat een Thalys-treinstel gebruikt wordt voor een internationale promotiecampagne. Na het aanbrengen van de laatste sticker heeft het volledige "Executive Committee" van Fortis de Thalys genomen naar Paris voor de officiële opening van het Fortis House. Het gaat om het eerste geïntegreerde centrum van "Commercial & Private Banking". De "Fortis is One"-Thalys zal op de lijn Paris-Amsterdam rijden tot en met 27 juni en gemiddeld 500.000 passagiers per maand vervoeren. Die passagiers maken deel uit van de doelgroepen van Fortis.

De internationale campagne ging op 2 februari van start in Europa, Azië en de Verenigde Staten via het uitzenden van TV-spots en advertenties in kranten of tijdschriften. Daarnaast wordt er ook op 14 luchthavens actief publiciteit gevoerd. Behalve deze internationale campagne zullen er ook op lokaal niveau publiciteitsprojecten opgestart worden die gebaseerd zijn op het nieuwe concept. Via de Fortis-website kunt u meer te weten komen over de internationale campagne, en u kunt er ook de persberichten nalezen.



FOTO 72-22 De PBA 4540 werd ingezet als chartertrein op vraag van een Nederlandse sportvereniging. Deze rit ging ook gepaard met een speciaal livrei, aangebracht met zelfklevers. Op 26 februari werd het treinstel overgebracht van Brussel-Zuid naar Chambéry. De terugrit naar Zwolle (Nederland) was voorzien op 27 februari. Om de doeltreffendheid van het kleefwerk op het treinstel te beproeven werd er reeds op 24 februari een heen- en terugrit uitgevoerd tussen de werkplaats van Brussel-Zuid en Esplechin Frontière. De trein werd hier gefotografeerd op de HSL1 in de buurt van Tubize. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 72-23 Op dezelfde dag, maar 4 minuten, later passeerde de Thalys Brussel-Zuid - Paris-Nord verzekerd door de PBA 4532 die in de kleuren van Fortis rondrijdt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





3De Treski tijdens de stilstand te Verviers-Central op 5 maart 2006. De trein wordt gesleept door de 1601. Deze 1601 en de 1602 zijn de twee enige locomotieven van deze reeks die nog tot in Aachen Hbf op de Duitse net mogen rijden. Michel HANSENS.

FOTO 72-24 Net als voor de Bergland Express werd ook de tractie van de Treski op het Duitse en Oostenrijkse net toevertrouwd aan een oude DB-locomotief van de reeks 110. Rijdend alle vrijdagen van 23 december 2005 tot 10 maart 2006, met terugrit op zondag, verbindt deze trein Oostende met Innsbruck. Hij bestaat enkel uit tweede klasse rijtuigen met zitplaatsen, hier vier van het type I10 en één van het type I6. De foto is genomen te xxxxxxxx op de lijn München - Kufstein, 18 februari 2006.

Philippe DE GIETER





FOTO 72-25 De krokusvakantie gaf aanleiding tot een uitzonderlijk lange samenstelling van de Bergland Express : maar liefst 18 rijtuigen op vrijdag 17 februari. Op het Duitse en Oostenrijkse parcours wordt de trein getrokken door een eerbiedwaardige loc van de reeks 110 van de DB. XXXXX, 18 februari Ph. DE GIETER.

FOTO 72-26 Tijdens de terugkeer van de Bergland Express op zondag 26 februari, waren de grote middelen nodig om deze zware trein het hellend vlak van Ans op te krijgen. Het waren twee in treinschakeling gekoppelde locs van de reeks 62/63 die hiervoor benut werden! Heel waarschijnlijk een première op het hellend vlak. De trein, geduwd door de 6238 en de 6306 bestijgt de helling met moeite, terwijl een IC-A Oostende - Eupen hem kruist. Liège-Haut-Pré. Pierre HERBIET.





De lege terugrit van Rotterdam naar Vorst-Zuid, gefotografeerd kort voor de stopplaats Kijkuit op lijn 12, Essen - Antwerpen, op 5 maart 2006. De 2555 heeft 15 rijtuigen aan de haak. Michel HANSENS.

FOTO 72-80 *Een andere verrassing op zondag 26 februari : wegens de grote vertraging van de trein heeft een 27'er de Bergland Express van Brussel-Zuid tot Roosendaal getrokken, in plaats van de loc reeks 25.5. Te Roosendaal was slechts één dieselloc van de reeks 6400 van Railion Nederland beschikbaar om de trein - zonder verwarming (!) - tot Rotterdam te slepen. Dordrecht-Zuid. Yves STEENEBRUGGEN.*



Een nieuwe aansluiting in Hemptinne ?

Op lijn 132 Charleroi - Mariembourg is het goederenvervoer zonder enige twijfel in opmars. Na de aansluiting naar de door Solvay uitgebete kalksteengroeve van Les Pétons te Yves-Gomezée, ingebruikname in juli 2004 (zie ODB 63 pagina 40), zijn er momenteel concrete plannen om een nieuwe groeve te openen ter hoogte van Hemptinne, bij Florennes.

