

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 76 - december 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

Voorwoord

We bevinden ons alweer aan het einde van het jaar, een jaar dat voor TSP een beweging verloop kende : de steeds uitgestelde aankomst van de P8, de aankondiging van de NMBS om ons de toegang tot het net te weigeren vanaf 2007, het (opnieuw) onderhandelen over de contracten met betrekking tot ons onderkomen te Schaarbeek en Saint-Ghislain, ... Voor u, liefhebbers, organiseerden wij 5 zeer gevarieerde speciale ritten, die ons toelieten om bijna alle delen en uithoeken van het land te (her)ontdekken. Driemaal werden de poorten van het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain geopend en er rolden drie nieuwe publicaties van de persen. Door uw abonnement op dit tijdschrift voor 31 december te vernieuwen, kan u ons een flinke steun geven in onze strijd om historisch materieel te bewaren en te restaureren.

Onze vrijwillige medewerkers wensen u en uw familie een uitstekend jaar 2007 en hopen u ook na de jaarwisseling als lezer te mogen blijven begroeten!



FOTO 76-01 De laatste grote reis van dit jaar vond plaats op 30 september en bracht ons naar "de drie grenzen". De trein werd gesleept door de 6077 en de 5941, hier gefotografeerd op de schilderachtige lijn 17 Tessenderlo - Diest. 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 vak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen : € 25 / stuk. Opsturen per post, fax of e-mail.

TE KOOP : volledige verzameling "La Vie du Rail" vanaf nr. 1 (1938) t/m het laatste nummer van 2004; postkaarten van oude en nieuwe stations en Belgische locomotieven, verzameling kepies, foto's, technische boeken, boeken over spoorwegen in het algemeen (F, NL, D), oude handboeken voor personeel, Au Fil du Rail, treinbiljetten, affiches, petroleum- en seinlampen, Westinghouse-remkranen. Doe een offerte bij Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, B - 9000 GENT. + 32 (0)9 221 05 26 of +32 (0)473 98 40 31

GEZOCHT : geschiedenis van lijn 166 Bertrix-Dinant, boeken, alle documenten. Antwoord aan gbouche@tele2.be of FAX +32 (0)82 61 54 42.

TSP-agenda

- **Zaterdag 9 december 2006** : ruilbeurs in "le Musée du Rail" te St.-Ghislain
- **Zaterdag 16 december 2006** : herinneringsrit 40 jaar einde stoomtractie. Speciale stoomtrein Ath - Denderleeuw.
- **van 27 april t/m 7 mei 2007** : grote TSP-reis naar Oekraïne. Zie p. 7.

Noteer reeds voor 2007 :

- **Zaterdag 31 maart** : TSP-reis;
- **Zaterdag 12 mei** : ruilbeurs in "le musée du rail" te Saint-Ghislain;
- **Zaterdag 23 juni** : TSP-reis;
- **Zaterdag 8 en zondag 9 september** : dagen van het patrimonium, opendeurdagen te Saint-Ghislain;
- **Zaterdag 8 december** : ruilbeurs in "le musée du rail" te Saint-Ghislain.

GEZOCHT : geschiedenis van de emigratie van het Italiaanse motorrijtuig ALN 56.1903 van de FS dat zich nu in in het museum "Tennessee Valley Railroad & Museum" bevindt te Chattanooga. Dit voertuig is één van de tien tandradmotorrijtuigen die door FIAT werden gebouwd in de jaren 1937-1939 (ALN 56.1901 t/m 1910) voor de lijn Cosenza - Paola. Het werd uit dienst genomen in 1985. Info aan TSP, die doorstuurt.



ALN 56.1903 te Chattanooga. Philippe VERELST, 04-08-2006.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 75

pagina 32 : in de tabel,

- kolom "Uit park"

er staat : 7338 : 03-07-06 GCR
moet zijn : 7338 : 03-007-06 **FSR**

- kolom "In park" : schrappen 8273.

- kolom "Schrappingen" :
er staat :961, 962 : 01-03-06 NK
moet zijn : 01-03-04 NK

- kolom "Schrappingen" :
bijvoegen : 965 : 01-03-04 NK

- kolom "uit herziening" : 709 : schrappen
Verliet de werkplaats op 15 mei 2003.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hugo SPELMANS, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHPEPPER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Dr. Guenter BARTHS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, Peter BRAZIER, Michel BROGNEZ, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Michel DE ESCH, Freddy DE-NAYRE, Simon DERIDDER, Bart DE WOLF, DEXIA, Thomas FEYER-BACH, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Michel HANSSSENS, Winfried HAURER, Serge HOOGSTEYN, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MAL-FAIT, Christophe MAURICE, Tomas MEYER-EPPLER, Marc NISSET, de NMBS, Geert PACKET, Eric en Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Richard SCHREINER, Guy SMETZ, Yves STEENE-BRUGGEN, Patrick TASSIGNON, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Jef VAN OLMEN, Ignatio Martin YUNTA.

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@pfttsp.be
Internet : www.pfttsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2007

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 2007". 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 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 76 - DECEMBER 2006



VOORPAGINA :

FOTO 76-63

De 8020, sedert eind 2005 eigendom van Rails et Tractions kreeg een volledige revisie. Zij kreeg een nieuw nummer RT 80-01 en zal weldra worden ingezet in de steengroeve van Lessines. Meer details in ons volgend nummer. Raeren, 25 oktober 2006. Philippe GOUSSET.

ACHTERPAGINA

FOTO 76-02 *De 707 in zijn nieuw "CityRail"-livrei in de CW Mechelen op 26 oktober. Het nummer en de opschriften "CityRail" moeten nog worden aangebracht. Dany VERSCHUREN.*

FOTO 76-67 *De Z 2208 CFL onderging op 28 oktober compatibiliteitstesten te Graide, met als doel de homologatie op het NMBS-net te krijgen. Yves STEENEBRUGGEN.*

I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Voorwoord **2**

Nieuws van eigen huis **4**

Tsjechië vandaag **8**

De 5001 **10**

Buitenlandse actualiteit **29**

Belgische actualiteit **38**

<i>Statistieken</i>	38
<i>Elektrische locomotieven</i>	38
<i>Diesellocomotieven</i>	42
<i>Motorstellen</i>	45
<i>Motorwagens</i>	46
<i>Infrabel</i>	48
<i>Allerlei</i>	59

Schrappingen **60**

Er was eens ... **62**

Gisteren - Vandaag **64**

TSP-boetiek **65**



REIZEN

Zaterdag 30 september 2006
"De drie grenzen"

In tegenstelling tot de maand augustus, viel er in de loop van september slechts zeer weinig regen uit de lucht... Ook ter gelegenheid van de TSP-reis naar Montzen was de zon van de partij, tot genoegen van de meer dan 300 deelnemers! De trein, die was samengesteld uit het volledige beschikbare park K-rijtuigen (vier NMBS en twee TSP), werd gesleept door de 5941 en de 6077. Als eerste bestemming kwam Tessenderlo aan bod, gelegen langs lijn 17 die enkel door goederentreinen wordt bereden. Ondanks het grote aantal fotografen verliepen de fotostops steevast rustig en gemoedelijk. De gekozen plaatsen waren dan ook ruim genoeg bemeten! Er konden heel wat opmerkelijke foto's gemaakt worden in Tessenderlo en langs de lijn.

Na een frontwissel in Diest reed de trein naar Montzen en dit langs lijn 24, waar de dagelijkse trafiek zich eveneens beperkt tot goederentreinen.

FOTO 76-04 De terugrit van onze trein naar Montzen, gefotografeerd op het viaduct van Moresnet. De 5941 bevindt zich aan kop, vergezeld door de 241 807 van Railion. De 6077 sluit de rij.



FOTO 76-03 In Tessenderlo werd de 6077 voor een ketelwagentrein geplaatst, wat een mooie foto opleverde. Het ging om de trein die door twee Fret SNCF-locomotieven van de reeks 467400 gesleept wordt.

TSP.

In dit grensstation wachtte de deelnemers een leuke verrassing : de "Ludmilla" 241 807 van Railion was beschikbaar en mocht gebruikt worden om de trein tot aan de grensovergang te slepen! Tijdens de heen- en terugrit die zij afwerkte, konden de fotografen enkele zeldzame opnames maken.

Eén minpuntje was dat de wissels nabij de tunnel van Gemmenich omwille van technische redenen niet gebruikt konden worden.

Goed georganiseerde fotostops, gedisciplineerde deelnemers en fotografen, alsook een niet aflatende zon droegen bij tot een erg aangename dag.



zaterdag 16 september 2006
Een mooie extra!

Op zaterdag 16 september mocht TSP de jaarlijkse personeelsdag van de groep Suez-Tractebel opluisteren.

Het programma voorzag drie groepen, gericht op de thema's "Cultuur", "Sport" en "Familie". Er vonden activiteiten plaats op het "Ile d'Yvoir", in het kasteel en de watermolen van Spontin, op de spoorwegfietsen van de Molinee en in de "brasserie du Bocq". Om de 400 deelnemers vanuit Brussel te vervoeren, werden twee treinen ingelegd. De "Bocq Express" met bestemming Dorinne was samengesteld uit de 6077, drie K-rijtuigen en het buffetrijtuig; de "Molinee Express" bestond uit de 5941, twee K-rijtuigen en twee I5-lijgrijtuigen met als eindbestemming Yvoir. Er zijn nog slechts zes K-rijtuigen beschikbaar : vier bij de NMBS en twee bij TSP.

Ter plaatse werden de passagiers door drie bussen naar de verschillende locaties gebracht.

's Namiddags werden de twee treinen samengevoegd in Ciney, waarna ze leeg naar Dorinne vertrokken. Na een frontwissel van de locomotieven werd



FOTO 76-05 Op 16 september zijn de twee door Tractebel gecharterde treinen klaar voor het vertrek in het station van Schaarbeek. De "Bocq Express", gesleept door de 6077, zal als eerste vertrekken met bestemming Spontin. De "Molinee Express" zal na enkele minuten volgen en wordt door de 5941 gesleept tot Yvoir. Twee I5-lijgrijtuigen zijn aan de K-rijtuigen toegevoegd. Enkel I5-rijtuigen en K-rijtuigen kunnen nog door diesellocomotieven zonder uitrusting voor elektrische treinverwarming gesleept worden. Alle andere rijtuigen hebben een elektrische voeding nodig! TSP.

de trein in Spontin aan het perron gezet om de reizigers te laten instappen voor de terugreis naar Brussel. Negen rijtuigen gesleept door twee diesellocomotieven... die bewuste namiddag viel een indrukwekkende samenstelling te be-

wonderen op lijn 128!

Voor de deelnemers werd het een onvergetelijke dag, dankzij het mooie weer, de verscheidenheid aan activiteiten, de goede organisatie en de stipte treinen...