Deze groeve, uitgebaat door Carmeuse, moet de kalkgroeve van Aisemont bij Tamines vervangen. Die zal immers uitgeput zijn rond 2010. Ze bevindt zich op het grondgebied van Florennes, meer bepaald ter hoogte van Hemptinne, langs de oude lijn 136 Walcourt - Florennes. Na de sluiting in 1983 werd deze lijn uitbroken. De ontgonnen grondstoffen moeten in kalk omgezet worden met behulp van de ovens die zich te Aisemont bevinden (lijn 150). Voor het uitbaten van de nieuwe kalksteengroeve zal er slechts toestemming worden gegeven indien de ontgonnen producten - ongeveer anderhalf miljoen ton per jaar - niet over de weg worden vervoerd. Omdat er in de directe omgeving geen mogelijkheid is tot transport over het water, blijft er slechts één mogelijkheid over : het spoor...

Deze belangrijke trafiek zal elke week voor acht geladen (en evenveel ledige) treinen zorgen tussen Hemptinne en Aisemont. Zij zullen gebruik maken van de lijnen 132, 130 en 150.

Om deze opdrachten te kunnen uitvoeren zullen Infrabel en Carmeuse samen belangrijke investeringen moeten doen : de aanleg van een nieuwe aansluiting tussen de vertakking "Saint-Lambert"



Op 17 en 18 december 2005 werd er tussen de stations van Lessines en Deux-Acren (lijn 90) een dubbelsporige metalen brug over de Dender vervangen door een nieuwe betonnen constructie. Op voorhand had men de bovenste balken van de metalen brug doorgebrand, zodat de nieuwe brug er bovenop kon worden geplaatst. Vervolgens liet men de aan elkaar vastgemaakte bruggen zakken, om de nieuwe betonnen brug meteen op zijn definitieve plaats te laten terechtkomen. Tot slot werd de metalen brug weggeschoven en in afwachting van afbraak aan de kant gezet. Het personeel moest de klus in verschrikkelijke weersomstandigheden klaren (er woedde een sneeuwstorm).

De foto toont de nieuwe betonnen brug die met behulp van indrukwekkende gemotoriseerde aanhangwagens bovenop de metalen brug wordt gepositioneerd. Serge HOOGSTEYN, 17 december 2005.

en Hemptinne, die het traject volgt van de oude lijn 136 (zie ODB 57, pagina 33 voor meer info over dit onderwerp); de bouw van een uitwijkspoor te Yves-Gomezée om het kruisen van treinen tussen Walcourt en de vertakking "St.-Lambert" toe te laten; het plaatsen van de vereiste seininrichting bij de splitsing en de aansluitingen van Hemptinne en "Les Pétons", op afstand te bedienen door blok 20 van Charleroi; het spoor

van lijn 150 vernieuwen tussen Tamines en Aisemont. Daar bovenop komt nog de installatie van hoogwaardige laad- en losfaciliteiten.

De treinen zouden samengesteld worden uit zelflossende wagens van het type Fals, de tractie zal toevertrouwd worden aan de meest aantrekkelijke operator... De eerste treinen zouden in 2010 moeten rijden.



Op 11 december 2005 werd er een grote afscheidsrit georganiseerd voor de "Moulinex"-motorstellen.

De Z253, vedette van de dag, bereikte bij deze gelegenheid zelfs het station van Gouvry. Serge PLETGEN.

Frans certificaat voor B - Cargo

B-cargo, de dochteronderneming van de NMBS-Holding heeft begin februari een veiligheidscertificaat bekomen om te rijden in Frankrijk. Met dit certificaat kan de NMBS goederentreinen inleggen tot Creutzwald (transport van steenkool), maar ondermeer ook naar Fréthun (ingang Kanaaltunnel).

De NMBS hoopt in de nabije toekomst ook andere bestemmingen te bereiken in Frankrijk.

De reeks 13 staat in voor de treinen tussen Antwerpen-Zandvliet en Creutzwald, tussen Antwerpen/Gent en Fréthun wordt de reeks 12 ingezet.

Natuurlijk heeft de SNCF ook de toestemming om goederentreinen te laten rijden in België.

Maar ondertussen heeft B-Cargo al een aanvraag ingediend voor Nederland en Duitsland om zo een ganse aaneenschakeling van landen te bekomen.

ABX LOGISTICS

De Europese Commissie heeft op 7 december laatstleden, na afloop van een procedure die ongeveer drie jaar aansloopte, de financiële herstructurering goedgekeurd van ABX LOGISTICS Worldwide, de "pakjesdienst" van de NMBS. Zij staat de kapitalisatie toe van 176 miljoen euro, van ABX LOGISTICS Worldwide door haar hoofdzetel, NMBS-Holding, hoofdzakelijk onder de vorm van de omzetting in kapitaal van de schulden van ABX LOGISTICS aan de NMBS-Holding.

Voorts heeft de Commissie geen bezwaren voor de investeringen van de NMBS voor de oprichting van de groep ABX LOGISTICS in de periode van 1998 tot 2003. Zij keurt eveneens de overdracht goed van de activiteiten van de nationale besteldienst via de weg (opgericht in maart 2005) in Frankrijk

aan de NMBS-Holding en acht dit in overeenstemming met de marktvoorwaarden.

De goedkeuring van dit dossier tot financiële herstructurering maakt de weg vrij voor de privatisering en de ontwikkeling van ABX LOGISTICS Worldwide.

De Belgische groep ABX LOGISTICS Worldwide is een van de tien grootste Europese transportondernemingen over het water, over de weg en door de lucht, (behalve per spoor!).

Men verwezenlijkt een omzet van ongeveer 2.5 miljard euro in meer dan 30 landen en heeft bijna 10 000 personeelsleden in dienst. De groep maakt 95% van zijn omzet waar buiten België en voor de helft op lucht- en maritiem gebied. Door zijn zakencijfer en zijn personeel, vinden wij ABX LOGISTICS bij de eerste 15 Belgische ondernemingen.

Bron : NMBS-Holding).

Een Duits reisagentschap legde op 16 oktober 2005 een speciale trein in tussen Münster en Stresa/Montecatini, aan het Lago Maggiore. De trein bestond uit rijtuigen van de TEE Chianti-Nostalgie-Express en werd versterkt met een Dms-pakwagen en 16- en 110-rijtuigen gehuurd bij de NMBS.

Steve ROD.



Privé-maatschappijen

Twee nieuwe licenties voor België

Stilletjes aan worden er meer privé operatoren toegelaten op het Belgische spoorwegnet. In de maand januari 2006 heeft Infrabel opnieuw twee nieuwe licenties afgeleverd.

De eerste is afgeleverd aan de Belgische maatschappij "Reibel" te Gent die, na DLC, de tweede Belgische privé-operator wordt. Voor het ogenblik zijn er echter nog geen concrete plannen om treinen te laten rijden.

De tweede licentie is voor de grote Duitse spoorvervoerder Rail4Chem, een onderdeel van de internationale groep "European Bulls". Rail4Chem gaat in de nabije toekomst treinen inleggen naar Antwerpen en Zeebrugge. Deze zullen gesleept worden door diesellocomotieven "Class 66" en "G2000".

SNCF-Fret, die ook een licentie voor het Belgische net op zak heeft, laat ook van zich horen. Ze is van plan om rechtstreekse treinen vanuit Thionville naar Kijfhoek (Nederland) in te leggen. Deze zullen door locomotieven type G1206 verzekerd worden, waarschijnlijk vanaf 15 juni.

De 7363 duwt een stel platte wagens naar het nieuwe staalbedrijf Carinox dat zichtbaar is op de achtergrond. Carinox is een staalfabriek dat gespecialiseerd is in de productie van roestvrij staal.

Christian DOSOGNE, 11 december 2005.

Arcelor : Carinox ingehuldigd

Het nieuwe staalbedrijf "Carinox" werd op 23 februari 2006 te Châtelineau officieel ingehuldigd in aanwezigheid van de hoogste verantwoordelijken van Arcelor.

Carinox startte zijn activiteiten op 28 september 2005. Met de ALZ-fabriek te Genk vormt Carinox de nieuwe groep "Inox Arcelor".

Het marktaandeel bedraagt 25% in Europa.

Hiervan is 40 tot 45% bestemd voor de autoindustrie, 40 tot 45% voor het huishoudelektro. De rest wordt verdeeld tussen de landbouwindustrie en voedingssector.

De volledige capaciteit zal bereikt worden in 2007 : jaarlijks 1 miljoen ton.

Carinox zal nieuw spoortransport genereren : transport van schroot en coils.

De DLC-trein 41611 van Born (NI) naar Antwerpen rijdt slechts op dinsdag en donderdag. Op 29 december 2005 passeerde deze trein, gesleept door de PB14 van DLC, te Limbrecht (in de buurt van Born).

Michel de ESCH.





*Sinds 12 december 2005 rijdt SNCF-Fret zijn eerste trein in België (zie ODB 71 pag. 35). In de toekomst zal SNCF-Fret meer en meer treinen in België en naar Nederland verzekeren. Trein 49866 Diest - Lille-Délivrance, 467537 + 467443, Testelt, 17 januari 2006
Laurent JOSEPH.*

*BP ChemBel, gevestigd in de industriële site van Feluy, heeft twee locotactoren geleased van CMI. Normaal gezien rijden ze steeds gekoppeld in treinschakeling, maar dat is niet altijd zo. Op 14 februari 2006 rangeert de 304 alleen met een stel ketelwagens. Deze locs zijn ontstaan uit de omvorming van Cockerill-locotactoren. Ze zijn uitgerust met een nieuwe Caterpillar-diesel-motor van 350 pk, een hydrostatische overbrenging en van een nieuwe bestuurderscabine voorzien. Zij worden door CMI als RH 300 B aangeduid (meer over deze locjes: zie ODB 62 pag. 46).
Laurent JOSEPH.*



Schrappingen

De 2302 werd uiteindelijk definitief buitendienst gesteld op 29 september 2005. Zie hieromtrent onze gedetailleerde reportage op de pagina's 28 tot 33 van dit nummer.

In de komende weken zullen de gelede-
ren van de rangeerlocomotieven belang-
rijke wijzigingen ondergaan.