FOTO 76-06 Voor de terugreis naar Brussel werden de twee rijtuigstammen aan elkaar gekoppeld te Ciney. Het was de langste reizigerstrein die ooit op Bocq-lijn heeft gereden sinds TSP deze lijn uitbaat : 9 rijtuigen gesleept door de 5941 en de 6077. De beklimming van de helling van 16 ‰ naar Ciney was een waar genot voor het oog en het oor... Michel HANSSENS.





MATERIEEL

64.169

Het wordt tijd om nieuws over onze P8 te geven. We verwachten haar sinds een jaar en velen onder u hebben ons regelmatig naar een stand van zaken gevraagd.

Van in het begin realiseerden we ons dat er nogal wat problemen zouden opduiken... en dat werd meer dan bewaarheid. Ter herinnering : het TSP kocht in Roemenië twee P8'en van Duitse afkomst met de bedoeling één van hen rijvaardig te laten maken in de werkplaats van Cluj Napoca. Het gaat om de vroegere 230.084 van de CFR die de 64.169 zou worden.

Er werd dan ook een contract opgesteld met daarin de bepalingen waaraan beide partijen zich te houden hadden i.v.m. de uitvoering van de werken, de controle, de keuring en de betaling. De voorziene werken en enkele bijkomend gevraagde aanpassingen (zoals de schildering) werden in juni 2005 beëindigd waarna op 7 september 2005 de locomotief gekeurd werd. We mochten dus verwachten dat de ze eind 2005 in België zou aankomen. Aangezien het dossier echter geblokkeerd zat hebben we verschillende malen via de ambassades van België en Roemenië en via het ministerie van Economische Zaken actie ondernomen om de situatie te deblokken. In juli vernamen we dat de firma die de werken had uitgevoerd failliet was verklaard, waardoor we geen enkel antwoord meer kregen. Hierop volgden nog verschillende interventies die er toe geleid hebben dat de locomotief nu toch zou mogen vertrekken. Als alles goed

gaat zal ze eind van dit jaar aankomen.

26.101

De 26.101 dient na tien jaar dienst een ketelrevisie te ondergaan. Aangezien geen enkel Belgisch bedrijf deze klus aankan heeft het TSP contact opgenomen met een Tsjechische firma die de nodige ervaring heeft.

De vlampijpen moeten gedemonteerd worden waarna de ketel hersteld zal worden en een ultrasoontest moet ondergaan. Na een keuring worden nieuwe vlampijpen ingebouwd. De werken zullen in twee fases worden uitgevoerd : de eerste zal nog dit jaar doorgaan en omvat de verwijdering van de vlampijpen en een grondige controle van de ketel. De tweede fase zal waarschijnlijk in 2007 plaatsvinden.

Tegelijkertijd moet de tender hersteld worden : er werd een vervorming vastgesteld, een gevolg van het feit dat het om een zelfdragende constructie gaat. Dit veroorzaakt een grotere sleet op de wielen, wat gecorrigeerd moet worden.

1603

De 1603 verliet Salzannes op 13 oktober en de bijkomende werken aan de kast zijn reeds begonnen in Schaarbeek. We mogen hopen dat deze "Bolle Neus" in haar Luxemburgse livrei in 2007 in dienst komt. Ongetwijfeld wordt deze locomotief één van de vedetten van het komende jaar... als de NMBS haar inzet op het net toelaat !

In Schaarbeek werd begonnen met de restauratie van de tweeeassige Brossel-motorwagen 551.26 terwijl ook andere projecten langzaam verder gaan : het K-rijtuig, motorstel 082 en de 5183. Bij deze laatste werd begonnen met het herstel van de uitlaat. Het opstarten van de dieselmotor zonder demper is een spektakel voor het gehoor...!

Wilt u zich aansluiten bij de Brusselse

ploeg? Contacteer Dave Habraken : +32 (0) 495 64 83 82.

MUSEE DU RAIL

Na de opwinding tijdens de dagen van het patrimonium - we hadden 1500 bezoekers waarvan er 800 een rit met de motorwagen hebben gemaakt - is het werk herbegonnen aan het spoorwegmuseum. De aanschaf van een heftruck maakte het mogelijk om orde te scheppen in het magazijn. De verschillende onderdelen kunnen nu gemakkelijk in rekken gestapeld worden. De 9209 kreeg een roestwerende verflaag en ook het werk aan de bagagewagen type F gaat verder.

Jammer genoeg wordt de toestand van het dak er niet beter op en grote werken zullen noodzakelijk zijn zodra de nodige fondsen worden gevonden.

Wilt u meewerken in Saint-Ghislain? Contacteer Baudouin Dieu op het nummer +32 (0) 475 95 68 93.

ALLERLEI

TSP : rijverbod in 2007 ?

Sinds 1988 rijdt TSP op het Belgische net - en soms in het buitenland - met haar eigen materieel en onder haar eigen verantwoordelijkheid. De 114 reizen die voor de liefhebbers en derden werden georganiseerd - zonder winst oogmerk - verliepen zonder enig ongeval. De NMBS weigert nu echter, verwijzend naar de Europese richtlijnen, om voor 2007 het statuut van "Aangenomen Infrastructuurgebruiker" toe te kennen aan het TSP en andere verenigingen (SCM, BVS). Dit betekent dat een toegelaten maatschappij de verantwoordelijkheid moet opnemen voor een derde. In de praktijk betekent dit het einde van de inzet van de TSP-locomotieven vanaf

1 januari 2007 aangezien de NMBS - als enige erkende maatschappij voor reizigersverkeer - weigert om TSP als "aangenomen gebruiker" te erkennen. De besprekingen met de directie van de NMBS en het ministerie van verkeer zouden tot een oplossing moeten leiden, vooral omdat ook het museummaterieel van de NMBS door deze maatregel getroffen wordt !

De maatregelen zullen in de praktijk niets veranderen omdat TSP (en andere verenigingen) reeds aan de eisen van de NMBS voldoet. Er wordt veel energie gestoken in deze administratieve pesterijen die door mensen, wiens werk het schijnt te zijn, worden georganiseerd. Vergeten we niet dat alle organisatoren bij de toeristische verenigingen vrijwilligers zijn die voldoen aan de eisen van een professionele bediende gedurende hun vrije tijd - waarin ze graag andere dingen zouden doen dan dossiers opstellen. ...

FOTO 76-07 De 1603 hangt aan de overlaadbrug van de C.W. Salzannes, voor het vervangen van de draaistellen.

TSP, 28 september 2006.





LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De resultaten van het seizoen 2006 zijn gemengd maar geruststellend voor de komende jaren. Enerzijds waren er minder "individuele" toeristen dan vorig jaar maar anderzijds hebben meer groepen een speciale trein gehuurd waardoor de daling van het aantal individuele reizigers werd gecompenseerd.

Het zomerweer was ook niet van dien aard om toeristen aan te zetten om buiten te komen : ofwel te warm ofwel te regenachtig! Het hoogtepunt van het seizoen was het organiseren van twee speciale treinen voor de groep Suez-Tractebel op 16 september (zie het verslag op blz. 5).

De uitbating verschilde niet veel, vergeleken met 2005. Tijdens de laatste winter werd één kilometer spoor vernieuwd door onze vrijwilligers. Jammer genoeg kon geen akkoord bereikt worden met de firma die het materieel voor het onderstoppen en het nivelleren van het spoor levert. Het baanvak tot het eindpunt Purnode-Carrière werd deze zomer dus niet gebruikt. Dat weerhoudt ons er echter niet van om in 2007 de zonder twijfel twee mooiste en spectaculairste kilometers van het Belgische net opnieuw in dienst te stellen.

De werken voor deze winter zijn reeds begonnen met het verder herstellen van het spoor tussen Purnode-Carrière en Purnode.

De aanleg van een kruisingsspoor in Spontin is voorzien voor 2007 nadat het station van Purnode werd bereikt. Het respecteren van de planning hangt vooral af van het weer en het aantal beschikbare vrijwilligers. De vooruitgang van de werken zal in de volgende nummers gemeld worden.

We bedanken de verschillende lezers van *OP DE BAAN* die deze zomer de dynamische en sympatieke ploeg van vrijwilligers hebben vervoegd. Ze werken al bijna 15 jaar aan de heropening van de lijn !

Aarzel niet om contact met ons op te nemen om de dagen en uren van de volgende werksessies te kennen (Xavier Vermeire + 32 (0) 479 91 05 26).



*Een zicht op de vernieuwingswerken van het spoor richting Purnode. Op de achtergrond de tunnel naar Dorinne-Durnal met het vernieuwde spoor. Vooraan wordt de oude spoor uitgebroken. Centraal in beeld de motorwagen ES 102.
Christian AUQUIERE, 15 oktober 2006.*

MEI 2007 : GROTE REIS NAAR OEKRAÏNE

Transnico en TSP organiseren van donderdag 27 april tot en met maandag 7 mei 2007 een reis naar Oekraïne aan boord van de hoteltrein van Dzhherelo.

Op het programma : vanuit Kiev naar Lvov, een treinreis gedeeltelijk met stoomtractie. Vanuit Lvov : een tweedaagse rit doorheen de Karpaten eveneens met inzet van meerdere stoomlocomotieven. Vervolgens naar Odessa aan de kust van de Zwarte Zee. Verder naar de Krim met bezoek aan Sebastopol. Bovendien : rit op een smalspoorlijn, eveneens met stoomtractie. Bezoeken aan diverse tramnetten zijn mogelijk onder andere te Lvov, Odessa en Sebastopol, bezoek aan verschillende depots.

Toeristisch programma te Kiev, Lvov, Sebastopol en Odessa.

Per vliegtuig vanuit Brussel naar Kiev en terug. Prijs, volpension : € 1990..



Inlichtingen : ☎
Jean-Luc VANDERHAEGEN
+ 32 (0) 477 60 13 .62 of
Transnico : +.32 (0) 2 344 46 90.

Tsjechië vandaag



Voor treinliefhebbers is Tsjechië een echt paradijs, vooral omwille van het erg gevarieerd rollend materieel en de prachtige lijnen! Guy SMETZ en Jean-François HUART nemen ons mee langs enkele mooie diesellijnen. Op 11 juli 2006 moest de internationale trein Praha - München, omwille van werkzaamheden aan het spoor, de rechtstreekse lijn Plzen - Domazlice verlaten en een omweg maken via Klatovy en Janovice nad Uhlavou en reed bijgevolg over het buitengewoon prachtige viaduct van Smrzovice. Hij werd gesleept door de 754 020-8 (1456 kW - 73 t - 100 km/h - elektrische transmissie). Ze behoort tot een reeks van wel 408 machines, voor de Tsjecho-Slowaakse spoorwegen gebouwd door CKD tussen 1968 en 1980 (CSD reeksen T478.3 en 4). Omwille van hun typische voorruit kregen ze de bijnaam "duikbril". Na de splitsing van Tsjecho-Slowakije, behield de CD 60 machines van de subreeks 754 (CSD T478.4), ze waren voorzien van een elektrisch verwarmingssysteem.