Eén van de reeksen 73 of 82 zal waar-
schijnlijk volledig buiten dienst gesteld

worden. De grootste kanshebber is de
reeks 82.

Eens te meer kondigt de voorziene aan-
koop van spoor/wegvoertuigen, die de
rangeerlocs in de havens zullen vervan-
gen, een daling van hun diensten aan
(zie pagina 38).

Het motorstel 194 is wegens ouderdom
uit dienst genomen. Zij is het eerste van

de reeks (151 tot 270) dat uit dienst
wordt genomen om een andere reden
dan een ongeval.

De levering van de 90 nieuwe M6-dub-
beldeksrijtuigen, besteld op 1 december
2005, zal als een waterval ander mate-
riël vrijmaken en nog meer schrapping-
en bij deze oude motorstellen veroorza-
ken. De oudste zijn dan ook al meer dan
40 jaar actief. We zullen de evolutie bij
deze reeks van nabij volgen.

7318

Constructeur: BN, Nivelles
Levering NMBS: 21-02-1966 (BN, Nivelles)
Nummering : 273.018 : 21-02-1966
7318 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 21-02-1966
Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-27 *Haine-Saint-Pierre, 27-03-1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7321

Constructeur : BN, Nivelles
Levering NMBS : 18-03-1966
Nummering : 273.021 : 18-03-1966
7321 : 01-01-1971
Stelplaatsen: Monceau / Charleroi-Sud : 18-03-1966
Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-28 *Châtelet, 11-2000*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7328

Constructeur: ABR, Familleureux
Levering NMBS : 20-12-1966
Nummering : 273.028 : 20-12-1966
7328 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 20-12-1966
Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-29 *La Louvière, 21-03-2000.*
Pierre HERBIET.



7332

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering NMBS : 18-01-1967
Nummering : 273.032 : 18-01-1967
 7332 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau : 18-01-1967
 Haine-St-Pierre : 05-09-1980
 Monceau / Charleroi-Sud : 15-10-1983

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-30 *Bois d'Haine, 11-10-1978.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7333

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering NMBS : 25-01-1967
Nummering : 273.033 : 25-01-1967
 7333 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau : 25-01-1967
 Haine-St-Pierre : 24-04-1978
 Monceau / Charleroi-Sud : 10-05-1985

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-31 *Clabecq, 02-2002.*
 Pierre HERBIET.



7335

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering NMBS : 17-02-1967
Nummering : 273.035 : 17-02-1967
 7335 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau : 17-02-1967
 Haine-St-Pierre : 15-03-1978
 Monceau / Charleroi-Sud : 25-09-1978

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-32 *Monceau, 01-03-1979.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9101

Constructeur : Cockerill nr. 3816
Levering NMBS : 01-03-1961
Nummering : 230.001 : 01-03-1961
 9001 :
 9101 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Ronet : 01-03-1961
 Kortrijk : 28-02-1964
 Merelbeke : 28-05-1990

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-33 *Kortrijk, 23-11-1989.* J-L VANDERHAEGEN.



9107

Constructeur : Cockerill nr. 3822

Levering NMBS : 05-05-1961

Nummering : 230.007 : 05-05-1961
9007
9107 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 05-05-1961
Kortrijk : 22-01-1964
Merelbeke : 28-05-1990
Antwerpen-Dam / Noord : 01-10-1992

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-34 Kortrijk, 11-12-1989. J-L VANDERHAEGEN.



9110

Constructeur : Cockerill nr. 3825

Levering NMBS : 22-06-1961

Nummering : 230.010 : 22-06-1961
9010 :
9110 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 22-06-1961
Kortrijk : 18-10-1963
Merelbeke : 28-05-1990

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-35 Kortrijk, 12 januari 1997. J-L VANDERHAEGEN.



9115

Constructeur : Cockerill nr. 3950

Levering NMBS : 08-10-1963

Nummering : 230.105 : 08-10-1963
9115 : 01-01-1971

Stelplaatsen : St.-Ghislain : 08-10-1963
Monceau / Charlerloi-Sud : 01-06-1992

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-36 Lessines, 01-2002. Pierre HERBIET.



9118

Constructeur : Cockerill nr. 3916

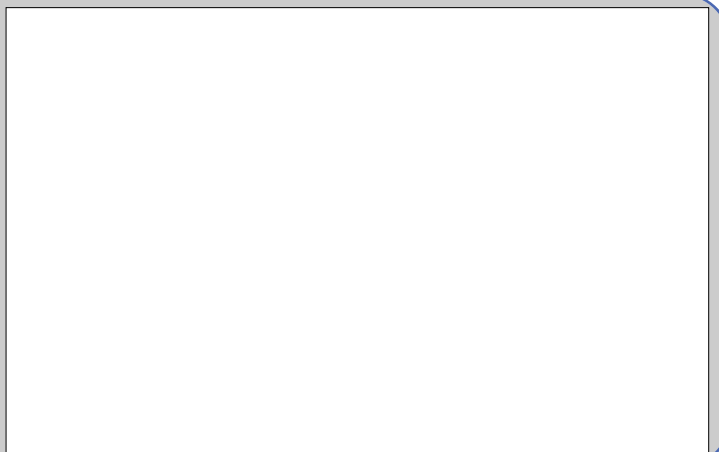
Levering NMBS : 25-10-1963

Nummering : 230.108 : 25-10-1963
9118 : 01-01-1971

Stelplaatsen : St.-Ghislain : 25-10-1963
Monceau / Charlerloi-Sud : 01-06-1992

Uit de geschriften : 14-12-2003
verkocht aan Swiss Rail SME (F) in juni 2004.