Net voor het station van Janovice nad Uhlavou sluit lijn 184, vanuit Domazlice, aan bij lijn 183 Plzen - Zelezna Ruda. Over een lengte van een paar honderd meter lopen beide lijnen naast elkaar en kunnen fotografen de seinen langs de zuidelijke toegang van het station mee in beeld nemen. Op 10 juli 2006 werd de internationale trein 454 Plzen - München, gesleept door de 754 054, uitzonderlijk omgeleid. Omwille van het moeilijke profiel van lijn 184 naar Domazlice, werd hij versterkt met de 742 193. Van 1977 tot 1986 leverde CKD aan de CSD 453 locomotieven van de reeks T466.2 later 742 (926 kW - 64 t - 100km/h - elektrische transmissie). Het bestand van de CD telt vandaag nog ongeveer 350 locomotieven van dit type, verspreid over het ganse net.





Elke dieselliefhebber moet zeker lijn 292 bezoeken, vooral het prachtige bergachtige stuk in de buurt van Jeseník. De lijn verbindt Sumperk met Krnov en ligt ook een stuk op Pools grondgebied. Op 3 juli 2006 stak goederentrein Mn 81830 net de pas van Ramzova over, dit na een stop in het kleine vormingsstation van Lipova Lazne en rijdt nu door het dorpje Ostruzna. Hij verbindt Javorník met Hanusovice en wordt gesleept door locomotief 751 338-5. Zij behoort tot een effectief van 413 locomotieven genummerd in de reeksen CSD T478.1 (later 751.0) en T478.2 (later 752.0) gebouwd door CKD van 1964 tot 1971 (1102 kW - 72 t - 100km/h - elektrische transmissie). Het CD-bestand bestond uit 188 locomotieven van dit type, opgenomen in de reeksen 749 (ex-751 en 752 aangepast met een elektrisch verwarmingssysteem), 751 (stoomverwarming) en 752 (zonder verwarmingssysteem).

De motorwagens van de reeks 831 worden zeldzaam op het Tsjechische net. Hun inzet gebeurt officieel vanuit de stelplaats Sumperk. Het gebeurt maar zelden dat de stelplaats van Klatovy ze gebruikt om de motorwagens reeks 810 te vervangen, maar op 11 juli 2006 was dat het geval. De 831 212 reed de stoptrein Mos 17547 tussen Klatovy en Domazlice. De foto werd genomen op lijn 184 bij de uitrit van het station van Spanov. De motorwagens van de reeks 831 (ex-CSD M262.1 - 301 kW - 100km/h) zijn eigenlijk verbouwde motorwagens van de reeks 830. Zij kregen tussen 1983 en 1991 een nieuwe dieselmotor (CSD M262.0, 238 stuks gebouwd tussen 1949 en 1960).



De 5001 “Blauwe Vogel”



In de zomer van 1973 sleepte de 5001 een ertstrein. We zien haar hier in de omgeving van Visé op de lijn 24 Glons - Visé. Deze fantastische locomotief werd echter niet bewaard voor het nageslacht.
Henri CHAUVEHEID.

Recent verscheen de 5001 als schaalmodel in HO in het spoorweglandschap en werd ze voorgesteld tijdens de opendeurdag van de werkplaats Kinkempois op 10 juni laatstleden. Het model was in gezelschap van een “valse” 5001, alias de 5117 van TSP die voor de gelegenheid in de blauwe livrei werd gestoken. Voor ons redenen genoeg om te grasduinen in de geschiedenis van dit prototype dat jammer genoeg zonder navolging bleef.

De ontwikkeling van deze loc was delicaat en er deden zich veel problemen voor met de tractiemotoren. De oliecrisis die Europa trof in de eerste helft van de jaren zeventig deed het door de NMBS gevoerde beleid radicaal veranderen. Het net werd versneld geëlektrificeerd.

Het project van de 5001 werd nog uitgevoerd met het oog op de mogelijke exploitatie van de niet-geëlektrificeerde lijnen, maar werd gekelderd door de talrijke technische problemen die opdoken.

OORSPRONG VAN HET PROJECT

De vervanging van de stoomtractie op het Belgische spoornet werd over 10 jaar gespreid. In een eerste fase, tussen 1955 en 1957, nam men 95 diesellocomotieven met een vermogen van 1600 pk in dienst. Dit waren de types 201, 202, 203 en 204, de latere reeksen 59, 52, 53 en 54.

Voor de tweede fase bestelde men 135 machines met een vermogen van 1950 pk (de types 200 en 205, de latere reeksen 51 en 55) en 254 machines van 1400 pk (de types 210, 211, 212 en 213, de latere reeksen 60/61, 64, 62/63 en 65). Deze werden tussen 1961 en 1966 in dienst genomen. Deze cijfers houden echter geen rekening met de rangeerdiesels.

In de jaren zestig drukten talrijke netten de wens uit om krachtige locomotieven te verkrijgen en spoorden de fabrikanten aan om prototypes te bouwen. Er kwamen snel motoren van 3600 en zelfs 4000 pk ter beschikking in Europa en de eerste locomotieven werden ontwikkeld. Op al dit materieel was de overbrenging elektrisch, terwijl de traditionele gelijkstroomgenerator plaats moest maken voor een wisselstroomgenerator, waarbij de opgewekte wisselstroom via een diodebrug werd omgezet in gelijkstroom, alvorens naar de tractie-

motoren verzonden te worden.

De NMBS bleef echter niet bij de pakken zitten en had eveneens een zekere interesse voor diesellocomotieven met groot vermogen. Het net bevatte immers een aantal niet-geëlektrificeerde hoofdlijnen met hellingen, waarop tijdens het spitsuur zware reizigerstreinen werden ingelegd die frequent stopten zoals treinen van Brussel naar Tournai, Dendermonde en Kortrijk.

Krachtigere machines zouden de reistijd aanzienlijk verkorten.

Bovendien moest men om de snelheid van de goederentreinen te kunnen verhogen beschikken over zeer krachtige machines.

Als gevolg van deze beschouwingen wenste de NMBS een lot van 10 dergelijke machines te bestellen. Hiertoe deed men beroep op Cockerill voor de ontwikkeling van een prototype.

Op dat ogenblik ontwikkelde Cockerill een dieselmotor met 16 cilinders (in V) met een vermogen van 4000 pk. Dit was een verdere ontwikkeling van het type CO240, die 250 pk per cilinder leverde en waarvan reeds exemplaren met 6, 8 en zelfs 12 cilinders bestonden.

Voor de overbrenging deed men beroep op ACEC.

Gezien het zeer speciale karakter van het project, achtte men het wenselijk om een bestaande locomotief aan te passen, in plaats van een nieuwe te bouwen.

De voorbereidende technische discussies begonnen eind 1967. Er werd een bestelling geplaatst op 25 april 1968. Cockerill en ACEC moesten een dieselmotor van 4000 pk en een overbrenging ontwerpen en leveren, die door de NMBS in de 200.001 zou worden gemonteerd in de Centrale Werkplaats van Salzinnes.

De werkzaamheden begonnen op 12 juni 1969 en zouden drie jaar in beslag nemen... !

Na de ontwikkeling, de ombouw van de 200.001 en een zeer arbeidsintensieve oppuntstelling, verliet de locomotief uiteindelijk de werkplaats van Salzinnes op 14 juli 1972. Ze werd vernummerd als

5001 en kreeg een zeer mooi blauw kleedje met witte banden, volgens de groene livrei "1970", aangemeten.

DE DIESELMOTOR

De dieselmotor was van het type V160TR 240 CO (vier takt, overvoeding door een Brown-Boveri-turboblazer).

Zijn nominaal ontwikkelde vermogen bedroeg 4000 pk bij een draaisnelheid van 1000 tr/min. Het stationair toerental bedroeg 500 tr/min. De motor woog niet minder dan 18 t.

Bij het opstarten van de dieselmotor opende de snelheidsregelaar de injectiepompen maximaal, maar omdat de turboblazers nog niet actief waren had dit een onvolledige verbranding tot gevolg, die een enorme zwarte rookpluim veroorzaakte.

Om dit ongemak op te vangen, werd met succes een hulpmiddel aangebracht dat bij het opstarten de injectie beperkte.

TRANSMISSIE

De overbrenging werd geleverd door ACEC uit Charleroi en omvatte :

- een driefasige hoofdalternator, gevolgd door een diodebrug voor de voeding van de zes tractiemotoren;
- een driefasige alternator voor de hulp-toestellen;
- een excitatiegroep met een drievoudige taak : het bekrachtigen van de hoofden hulpalternator en het starten van de dieselmotor.

Deze drie groepen worden door de dieselmotor via de krukas aangedreven.

De zes tractiemotoren van het type LD614 N van 425 kW met neusophanging werden ondergebracht in de twee draaistellen.

Ze drijven elk één as aan door middel van een paar rechte tandwielen.

De draaistellen moesten aangepast worden, omdat de tractiemotoren veel groter waren dan deze van de types 200.

De tractiemotoren werden gevoed door de hoofdalternator via een gelijkrichterbrug.

Het werd de 200.001 die omgebouwd werd als prototypeloc van 4000 pk. Deze foto toont ons de machine bij haar levering aan de werkplaats van Schaarbeek op 30 november 1961.

Foto NMBS-Groep.



RETRO 5001

DE VERWARMING

De traditionele stoomverwarming werd vervangen door een installatie voor elektrische verwarming met 3000 V gelijkspanning. Deze werd gevoed door de hoofdgenerator via een spanningsopvoerder en een diodebrug.

PRESTATIES - ALLERLEI

De maximale snelheid werd van 120 tot 140 km/h verhoogd. De continue trekkracht bedroeg 27,3 t en 36 t bij het aanzetten.

Indien rekening gehouden wordt met het verbruik van de hulptoestellen, bedroeg het nuttige vermogen voor de aandrijving bij de snelheid van 1000 tr/min zonder verwarming tussen de 3785,5 pk (min.) en 3890,5 pk (max.). Met de verwarming in dienst bedroeg het nuttige vermogen 2858,5 pk.

Hier een overzicht van het door de hulptoestellen gevraagde vermogen :

- compressor : min. 18 pk - max. 48 pk;
- de ventilatoren van de zes tractiemotoren : min. 6 pk - max. 30 pk;
- de Behr-koelgroep : min. 10 pk - max. 80 pk;
- opladen batterij : min. 2 pk - max. 10 pk;
- vermogen nodig voor aandrijving hoofdgenerator: 73,5 pk bij 1000 tr/ minuut;
- verwarming : 900 pk.

Het totale vermogen gebruikt door de hulptoestellen zonder de verwarming in dienst bedroeg 109,5 pk (min.) - 241,5 pk (max.). Met verwarming in dienst was dit 109,5 pk (min.) - 1145,5 pk (max.).

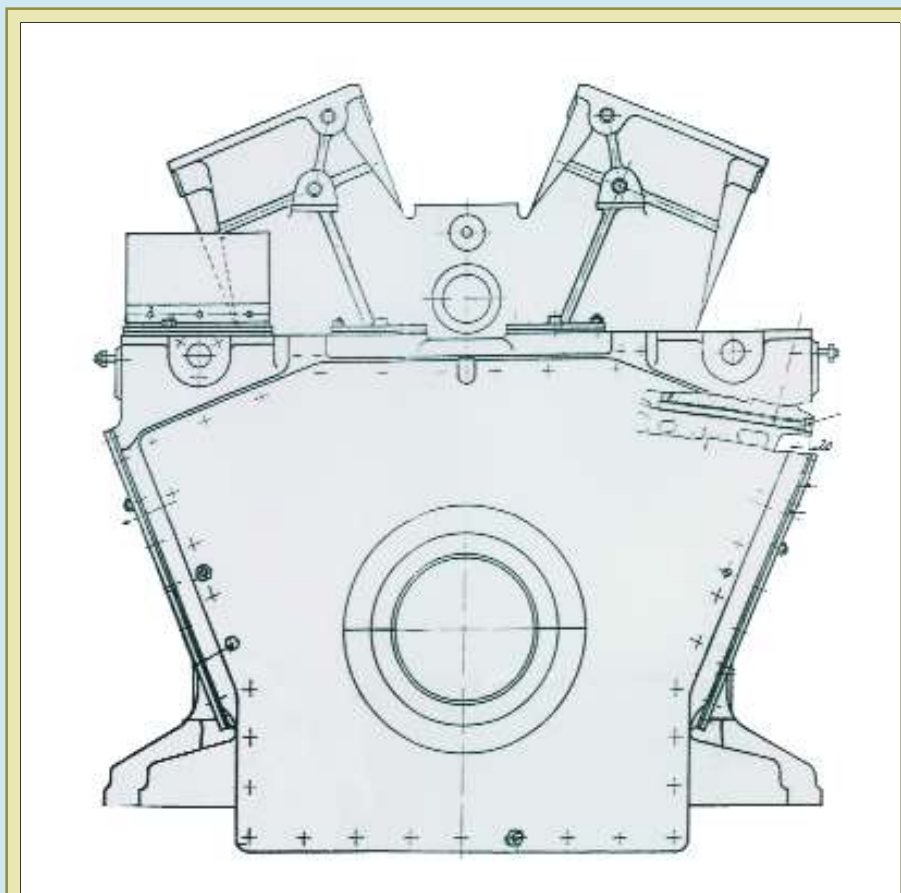
Een machine van de reeks 51 woog rijklaar 117 t, de 5001 123 t.

Er was zelfs een systeem voor snelheidsregeling voorzien, dat bij overschrijding van de ingestelde snelheid automatisch remde. Later overwoog men om de machine uit te rusten met een elektrische rem.

DE OMBOUW VAN DE 200.001

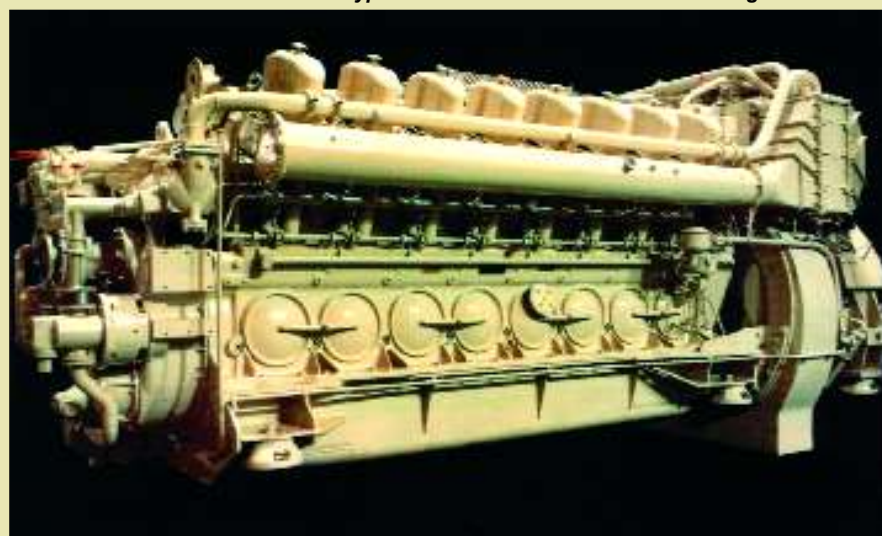
De 200.001 werd op 12 juni 1969 de Centrale Werkplaats van Salzinnes binnengereden. De werken werden op 16 juni 1969 aangevat.

Deze omvangrijke aanpassingswerken dienden door de CW Salzinnes met ab-



Boven : een dwarsdoorsnede van de dieselmotor.

Onder : een dieselmotor van het type V160TR 240CO zoals in de 5001 ingebouwd.



solute prioriteit uitgevoerd te worden.

De eerste werkzaamheden betroffen het verwijderen van volgende onderdelen : de volledige dieselmotor, de hoofdgenerator, de bekrachtigingsgenerator, de zes tractiemotoren, de elektrische apparatuur, de Gardner-compressor, de volledige Behr-koelgroep, de stoomgenerator type Vapor-Clarkson, de waterreservoirs voor de verwarming, de warmtewisselaar en de wielstellen met tandwielen.

Al deze onderdelen zouden dienst doen

als wisselstukken voor andere locomotieven.

Deze gerecupereerde onderdelen waren 5.317.000 Belgische frank waard.

Dit bedrag werd afgetrokken van het voor dit project voorziene budget.

We geven hierna een overzicht van de belangrijkste (per categorie) uitgevoerde werken.

Indien de voorziene werkuren gekend zijn, dan staan ze tussen haakjes vermeld.

In de stuurposten :

- aanbrengen van twee verflagen (56 u);
- wijziging van de vloeren (93 u);
- wijziging van het elektrische gedeelte (372 u);
- fabricatie, plaatsing en bevestiging van twee nieuwe stuurtafels (78 u);
- aanpassing van de buizen voor de verwarmingsradiatoren ;
- verwijdering van de gereedschapskoffer en vervanging door een nieuwe kast, die eveneens dient als zitbank voor de begeleider en plaatsing van voetsteunen;
- terugplaatsen van alle pakkingen en het dichtens van de kieren in de stuurposten (26 u);
- demontage van de vestiaire en het wasbakje in stuurpost 2 (3 u) en verplaatsing van de wastafel naar de

- gang in de machinekamer;
- bekleding van de zetels in zwart kunstleer, plaatsing van toebehoren van de zetels;
- plaatsing, bekabeling en aansluiting van een nieuwe snelheidsmeter van het type Hasler (130 u);
- opnieuw koppelen van de manometers in beide stuurposten (45 u);
- verplaatsing van de bel voor wielslip;
- verplaatsing van de verwarmingsthermostaat;
- verplaatsing van de aan het plafond bevestigde handgrepen;
- verplaatsing van de handrem in iedere stuurpost (13 u);
- plaatsing van een nieuwe schakelaar

- voor de bediening van de dubbele roodwitte koplampen, de derde koplamp en het knipperlichttoestel van de koplampen;
- plaatsing van een ruitensproeier en waterreservoir;
- fabricatie van nieuwe indicatieplaten (10 u)

De kast en draaistellen :

- het demonteren van de stuurposten;
- aanpassing van het middelste dakgedeelte voor de plaatsing van de nieuwe koelgroep (112 u);
- aanpassing van de beplating van de kabelgoten voor plaatsing van de alternator (52 u);

De 5001 tijdens zijn ombouw in de CW van Salzannes. De kast heeft reeds zijn definitieve blauwe verflaag ontvangen. Foto NMBS-Groep.



RETRO 5001

- versterken van het dak ter hoogte van de uitlaat van de dieselmotor;
- omvorming van de zijdelingse luiken in de neuzen van de stuurposten tot toegangsdeuren (die van stuurpost 1 geeft toegang tot de 24V batterijen, die van stuurpost 2 tot de hulpreservoirs voor de druklucht);
- revisie van de kast en aanbrengen van de nieuwe blauwwitte schildering;

- het schuren en bijwerken van het plamuurwerk aan de kast (91 u);
- het schilderen van het toebehoren op beide bufferbalken (26 u);
- het aanbrengen van de laatste verflaag (26 u);
- het schetsen en verven van de sierstrepen en aanbrengen van de opschriften (130 u);
- laatste verbeteringen aan het schilderwerk (52 u);
- aanpassing van de vulmonden van de brandstofreservoirs en het aan-

- brengen van nieuwe aanduidingen voor het brandstofpeil;
- het verlengen van de afvoerleidingen voor de olie van de dieselmotor onderaan de kast naar de zijde van de brandstoftank;
- hermonteren van beide stuurposten (106 u);
- plaatsen van een olieafvoerbuis onderaan de kast (9 u);
- aanpassen en dichtheidstest van het brandstofreservoir en montage van leidingen (56 u);

Nog een beeld van de ombouw van de 5001 dat gemaakt werd in de loop van 1970. Op de achtergrond zijn de herstellingswerken aan de 201.012 (5912) bezig, na het ongeval te La Louvière-Centre van 25 maart 1969.

Foto NMBS-groep.



- alle werkzaamheden (voorbereiding, schroefdraad trekken, verven en plaatsen) aan de verwarmingsbuizen in de stuurposten, onder het chassis en de dwarsbalken (149 u);
- aanpassen van de zandstrooiers in functie van de kabelgoten, nodig voor het leggen van de kabels voor de elektrische verwarming en bouw en plaatsen van nieuwe steunen (150 u);
- verplaatsen van handgrepen en voet-treden op de bufferbalk voor het plaatsen van de koppelkabels van de elektrische verwarming;
- terugplaatsen van de remleidingen onder het chassis (37 u);
- aanpassing van de kaders en balgen van de ventilatioerosters (67 u);
- verwijdering van de oude kabelsteunen onder de kast (9 u);
- terugplaatsen van de pakkingen rondom de voorruit (13u);
- aanpassing van de vloerplaat en steunen in de machinezaal (107 u);
- aanmaak van klemmen en houten stutten voor de kabels van de tractiemotoren (115 u);
- terugplaatsen van filters in de zijwanden van de kast (52 u);
- terugplaatsen van verlichting in de machinezaal (39 u);
- bouw en montage van nieuwe rood-witte koplampen en een derde witte koplamp (149 u);
- plaatsing van een afzuiginstallatie

(Tromblom) onderaan het chassis, nodig voor de luchtverversing van in de neus van stuurpost 1 geplaatste 24V batterijen;

- plaatsing van een luchtkoeler (onderaan het chassis) tussen de compressor en de olieafscheider. Deze moet het tekort aan koeling compenseren, omdat de pneumatische leiding een stuk korter is geworden (de compressor bevond zich oorspronkelijk aan de andere zijde van de dieselmotor); aanmaak van nieuwe kabelmantels en koppelbussen voor de stekkers van de elektrische verwarming;
- plaatsing van een contactdoos om de batterijen vanaf een externe stroombron op te laden (37 u);
- aanpassing van de draaistellen voor de huisvesting van de grotere tractiemotoren en plaatsing van vonkschermen in plaatijzer (74 u);
- plaatsing van een hulpinrichting voor het beperken van de zijdelingse loop van de draaistellen onder de kast;
- terug monteren (232 u) en schilderen (104 u) van de draaistellen;
- het plaatsen van de kast op de draaistellen (37 u).
- aanmaak van nieuwe kabelmantels

en koppelaarsdozen voor de stekkers van de elektrische verwarming.