FOTO 72-37 Tertre, 14 april 1982. J-L VANDERHAEGEN.



9126

Constructeur : Cockerill nr. 3916

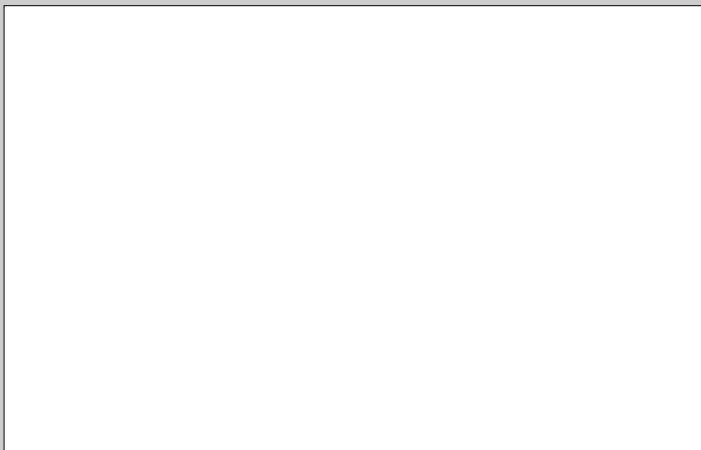
Levering NMBS : 21-03-1964

Nummering : 230.116 : 21-03-1964
9116 : 01-01-1971

Stelplaatsen : St.-Ghislain : 21-03-1964
Monceau / Charlerloi-Sud :01-06-1992

Uit de geschriften : 14-12-2003
verkocht aan Rail & Tractions in 04-2005

FOTO 72-38 Lessines, 04-05-1996. J-L VANDERHAEGEN.



9130

Constructeur : Cockerill nr. 3965

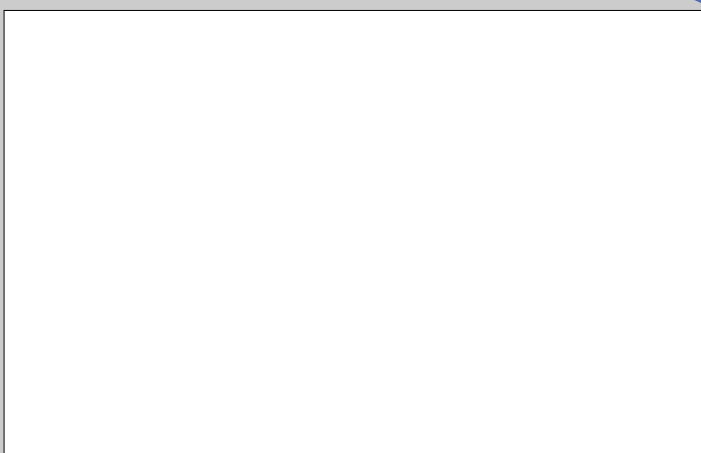
Levering NMBS : 11-05-1964

Nummering : 230.120 : 11-05-1964
9130 : 01-01-1971

Stelplaatsen: Saint-Ghislain : 11-05-1964
Monceau / Charlerloi-Sud :01-06-1992

Uit de geschriften : 14-12-2003, verkocht aan Swiss Rail
SME (F) in november 2004

FOTO 72-39 Thulin, 30 april 1986. J-L VANDERHAEGEN.



9134

Constructeur : Cockerill nr. 3969

Levering NMBS : 17-07-1964

Nummering : 230.124 : 17-07-1964
9134 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Stockem : 17-07-1964
Monceau / Charlerloi-Sud : 01-01-1993

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-40 Mons, december 2003. Pierre HERBIET.



9136

Constructeur : Cockerill nr. 3971

Levering NMBS : 22-07-1968

Nummering: 230.126 : 22-07-1968
9136 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Saint-Ghislain : 22-07-1968
Schaarbeek : 16-10-1963
Merelbeke : 11-03-1966

Uit de geschriften : 14-12-2003

FOTO 72-41 Aalst, 13 juni 1981. J-L VANDERHAEGEN.



50 jaar geleden ...



In 1955 werden de nieuwe rangeerlocomotieven van het type 253 (de toekomstige reeks 83) in dienst genomen. Zij werden gebouwd door Cockerill. Hier de 253.004 (8304) gefotografeerd op 12 maart 1956 aan de werkplaats te Kinkempois waar zij op 10 februari werd in dienst genomen. Deze machine muteerde op 27 maart 1956 naar Merelbeke, vervolgens naar Monceau op 19 mei 1961, waar zij haar loopbaan op 1 juli 1994 beëindigde.

Foto : NMBS.

Op 26 mei 1966, werd de eerste vierspannige locomotief van het type 160 geleverd : de 160.001 (toekomstige 1601). Zij werd gefotografeerd in station van Aachen Hbf op kop van de express 77 Köln Hbf - Oostende, enkele dagen na de indienstname van de elektrische tractie tussen Liège en Köln, in mei 1966.

Foto : J.E. DE KOK, verzameling E. ELENBAAS.

40 jaar geleden ...



40 jaar geleden ...



FOTO BD-224 Op 11 mei 1966, werd de Koninklijke trein ingelegd tussen XXX en XXX ter gelegenheid van het bezoek van Koningin Elizabeth II. De trein is samengesteld uit vijf koninklijke rijtuigen en werd door 140.004 (toekomstige 125.104, 2520 en tenslotte 2556) gesleept en voorzien van het koninklijke blazoen en de 140.002 (toekomstige 125.102, 2518 en tenslotte 2554). Het stel passeert binnen enkele ogenblikken het station van Groenendaal. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO 72-42 Op 31 maart 1981, bracht hare koninklijke hoogheid Koningin Beatrix van Nederland een officieel staatsbezoek aan België. Bij deze gelegenheid werd de Nederlandse koninklijke trein gesleept tussen Baarn en Brussel-Zuid. Het stel bestond uit twee salonrijtuigen en een AB-rijtuig. De trein werd in Roosendaal afgelost door de 2204 en 2216. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

CHARLEROI-SUD



Gisteren

Charleroi was voor het eerst per spoor bereikbaar via de lijn die Luttre met Namur verbond. Vervolgens werd Charleroi verbonden met Walcourt (1848), Mons (1849), Erquelinnes (1852) en Leuven (1855). De bouw van het station Charleroi-Sud werd in 1874 beëindigd, waarschijnlijk ter gelegenheid van de inwijding van lijn 124 Brussel - Luttre - (Charleroi), maar men moest tot het einde van de 19de eeuw wachten tot de grote centrale overkapping boven de sporen 1 tot en met 4 werd gebouwd (de sporen 5 t/m 7 en volgende werden later aangelegd en een kleine koepel over de doodlopende zijsporen. In 1957 werd na zorgvuldig onderzoek besloten om de overkapping af te breken. Het slopen van de grote overkapping werd uitgevoerd van februari tot juli 1958. In totaal, werden 400 t staal, 22 t zink, 1400 m² glas en 140 m³ van verschillende houten kaders gesloopt. De foto hierboven toont op 8 oktober 1958, terwijl er slechts nog een klein deel van de overkapping bleef bestaan.

Een trein samengesteld uit een rijtuig van het type N (ex-Nord-Belge) en L-rijtuigen staat op spoor 3. Op kop een niet-identificeerbare type 64. Hieronder vanop bijna dezelfde plaats gezien, een halve eeuw later. Een motorstel van het type MS 96 wacht op het vertrek op spoor 4. Nu wordt het het station van Charleroi-Sud volop vernieuwd, niet alleen van het gebouw, maar ook de sporen werden aangepakt.

Foto's : H.G. HESSELINK, verzameling DU CABRI - Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Vandaag

Geboren in België

Cockerill-Ougrée leverde in 1957 twee diesellocomotieven met twee draaistellen aan Angola.

Ze werden gebouwd om lichte lijndiensten en rangeringen uit te voeren. Deze machines hebben veel weg van de bekende Cockerill-locotractor met twee assen. We kunnen hier zelfs spreken van een "dubbele" versie met een centrale stuurpost.

De kast van deze twee machines bestaat uit één chassis waarop het machinistenhuis centraal geplaatst werd, omkaderd door twee motorkappen. Er zijn twee tweeassige draaistellen met wielen met een diameter van 0,841 m. De totale lengte van één locomotief bedraagt 7,77 m en ze hebben een breedte van 2,6 m.

In elke motorkap bevindt zich een Her-

cules-dieselmotor van het type DFXC met 190 pk aan 1800 toeren per minuut. Deze drijft een generator van het merk General Electric aan. Twee tractiemotoren, één per bogie, worden via de elektrische transmissie door de generator gevoed. Via een blinde as en een drijfstaag worden de twee assen van elke bogie aangedreven. Het beschikbare vermogen bedraagt 2 x 160 pk, dus 320 pk in totaal.

De totale rijklare massa bedraagt 45t en de maximum snelheid is 32 km/h.

Deze locomotieven werden bij Cockerill aangeduid als het type S-4320. De constructie nummers zijn bij ons niet gekend. Kan een lezer ons soms meer informatie verschaffen over de verdere loopbaan van deze machines?