De dieselmotor :

- vervanging van de dieselmotor en de hoofdgenerator door het nieuwe exemplaar van 4000 pk en een alternator (130 u);
- het afregelen van de dieselmotor (56 u);
- het uitlijnen van de compressor met de dieselmotor (39 u);
- wijzigingen aan de leidingen voor water, olie, lucht en stookolie (570 u);
- vervaardigen en lassen van de grotere water- en olieleidingen (715 u);
- het verplaatsen van de voorverwarmer en de waterpomp op een nieuwe steun (19 u);
- terugplaatsen van de luchtcaisson en koppeling aan de turbo's (42 u);
- aanpassing van de uitlaat van de voorverwarmer (93 u);
- de Michiana-oliefilter wordt vanuit de neus van stuurpost 1 verplaatst naar de machinezaal (het aantal meter olieleidingen werd zo sterk vermindert en de onderhoudswerken werden hierdoor eenvoudiger);
- aanpassing van het relais voor het waterniveau (37 u);

De 5001 vereeuwigd te Dinant tijdens één van zijn eerste testritten. De machine staat klaar voor de losse terugrit naar Salzinnes. Op de foto ziet men van links naar rechts de Heer Lebrun (Ingenieur bij ACEC en verantwoordelijke voor het elektrisch en elektronisch gedeelte), de Heer Warnier (1ste sectorchef bij de NMBS en algemeen verantwoordelijke van de ombouw) en een bestuurder van de stelplaats van Ronet.

Foto : verzameling WARNIER.



RETRO 5001

De elektrische uitrusting

- vervanging, bekabeling en aansluiting van de zes tractiemotoren (195 u);
- aanbrengen van een elektrisch circuit, geschikt voor 24V gelijkspanning, voor de voeding van de koplampen (185 u);
- montage en bekabeling elektrische kast voor de elektrische verwarming 560 u, inbouw van een rooster voor luchtverversing in de kast (30 u);
- wijziging van de bekabeling in de machinezaal (256 u);
- het terug vastzetten van de ventilators van de tractiemotoren en montage van hun nieuwe bekabeling (190 u);
- aanpassing van de elektrische kast "tractie", plaatsing van nieuwe apparaten (vermogensdioden, ...) en de nodige kabelwerken (400 u);
- teneinde de hoogspanningskabels te beschermen tegen brand en hun installatie te vergemakkelijken, worden ze ondergebracht in een kabelsleuf op de vloer;
- vervaardiging van batterijkoffers (350 u);
- verplaatsing van de apparatuur voor de automatische waakinrichting van de Bedieningspost naar het pneumatische blok;
- montage, bekabeling en aansluiten van de beveiliging tegen wielslip als bescherming van de tractiemotoren (65 u);
- aanbrengen van de signalisatie voor het rijden in dubbeltractie (26 u).

De remuitrusting

- aanpassing van de drukluitleidingen van de compressor en plaatsing van een lekcontdekker;
- plaatsing van een luchtkoeler en leidingen (56 u);
- aanpassingen in het pneumatische blok;
- teneinde de luchtafvoer van de alternator te bevorderen, worden de hulpreservoirs van de rem verplaatst naar de neus van stuurpost 2;
- demontage van de remleidingen onderaan het chassis (voor werken aan het chassis) (5 u);
- verplaatsen van de compressor (5 u);
- verplaatsen van het luchthulpreservoir (42 u);
- fabricatie en plaatsing van luitleidingen naar de remcilinders (31 u);
- aanpassingen aan de pneumatische leidingen (663 u);
- aanbrengen van bekabeling voor de rechtstreekse rem (251 u);
- vervaardiging van stukken voor het remhangwerk.

LEVERING VAN DE DIESELMOTOR

Cockerill moest de combinatie dieselmotor-alternator leveren op 15 oktober 1969. De planning van de voorbereiding van deze combinatie was als volgt :

- tot 01/07/1969 : omvorming van de motor tot zijn definitieve versie voor de locomotief;
- van 01/07 tot 01/08/1969 : voltooiing van de afregeling (overvoeding, olieverbrij, ...) en officiële testen;
- van 15/08 tot 31/08/1969 : officiële

100-urentest;

- van 15/08 tot 31/08/1969 : gedeeltelijke demontage en onderzoeken na de test;
- van 01/09 tot 15/09/1969 : montage van de ACEC-alternator;
- van 15/09 tot 15/10/1969 : nullastproef van het geheel (meten van trillingen), schilderen, laatste afregeling en verzending naar Salzinnes.

Tijdens de 100-urentest werden temperatuurverschillen van +/- 70°C opgemeten tussen de cilinders 3 tot en met 8 A en B en 1 en 2 A en B. Om elk risico op mogelijke averij te vermijden besliste Cockerill om de originele kleppen te vervangen door exemplaren in austenitisch staal.

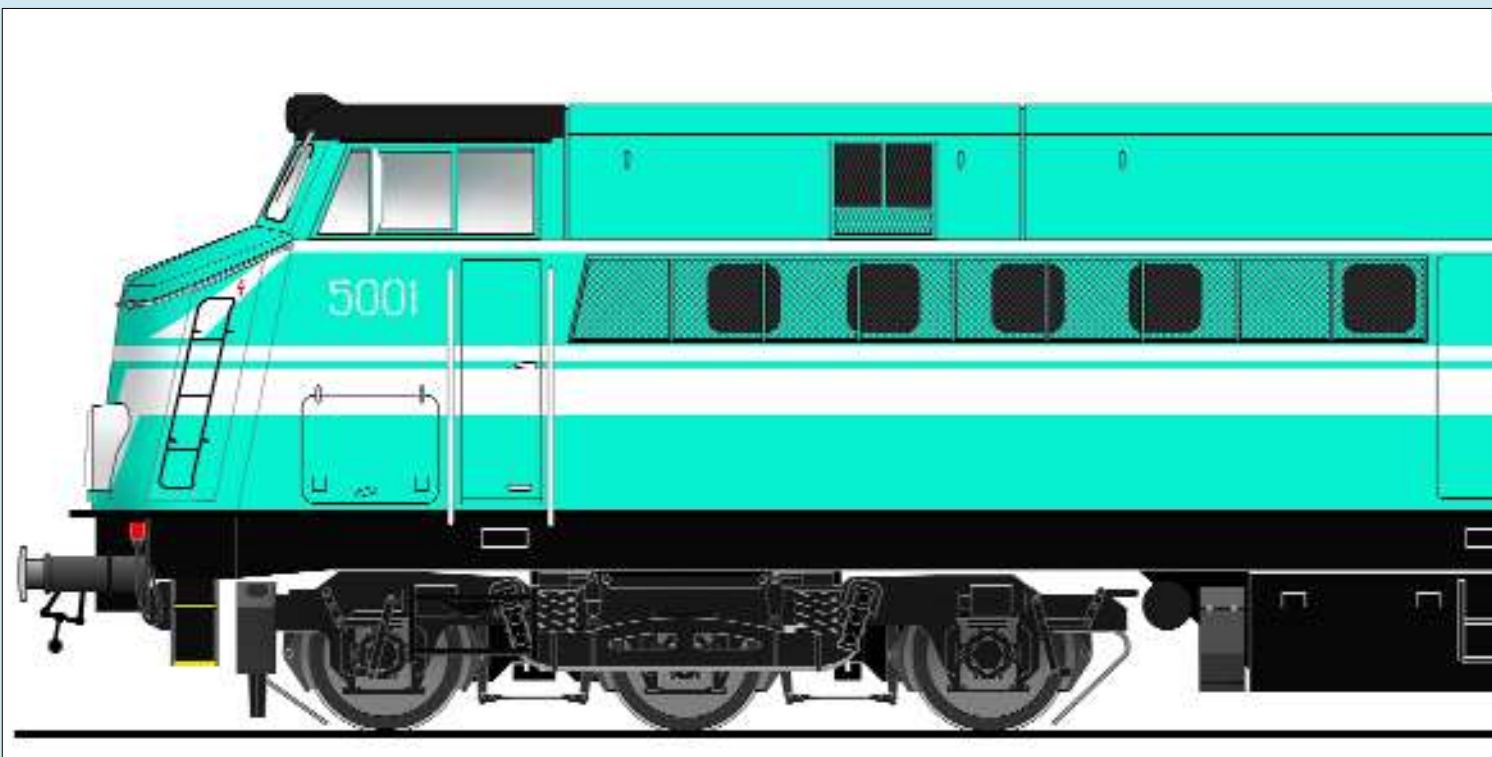
Men stelde eveneens een gevoelige vermindering van de afdichting bij de inlaatkleppen vast. Daarbij was er een zekere slijtage aan de stangen en de klepzittingen.

Als oplossing van dit probleem voorzag Cockerill de inlaatkleppen van genitreeerde stangen en Brightray-klepzittingen.

De doeltreffendheid van de olieafscheider bleek onvoldoende.

Om eventueel olieoverlies onder het chassis (mogelijk brandgevaar) te vermijden werd een tweede olieafscheider onder de ventilatie van het carter aangebracht.

Er liepen naast zuigers in het onderste deel van de cilinder ook lagers, hoofdlagerkooien en drijfstangen vast.



Andere genomen maatregelen waren het opruwen, het vergroten van de lagerspeling en de grafietsmering van de cilinders.

ONTWIKKELING

De ombouw van de machine verliep niet van een leien dakje. In deze fase kwamen talrijke problemen aan het licht. Zo bleek tijdens proeven op de testbank dat de luchttemperatuur voor de koeling van de generatorgroep te zeer verschilde van deze toegelaten volgens de stand van de luchtspleten. Een groot deel van de lucht die voor de afkoeling van deze groep had gediend, werd niet naar buiten afgevoerd, maar wel naar het bovenste deel van de machinezaal gezogen, waar zich de ingangen van de uitlaatgassen voor de turboblazers bevonden. De lucht die zich aan deze ingangen bevond, had een temperatuur van 600 °C. Ze werd via de zijwanden van de machinekamer naar de generatorgroep gevoerd. Er werden schermen rond de generatorgroep geplaatst om deze opwarming te verminderen. Tevens paste men de verbinding tussen de motoruitlaat en de turbo aan.

De vermogendielen, die zich in de omgeving van de generatorgroep bevonden, werden met dezelfde luchtstroom gekoeld. De luchtafzuiging werd aangepast, waardoor lucht, via de filters, direct van de buitenzijde van de machine werd aangevoerd.

Het eerste grote probleem deed zich voor op 29 maart 1971, toen de krukas van de dieselmotor, tijdens het roderen op de testbank vastliep.

De dieselmotor diende bij Cockerill te worden hersteld.

De 5001 maakte, na een lange ombouwperiode, in juli 1972 haar eerste testritten op de lijn.

Op 12 juli 1972 werd de machine getest tussen Ronet en Virton. Ze sleepte een goederentrein van 480 t. Hierbij moet men nog het gewicht van de meegevoerde loc (120 t) bijtellen. Bij de terugrit sleepte de 5001 een ertstrein van 1840 t en een locomotief (120 t), in totaal 1960 t. Tijdens dit traject werd een vertrek op de steile helling van La Hage verwezenlijkt.



EVH0903

RETRO 5001

Het contract, afgesloten tussen de NMBS en Cockerill-ACEC, bepaalde dat men na ontvangst van de motor een traject van 200.000 km "onder bevredigende omstandigheden" moest afleggen. Men hoopte deze "mijlpaal" in 1974 te bereiken.

Na de eerste reeks testritten, werd de 5001 toegewezen aan de werkplaats van Kinkempois. Daarna werd ze getest tot oktober 1972. Ze sleepte hoofdzakelijk lege treinen op het traject Ans - Leuven.

Na deze eerste periode, kreeg de machine vanaf 13 november 1972 een specifieke omloop van twee dagen - de nieuwe reeks "C" van Kinkempois - toegewezen. Deze beurtrol liet toe dat haar mogelijkheden voluit getest konden worden op kop van zware reizigerstreinen aan 140 km/h of in de goederendienst :

- dag 1 begon met een losse rit Kinkempois - Liège-Guillemins. Hier nam ze de direct 708 Liège-Guillemins (09.32) - Verviers-Central (09.58) aan de haak. Daarna sleepte de 5001 de direct 811 Verviers (11.15) - Oostende (14.13), keerde terug met de direct 716 Oostende (14.51) - Liège (17.25) en reed los terug naar Kinkempois.



*De 5001 gefotografeerd te Ronet in juli 1972.
Onbekende auteur, verzameling Yves STEENEBRUGGEN.*

*Van augustus tot september 1972 voerde de 5001 talrijke testritten uit tussen Ans en Leuven. Deze foto toont ons de machine in het station van Ans, kort voor vertrek naar Leuven. De trein bestaat uit een meetrijtuig, twee K-rijtuigen en een locomotief (met neergelaten stroomafnemers) van de reeks 23.
Foto : Cockerill-Ougrée, verzameling Kristof AVONDS.*





Aankomst te Ans na een proefrit Leuven - Ans. De trein bestond uit internationale rijtuigen type I1 en I2.

Foto NMBS-Groep.

De direct 811 Verviers (11.15) - Oostende (14.13) klaar voor vertrek te Verviers-Central.

Georgy LEJEUNE.



RETRO 5001

- dag 2 voorzag in een heen- en terugrit tussen Kinkempois/Seraing en Antwerpen-Stocatra. Bij de heenrit nam men lege ertswagens mee en men bracht een geladen trein terug. Deze dienst verdween in mei 1973.

Maar twee dagen later, op 15 november 1972, werd tractiemotor 5 het slachtoffer van een flash. Voor deze eerste ernstige averij moest de machine terugkeren naar Salzinnes, waar men de bewuste motor demonteerde. Deze werd voor herstelling naar ACEC gestuurd. Intussen profiteerde men van de gelegenheid om de ophanging te regelen.

Met 127 ton was de locomotief te zwaar waardoor ze na terugkeer te Kinkempois op 19 december werd teruggezonden naar de CW Salzinnes. Na behandeling van dit probleem hernam ze slechts voor korte tijd haar omloop. Tractiemotor 5 werd alweer het slachtoffer van een flash.

Een flash in een tractiemotor wordt meestal door een te hoge spanning veroorzaakt, die gewoonlijk leidt tot ernstige averij. Op de 5001 golden volgende consignes : bij een eerste flash moest de bestuurder de snelheid beperken tot 120 km/h. Na een tweede flash moest verplicht de aandrijving van het defecte draaistel uitgeschakeld worden.

De 5001 nam van 26 tot 29 oktober 1972 deel aan een internationale tentoonstelling van spoorwegmaterieel. Deze vond plaats in de stelplaats van Luxembourg.

Michel BROIGNIEZ.



Van 30 maart tot 12 april 1974 werd de 5001, ter gelegenheid van de Commerciële Jaarbeurs van Namur, tentoongesteld in de CW Salzinnes. Deze beurs werd gehouden in het naast de werkplaats gelegen "palais d'expositions" Foto NMBS-Groep.

Dit had de halvering van het vermogen tot gevolg.

Na een nieuwe reparatie, verscheen ze op 13 februari 1973 terug voor de direct Liège - Oostende. Ze sleepte eveneens enkele goederentreinen, die niet voorzien waren in haar omloop, naar Ronet, Montzen, Gouvy en Marloie.

Op 5 maart 1973 reed ze naar de CW

Salzinnes voor het herprofilen van haar wielen.

Op 6 augustus 1973 werd tractiemotor 2 op zijn beurt getroffen door een flash. De machine stond voor lange tijd buiten dienst. Men kan dit verklaren door de afwezigheid van reserveonderdelen. Bij ieder defect moest men de machine voor korte of lange tijd stilleggen.



In dit stadium werd het duidelijk dat het belangrijkste probleem van de 5001 het slechte gedrag van de tractiemotoren bij hoge snelheid was. Vreemd genoeg deden de flashes zich steeds voor als de locomotief zich in een bocht bevond.

Van 13 oktober tot 1 november 1973 onderging de machine een aantal tests te Salzinnes, voor rekening van het ORE (Office des Recherches et des Essais). Dit is het centrum voor technisch-wetenschappelijk onderzoek van de UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), verantwoordelijk voor de standaardisatie van rytuigen, wagens, draaistellen, opschriften, spoorstaven en exploitatieregels.

Na een nieuwe inlooperperiode, trouwens onderbroken door verschillende mankementen, vroegen de constructeurs aan de NMBS op 21 februari 1974 om de machine enkel nog te gebruiken voor het slepen van goederentreinen en haar snelheid te beperken tot 120 km/h tijdens de eerste maand van haar wederoptreden. Dit gebeurde op 8 maart 1974.

In de daarop volgende dagen, werd de locomotief enkel in de goederendienst ingezet.



De 5001 sleept de direct 716 Oostende (14.51) - Liège (17.25) en verlaat het station van Waremme. Peter Brazier, verzameling Patrick TASSIGNON.

De 5001 tijdens rangeringen in de werkplaats van Kinkempois. De combinatie diesel-motor-alternator was zo omvangrijk, dat het praktisch onmogelijk was om van stuurpost te wisselen via de machinekamer.

Datum en auteur onbekend. Verzameling TSP.



RETRO

5001

Hiernaast rechts :

De 5001 zet zich voor de direct 815 Liège-Guillemins - Oostende. De 2209, die voor deze trein voorzien was, bevindt zich vooraan het treinstel.

*Auteur en datum onbekend.
Pierre HERBIET.*

Hieronder :

De 5001 op de kop van de lege ertstrein 42509 Seraing - Antwerpen-Stocatra, gefotografeerd te Lint, op lijn 13 Lier - Kontich (Kazernen). De trein zal zo dadelijk het station van Kontich (Kazernen) binnenrijden.

De benaming "Kontich (Kazernen)" werd overigens in 1974 gewijzigd in "Kontich".

Jef VAN OLMEN.



Op 20 en 21 juni 1974 werden er testritten gereden tussen Liège en Leuven. Deze hadden tot doel de oorzaak van de flashes in de tractiemotoren te achterhalen.

De gesleepte last van 206 t omvatte 6 lege rytuigen met de verwarming in dienst. Bij de eerste rit naar Leuven werden diverse uitschakelingen handmatig veroorzaakt evenals meerdere plotselinge stroomonderbrekingen bij vol vermogen (5000 ampère) en maximumsnelheid (tussen 125 en 140 km/h) gerealiseerd.

Daarbij werd bij het vertrek te Liège-Guillemins met aangesloten remmen vertrokken. De aanzetstromen liepen hierbij op tot 4500 ampère.

De 5001 werd daarna terug ingezet voor het slepen van de directe treinen naar Oostende. Maar op 20 november 1974 sloeg het noodlot weer toe. Zij sleepte de direct 811 naar Oostende. In de omgeving van Gent liep tractiemotor 4, aan volle snelheid, ernstige averij op.

Dit nieuwe defect had tot gevolg dat zij tot juli 1975 buiten dienst werd gesteld.

Nadat de 5001 nogmaals hersteld was, sleepte ze voornamelijk speciale treinen, zowel in reizigers- als goederendienst. Zij was overal te zien, zelfs in Maastricht en in Raeren.

Op 27 februari 1976 raakte de 5001 nogmaals defect bij de sleping van de direct 811 naar Oostende. Nu was het tractiemotor 6 die het begaf.

Dit defect was de druppel die de emmer deed overlopen.

Men besliste de 5001 niet meer te herstellen en tevens het project te stoppen.

Ze werd officieel op 9 maart 1976 stilgelegd met slechts 85.000 km op de teller. Men was nog ver verwijderd van de 200.000 km die men in 1974 had willen bereiken!

De machine werd daarna, in afwachting van betere tijden, te Kinkempois als netreserve uitgeweken.

Op 23 augustus 1977 werd besloten om de 5001 over te brengen naar de werkplaats van Latour. Daar had men geen plaatsgebrek.



De 5001 voor de werkplaats van Kinkempois (haar toegewezen stelplaats), 23 september 1974.
Yves STEEBEBRUGGEN.



De "Blauwe Vogel", zoals zij genoemd werd te Kinkempois, voor een ertstrein Antwerpen-Stocatra - Kinkempois in de omgeving van Tongeren op lijn 34 Hasselt - Glons.
Julien CASIER.