ALGEMENE KENMERKEN

Constructeur :	Cockerill-Ougrée te Seraing, 1957
Asindeling :	..... B'B'
Spoorbreedte :	..... 1,067 m
Vermogen :	..... 320 pk
Dieselmotor :	.. 2 motoren Hercules ... DFXC van 190 pk à 1800 tr/min
Overbrenging :	..... elektrisch
Totale massa :	..... 45 t
Max. snelheid :	..... 32 km/h
Totale lengte :	..... 7,77 m
Totale breedte :	..... 2,60 m'
Wieldiameter :	..... 0,841 m
Brandstofvoorraad :	..... 750 l

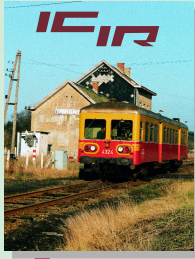
Een fabrieksfoto van de eerste locomotief voor de werkhuizen van Cockerill-Ougrée te Seraing. De gelijkenis met de twee-assige locotracors van Cockerill is treffend! We kunnen hier spreken van een rangeer locomotief reeks 91 van de NMBS met een tweede motorkap. Let ook op de enorme schijnwerper en de bel boven de motorkap!

Foto : Cockerill-Ougrée, verzameling Kristof AVONDS.

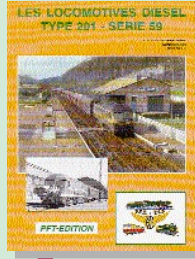


Boeken

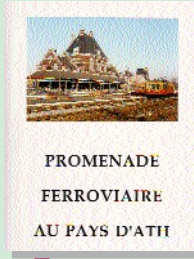
TSP-Edities



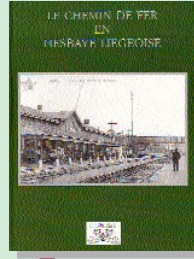
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's



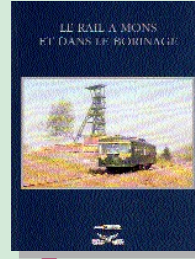
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's
 540 foto's



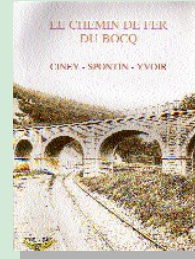
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Beschrijving van alle spoorlijnen rond de ster van Ath.
 A4 - 268 pagina's
 252 foto's - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
 De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Warremme).
 A4 - 168 pagina's
 276 foto's
 € 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.
 A4 - 160 pagina's
 258 foto's
 € 23,50 - 750 g



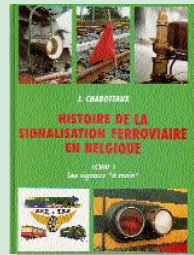
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



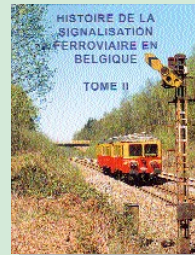
EEN EEUW STOOM Deel I
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in Nederland, Frankrijk en Luxemburg.
 21 x 27 cm
 127 foto's (zwartwit)
 € 23,50 - 750 g



EEN EEUW STOOM Deel II
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in Nederland, Frankrijk en Luxemburg.
 21 x 27 cm
 134 foto's zwartwit
 € 27,00 - 750 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
 Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.
 A4 - 191 pagina's
 278 foto's
 € 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seinrichting.
 A4 - 256 pagina's
 220 foto's
 € 35,00 - 1250 g



SPOORBOEKJE 1940
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - 280 pagina's
 500 foto's
 € 6,50 - 250 g



SNCB 75 NMBS
 Dit werk toont beelden van de markantste gebeurtenissen in de 75-jarige geschiedenis van de NMBS (1926 tot 2001).
 21 x 27 cm - 166 foto's (z/w kleur) - 176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



ONZE SPOORWEGEN 1 DE MEERSPANNIGEN
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven in België.
 132 pagina's - 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g - Gekartoneerde kaft

Op de baan

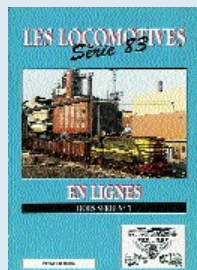
OP DE BAAN

- abonnement 2006
 - België € 36,00
 - buitenland (Europa) € 42,00
 - buitenland (buiten Europa) € 49,00

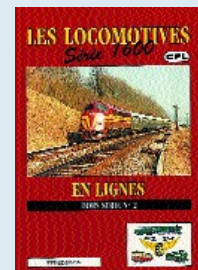


- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 71 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,16 550 g

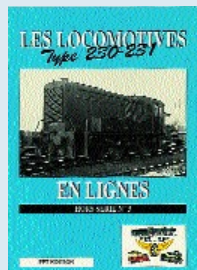
EN LIGNES - hors série



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



hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
 A4 - 80 pagina's
 120 foto's
 € 14,75 - 255 g



hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 12,27 - 210 g



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

■ Indicateur de 1935 (PFT-Edition)	€ 19,70	750 g
■ Le rail bruxellois en images (PFT-Edition)	€ 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
□ Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	€ 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69	400 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume II	€ 36,69	550 g
■ Les Vicinaux du groupe de Leuven	€ 24,54	800 g
□ En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
■ Les Vicinaux du Brabant	-€ 42,14	1300 g
□ Les locomotives à vapeur types 64 et 81	€ 32,23	850 g
□ BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g
□ Architecture des gares (tome I)	€ 46,64	1050 g
□ Architecture des gares (tome II)	€ 46,64	1050 g
□ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
□ La gare et la Ville	€ 19,00	850 g
□ 150 jaren Spoorwegen in Kempen	€ 30,00	800 g