RETRO

5001

Nog een document : een autoslaaptrein op de verbinding 's-Hertogenbosch - Avignon - Saint-Raphael rijdt door het station Esneux. Een groene 55'er is nog juist zichtbaar in tweede positie. Verzameling Marc NISSET.



Ik heb het geluk gehad om de 5001 een honderdtal maal te zien en horen vertrekken in Brussel-Zuid op kop van de direct 811 naar Oostende. Ik kan u verzekeren dat het haar op mijn hoofd telkens recht stond en mijn armen kippenvel kregen.

Ik ben zelfs verschillende malen getuige geweest van het vertrek van deze trein in het station van Brussel-Centraal.

Het vertrek van de beruchte semi-direct Schaarbeek - Binche, getrokken door twee 59'ers, leek zeer stil...

Bestaat hiervan een geluidsopname ?

De bestuurder van de 5001 laat zich in juni 1975 naast zijn machine fotograferen in het station van Bressoux.

De "Blauwe Vogel", de bijnaam van de 5001, staat op kop van de autoslaaptrein 's-Hertogenbosch - Bressoux - Avignon - Saint-Raphaël. Een 55'er bevindt zich in tweede positie. Men is in Bressoux bezig met het plaatsen van bovenleiding.

Foto : DOZO, verzameling Georgy LEJEUNE.

DE RESULTATEN

Over het algemeen genomen waren de prestaties van de 5001 goed, zowel voor de zware en snelle reizigerstreinen als voor de goederentreinen. Het meest kritieke punt was het slechte gedrag van de tractiemotoren.

Ze werden regelmatig het slachtoffer van een flash (of rondvuur) bij snelheden tussen 125 en 140 km/h, wat meestal resulteerde in de vernieling van de wikkelingen van de roteren. De machine stond dan lange tijd terzijde, omdat men geen reservetractiemotor ter beschikking had.

De verwarming voldeed aan alle verwachtingen.

Niettemin zou ze vanwege de 3000 V spanningsonderbrekingen en de sterke spanningsvariaties niet geschikt zijn voor de moderne rijkstroken.

Gezien deze resultaten, werd het nuttig geacht, in geval van serieproductie, de volgende hoofdpunten te herzien :

- een andere alternator voor de aandrijving te voorzien en een tweede voor de verwarming;
- bouw van nieuwe tractiemotoren die flashloos 140 km/h aankunnen;
- een dynamische rem voorzien;
- de pompen en ventilatoren van de Behr-koelgroep voor het water van de dieselmotor vervangen door elektri-



De 5001 in de werkplaats van Latour.

Yves STEENEBRUGGEN, 4 september 1978.

- sche ventilatoren;
- de omwentelingsrem van de draaistellen afschaffen;
- het gewicht van het onderstel van de dieselmotor en de alternator verminderen;
- de brandmelder verwijderen;
- de Michiana-filter (filter van de olie van de dieselmotor) verplaatsen.

Het project bleef echter zonder vervolg,

het beleid van de NMBS einde jaren zeventig van de vorige eeuw stelde op het versneld elektrificeren van het net.

En wat gebeurde er met de dieselmotor van de 5001?

Nadat de motor werd gerecupereerd verkocht Cockerill deze aan een Luiks hospitaal. Hij doet nu dienst als noodgenerator bij uitval van het commerciële elektriciteitsnet.



De 5001 in afwachting van zijn ombouw op de koer van de CW Salzinnes.

*Armand BEERLANDT,
16 februari 1979.*

RETRO 5001



De 5001 op 3 december 1979 in de Centrale Werkplaats van Salzannes tijdens de ombouwwerken tot een locomotief van de reeks 51.
Georgy LEJEUNE.

VAN 5001 NAAR 5101

Op 23 oktober 1978 werd de 5176 (stelplaats Hasselt) het slachtoffer van een ernstig ongeval te Kermt op lijn 35. Men besloot de machine te schrappen vanwege de zware averij. Maar de dieselmotor vertoonde geen zware beschadigingen. Vanaf dat ogenblik droomde men hardop om de 5001 terug om te vormen tot een 51'er. De prototypeloc keerde op 18 januari 1979 terug naar de Centrale Werkplaats van Salzannes en de ombouwwerken werden enkele weken later, eind februari, aangevat.

Op 10 oktober 1980 verliet de locomotief met het nummer 5101, getooid in de gele livrei, de werkplaats en reed haar eerste testrit op kop van de traditionele omnibus 6534 Namur - Givet en terug.

FOTO 76-08 *Op 7 februari 1991 sleepte de 5101, ex-5001, een trein met langgelaste rails tussen Schaarbeek en Mariembourg. Het konvooi daalt de steile helling (20 ‰) af tussen Neuvilles en Mariembourg.*
Pierre HERBIET.



Loopbaan van 200.001 - 5001 - 5101

Constructeur :	Cockerill 3733/1961
Levering aan NMBS :	30-11-1961
Schaarbeek :	30-11-1961
Dendermonde :	23-01-1963
Ombouw tot 5001 :	van 12-06-1969 tot juli 1972 in CW Salzannes
Kinkempois :	15-12-1972
Buiten dienst :	09-03-1976 tot 18-01-1979
Ombouw tot 5101 :	18-01-1979 tot 10-10-1980 in CW Salzannes
Kortrijk :	01-01-1981
Schaarbeek :	31-05-1987
Hasselt :	15-10-1998
Antwerpen-Noord :	10-06-2001
Uit inventaris :	15-06-2003

Nadat men diverse problemen had opgelost, verliet ze op 14 oktober 1980 Salzannes en reed naar haar nieuwe stelplaats Kortrijk. Vanaf 1 januari 1981 werd ze trouwens officieel toegewezen aan Kortrijk.

Na de elektrificatie van de lijnen ten noorden van Kortrijk, muteerde de 5101 op 31 mei 1987 naar Schaarbeek.

Ze verhuisde daarna nog twee keer : op 15 oktober 1998 naar Hasselt en op 10 juni 2001 naar Antwerpen-Noord. De 5101 werd op 15 juni 2003 definitief uitgerangeerd.

Vandaag staat de machine te Montzen, in het gezelschap van een twintigtal reeksgenoten, te wachten op een eventuele koper.



FOTO 76-09 ↑ Op 28 april 1998 bracht de 5101 uitzonderlijk een stam Benelux-rijtuigen over van Brussel-Zuid naar Roosendaal.
Pierre HERBIET.

FOTO 76-10 ↓

Op 22 april 1982 sleepte de 5101 een direct Kortrijk - Schaarbeek. De trein neemt de verbidingsbocht tussen de lijnen 50 en 50A te Essene-Lombeek.
Pierre HERBIET



RETRO 5001

TWEE PSEUDO-5001'en

Bij twee gelegenheden werd een locomotief van de reeks 51 vermomd als "5001".

De eerste verschijning van een pseudo-5001 gebeurde in september 1992 ter gelegenheid van opendeurdagen in de werkplaats van Kinkempois. De 5145 mocht zich gedurende enkele dagen voordoen als 5001. Deze operatie werd gerealiseerd door het personeel van de werkplaats van Kinkempois. Zij gebruikten hiervoor het blauw van de reeks 27.

In mei 2006 nam de constructeur van modeltreintjes "Mehano" contact op met TSP. Zij zouden kortelings een HO-model van de 5001 uitbrengen en vroegen ons om één van onze 51'ers om te schilderen.

Er werd beslist om de 5117 een blauw-wit kleedje te geven. Deze loc is door TSP aangekocht om dienst te doen als onderdelenleverancier voor onze andere 51'ers.

Zo verscheen er voor de tweede keer



FOTO 76-11 De 5001 - alias 5145 - naast de 5129, de 201.001 (5901) en de 211.006 (6406) te Kinkempois op 19 september 1992. Serge MARTIN.

een "valse" 5001. Ze werd samen met de miniversie in het weekend van 10 en 11 juni 2006 voorgesteld in de werkplaats van Salzannes.

De "5001", die niet meer op eigen kracht kan rijden, zal nog minstens één jaar de mooie blauw-witte livrei dragen. Daarna moet zij haar beide stuurpos-

ten afstaan aan de 6003.

In 2007, ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Bocqlijn, zal ze verschijnen op kop van speciale treinen. Dit belooft nu al een feest zonder weerga te worden!

Jean-Luc VANDERHAEGEN

FOTO 76-12 De 5117 is vermomd als 5001 tijdens de opendeurdagen te Saint-Ghislain op 9 en 10 september 2006.

TSP.



Frankrijk

SNCF motorwagens rijden op biodiesel

De regio Poitou-Charentes denkt reeds verder dan het petroleumtijdperk. Onder impuls van Ségolène Royal, voorzitter van de regio Poitou-Charentes, werd een programma opgesteld dat een aantal milieumaatregelen omvat om de Kyotonormen te verwezenlijken.

Er werd ondermeer beslist om, bij wijze van proef, acht motorwagens van de reeks X73500 van het depot Saintes om te bouwen teneinde ze op biodiesel te laten rijden (B30 van Total, bestaande uit 30% biodiesel en 70% gasolie). Ze rijden op een aantal vaste lijnen waarbij in Saintes en Angoulême getankt kan worden.

Het project werd op 14 september 2006 door de SNCF in Poitiers voorgesteld.

Loirestreek : de regio investeert in het spoor

Tijdens de bespreking van de begroting in de regio van de Loire in juli 2006 werd beslist om massaal in het openbaar vervoer te investeren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de dankzij de economische groei hogere belastinginkomsten.

Tien dubbeldeksmotorstellen werden voor de regionale sneltreinen besteld; ze worden vanaf 2007 geleverd.

Bovendien zullen zeven tram-treinen



FOTO 76-13 Aankomst te Saint-Germain au Mont d'Or van de X 73540 en de X 73668 (in livrei TER Rhône Alpes) voor TER 886622 Lyon - Roanne 19 juni 2006. Dankzij de inspanningen van de regio Poitou-Charantes werden sinds januari 2004 in totaal 18% meer treinreizigers geteld. Christian VANECK.

worden aangekocht voor de te heropenen lijn Nantes - Châteaubriant. Het eerste deel van deze lijn moet in 2010 in gebruik komen.

Sinds enkele jaren kunnen de regio's in Frankrijk ongebruikte spoorlijnen van de SNCF overnemen en ze opnieuw uitbouwen. Zo wordt bijvoorbeeld de lijn Nantes - Pornic, die nog slechts een seizoensdienst kende, met succes weer het gehele jaar door bediend.

Bovendien wordt er ook gesproken over een heropening van Nantes - Paimboeuf.

Ook de stad Nantes zelf, een pionier bij de herinvoering van de tram in Frank-

rijk - hier werd het eerste nieuwe tramnet aangelegd - bouwt het net nog steeds verder uit.