NIEUW



De meerspanningen
Les polycourant

EEN EEUW STOOM
DEEL 2



Onze Spoorwegen 1
DE MEERSPANNINGEN

UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 72-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 72-29 ZW) : dit zijn zwart-wit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-05-2006; leveringsdatum: +/- 28-07-2006. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :

☎ +32 (0) 65 72 80 72 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ philippe.scholl@swing.be

Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

□ Prijs per foto € 1,00 7 g

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

De foto's van Bruno DEDONCKER die in Op De Baan gepubliceerd worden en die de melding FOTO BD-xxx dragen, zijn verkrijgbaar in formaat 13x18 cm op zwartwit glanspapier. Nummers duidelijk vermelden bij bestelling per postkaart, brief, e-mail of fax. Er is geen limietdatum, deze foto's zijn altijd beschikbaar. De lijst van de foto's is ook beschikbaar op internet : www.pftsp.be

□ Prijs per foto : € 3,72 7 g

Fotothema's

Omslagen met 10 kleurenfoto's 10x15 cm tenzij anders vermeld (■ = zwart/wit)

■ N° 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ N° 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
■ N° 31 : TSP-reis naar Denemarken (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ N° 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs	€ 10,00	75 g
□ N° 38 : De mechanische seinen van Florenville	€ 10,00	75 g
□ N° 40 : Het station Schaarbeek-Vorming	€ 10,00	75 g
□ N° 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970"	€ 10,00	75 g
□ N° 44 : De locomotief 8275	€ 10,00	75 g
■ N° 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 48 : De werkplaats Bertrix	€ 10,00	75 g
□ Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzannes"	€ 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. 53 : Postmotorstellen (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 55 : Reeks 51 (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 56 : Reeks 64	€ 10,00	75 g
□ Nr. 57 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië	€ 10,00	75 g
□ Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven	€ 10,00	75 g
□ Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxemburg	€ 10,00	75 g
□ Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
□ Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
□ Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
□ Nr. 65 : Reeks 3600 CFL	€ 10,00	75 g
□ Nr. 66 : De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
□ Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	€ 10,00	75 g
□ N° 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
□ N° 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 71 :

Prijs : € 10 + verzendkosten (75 g.) Mededeling : FOTOTHEMA 71

- 71-01 : 2302 groen te Recogne (zie pagina 29)
- 71-02 : 2302 groen te Linkebeek (zie pagina 29)
- 71-03 : 2302 groen te Holleken (zie pagina 30)
- 71-04 : 2302 groen te Schaarbeek (zie pagina 30)
- 71-05 : 2302 groen te Vilvoorde (zie pagina 31)
- 71-06 : 2302 blauw te Sint-Genesius-Rode (zie pagina 31)
- 71-07 : 2302 blauw te Esneux (zie pagina 32)
- 71-08 : 2302 blauw te Neuville (zie pagina 33)
- 71-09 : 2302 blauw te Huizingen (zie pagina 33)
- 71-10 : 2302 groen + M4-rijtuig bordeaux

Diverse artikels

Pin's

□ Pin diesellocomotief type 201	€ 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 groen	€ 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 geel	€ 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 tweekleurig	€ 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 donkergroen	€ 2,50	16 g
□ Pin stoomlocomotief type 81	€ 2,50	16 g

Postkaarten

□ Reeksen 1 tot 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks)	€ 3,72	105 g
□ Reeksen 8 tot 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy :	€ 5,00	80 g
□ Reeksen 21 tot 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St.-Ghislain, het viaduct van Yvoir	€ 4,00	60 g
□ Reeksen 29 tot 36 : 8 postkaarten van de stations Brugge, Oostende, Marbehan, Brussel	€ 4,00	60 g

LOCO-kalenders

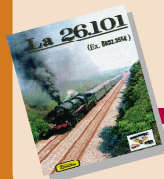
□ Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 :	per kalender :	€ 5,00	750 g
--	----------------	--------	-------

□ **LOCO 2006 :**

UITGEPUT

DVD

□ Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	€ 21,00	150 g
□ De 26.101 van het TSP :	€ 21,00	150 g



De 26.101 op DVD

Bestelling en verzendkosten

Bestellingen worden enkel aanvaard via storting op rekening 001-1201789-35 (TSP Brussel). Voor de lezers in het buitenland : zie de betalingsmodaliteiten op bladzijde 3. Vergeet niet de gewenste artikelen duidelijk te omschrijven. Al onze voorwerpen zijn beschikbaar tijdens de opendeurdagen in "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te St.-Ghislain. Het merendeel van de artikelen is eveneens beschikbaar tijdens uitstappen en diverse activiteiten.

VERZENDKOSTEN : bereken het gewicht van de door u bestelde artikelen en voeg de kosten bij uw bestelling.

	BELGIË	BUITENLAND
t/m 100 g	€ 1,05	€ 1,90
t/m 250 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 350 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 500 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,60	
t/m 5000 g	€ 7,60	

op aanvraag volgens land van bestemming

■ Artikel bijna uitgeput