LGV Rhin-Rhône : het is begonnen !

Op 3 juli 2006 werd de officiële start gegeven voor de aanleg van de LGV Rhin - Rhône. De lijn wordt 140 km lang en verbindt Villers-les-Pots (op de lijn Dijon - Dole) met Petit-Croix (tussen Belfort en Mulhouse). Er komen twee stations : in Auxon-Dessus op 10 km van Besançon en in Meroux op 10 km van Belfort.

VOITH - MAXIMA 4000

Eén van de nieuwigheden waar tijdens de in september gehouden spoorwegbeurs InnoTrans in Berlijn met spanning werd naar uitgekeken was de nieuwe diesellocomotief "MAXIMA4000" van Voith. Deze C'C' met een vermogen van 3600kW (4000 pk) heeft een hydraulische overbrenging, wat bij de geïnteresseerden nogal wat scepsis oproept over de bruikbaarheid van een dergelijke aandrijving bij hoge vermogens. De MAXIMA4000 is bedoeld voor het zware goederenverkeer. Een reizigersversie (160 km/h) is eveneens in ontwikkeling).

De MAXIMA 4000 op InnoTrans te Berlin. Tomas FEYERBACH, 22 september 2006.



Frankrijk

Caravelles : begin van het einde

Grote veranderingen bij de Franse spoorwegen : de EAD (Elément Automoteurs Diesel), ook "Caravelles" genaamd, verdwijnen langzaam van het toneel. Deze typische stellen met twee rijtuigen, waarvan één stuurrijtuig, hebben decennialang het motorwagenpark gedomineerd. Oorzaak van de achteruitgang : concurrentie en verval.

Deze serie motorwagens werd gedurende de twee decennia (1963 tot 1981) aan de SNCF geleverd waarbij deze grote familie een aantal onderreeksen kende :

- 274 motorwagens (X4300/4500) van 295 kW met mechanische overbrenging;
- 114 motorwagens (X4630) van 295 kW met hydraulische overbrenging ;
- 47 motorwagens (X4750) van 412 kW met hydraulische overbrenging, in 1996/98 aangevuld met 7 van de 8 voormalige poststellen;
- 13 driedelige motorwagens (X4900) van 590 kW (2 x 295 kW) met hydraulische overbrenging.

In totaal dus 455 motorwagens waarvan er 388 een maximum snelheid van 120 km/h aankunnen en de rest 140 km/h bereikt.

Ze werden in 15 depots onderhouden, waarvan enkele echter slechts zeer kort (Laon, Evreux, Montargis, Nice). Vandaag zijn er nog negen onderhoudsdepots : Metz, Epernay, Longueau

Aankomst van twee EAD X4300 in het station van Laon op 27 juni 1984.
Gilbert LAURENT.



Een driedelige Caravelle : de X4901 op 15 april 1997 in Pontorson op de grens tussen de regio's Basse-Normandie en Bretagne met een trein Caen - Rennes. Deze reeks werd sindsdien volledig gemoderniseerd en is nu actief in Haute-Normandie, vooral op de lijn Rouen - Dieppe. Op het menu staan tien treinparsen per dag waarvan de helft in treinschakeling.

In Basse-Normandie rijden daarentegen op de lijn Caen - Tours nog steeds drie gekoppelde stellen van de reeks X4750 (vertrek in Caen om 16.25 op ⑥ en 16.21 op ⑦, vertrek in Tours om 9.47 op ⑥ en 20.08 op ⑦).
Gilbert LAURENT.

(Amiens), Sotteville (Rouen), Rennes, Nantes, Tours, Nevers en Lyon-Vaise. Ze zijn actief in 14 van de 20 Franse regio's.

Er kunnen drie stellen in treinschakeling rijden waardoor een trein uit zes of zeven (wanneer een X4900 wordt bijgevoegd) rijtuigen kan bestaan. Ze blinken vooral uit door een berucht gebrek aan comfort en door een zekere logheid waardoor ze de volmaakte tegenpool van de reeks X2800 (zie ODB 72) werden. Goede klimmers zijn het evenmin en hun inzet op hellingrijke lijnen gebeurde dan ook enkel wanneer het niet anders kon. Enkele uitzonderingen op deze regel waren de lijnen Dole - Pontarlier in de Jura (hellingen van 20 ‰) en Nice - Cuneo in de zui-

delijke Alpen (25‰).

Deze reeks zwermde uit over het gehele net, met als opmerkelijke uitzondering het zuidwesten. Hier en daar werden ze zelfs ingezet op lange dwarsverbindingen zoals Caen - Rennes en Marseille - Briançon (respectievelijk 252 en 315 km). Ook enkele hoofdlijnen stonden op het menu zoals Paris - Tours via Vendôme (248 km), Paris - Boulogne (255 km), Paris - Granville (328 km) en vooral Paris - Lyon via Nevers en Paray-le-Monial (509 km). Hoewel ze er niet voor geschikt waren verzekerden ze zelfs enkele internationale diensten naar alle buurlanden. Ze bereikten Moeskroen, Tournai, Luxemburg, Trier, Saarbrücken, Offenburg, Neuenburg, Genève, Cuneo, Ventimiglia en Port-Bou.

Deze verouderde motorwagens worden nu langzamerhand overbodig, hoewel twee derden van het effectief ondertussen één of andere modernisering heeft ondergaan.

De oorzaak : de voortdurende levering van motorwagens reeksen A-TER, X-TER, AGC, BGC en ZGC. Tegen het eind van dit decennium moeten volgens de huidige bestellingen bijna 1000 moderne motorwagens met meer dan 2300 rijtuigen afgeleverd zijn. Dit komt door de massale investeringen die de regio's in de modernisering van het rollend materieel hebben gedaan.

Resultaat : werd tussen 2000 en 2004 jaarlijks gemiddeld 2,5% van het effec-

Rechts : de X4300 ter hoogte van het seinhuis van Cateau op 8 juli 1992.
Gilbert LAURENT.

tief geschrapt, was dit in 2005 reeds opgelopen tot 8%. In 2006 werd dit cijfer nog verdubbeld. In 2000 was 11% van alle motorwagens afgesteld, in 2004 reeds 20% en eind 2006 zal dit voor 50% het geval zijn.

Voor de motorwagens met mechanische aandrijving (60% van de oorspronkelijke EAD familie) zijn het slachtoffer : drierivierde staat reeds aan de kant. Veelzeggend is echter dat van de motorwagens die 140 km/h aankunnen ook reeds 28% buiten dienst gesteld werd. En dit is nog maar het begin. Terwijl een vervanging oorspronkelijk voorzien was tussen 2010 en 2020 ziet dit er nu heel anders uit.

Enkel de motorstellen met hydraulische aandrijving blijven verder in onderhoud, wat hen een onverhoopt lang leven kan opleveren.

Grote veranderingen moeten dan ook pas na 2010 verwacht worden met een buitendienststelling tussen 2012 en 2015.

Daarentegen zullen in 2007 nog eens 40 eenheden met mechanische aandrijving verdwijnen en nog eens 20 in 2008. Slechts een twintigtal motorwagens zou nog in 2009 actief zijn. In de niet zo verre toekomst zullen dus 2 op 3 Caravelles niet meer bestaan.

Deze ongeliefde motorwagens, waarvan er zes een tweede leven in Roemenië zijn begonnen, komen dus aan hun laatste rechte lijn. De onverwoestbare Caravelles beginnen zich zorgen te maken...

Gilbert LAURENT

Hoewel ze lang onaantastbaar leken, zijn de X4300'en van Metz aan het einde van hun carrière gekomen. Ze reden in het oosten van Frankrijk van de Ardennen tot de Elzas en Chalindrey in Bourgondië en bereikten op zaterdag zelfs Paris Est. Nochtans werden tot voor kort op de lijn Conflans - Jarny - Châlons - Reims dagelijks negen treinen gereden waarbij in totaal 840 km werd bereikt ! Begin 2006 beschikte Metz nog over 54 motorwagens maar dat aantal is nu tot éénderde teruggebracht !

Op de foto, gemaakt op 5 september 2002 in Fismes ten westen van Reims, zien we twee gemoderniseerde motorwagens "Champagne-Ardenne" in een "Isabella-blauwe" schildering met trein 839224.
Gilbert LAURENT.



Sinds 9 juli 2006 is de inzet van de Caravelles van het depot Longeau op de lijn Paris Nord - Laon sterk verminderd : van 38 per week (1 trein op 4) tot...één enkele (vertrek in Laon om 17.11 op ①). Op hetzelfde moment verdwenen de laatste wekelijkse inzetten met drie gekoppelde stellen op ② en ③ ten voordele van de nieuwe reeks X76500 van de regio Picardie. De omloop van de reeks X4630 heeft nog slechts 10 in plaats van 21 inzetdagen en ze worden nog enkel op de lijnen Abbeville - Amiens - Reims en Laon - Hirson ingezet. Drie weken voor deze fatale dag (16 juni 2006) zal de TER849954 Laon - Parijs de tunnel van Vauxaillon inrijden met een voor vrijdag typische samenstelling : gemoderniseerde X4500 in "papegaai groen", een niet gemoderniseerde X4500 die een defecte X4630 vervangt en een gemoderniseerde X4630.
Gilbert LAURENT.



De eerste motorwagens GTW voor Arriva Nederland zijn aangekomen

Arriva exploiteert sinds december 2005 voor Noordned 77 kilometer lijn rondom Leeuwarden en Groningen, in het noorden van Nederland. Hiervoor werd een bestelling geplaatst van 43 diesel-elektrische motorwagens van het type GTW. De 43 motorwagens (waarvan er 16 twee- en 27 drieledig) zullen de motorwagens DH 1 (reeks 3100), DH2 (reeks 3200) en DM 90 (reeks 3400) vervangen die nog altijd gehuurd worden van de NS-Holding.

De nieuwe motorwagens hebben een vermogen van 700 kW en halen een maximumsnelheid van 140 km/h. De dubbele stellen bieden 92 zitplaatsen aan in 2de klasse en 8 in 1ste klasse, de drieledige stellen hebben 140 zitplaatsen 2de klasse en 16 in 1ste klasse.

Op 8 augustus werd de eerste motorwagen afgeleverd en meteen aan een reeks testritten onderworpen.

Sinds midden oktober rijden de eerste GTW motorwagens tussen Groningen en Leer (D) en vervangen zo ook de reeks 614 van de DB die voor aansluiting



FOTO 76-20 Motorwagen 303 te Groningen op 24 september 2006. Philippe DE GIETER.

zing zorgde in het grensstation van Nieuweschans (zie ODB 72 pagina 17).

De firma Stadler te Bussnang (Zwitserland) produceert niet alleen GTW-stellen in dieselvansie maar ook elektrisch, voor normale spoorbreedte en zelfs meterspoor, alsook in twee-, drie- en zelfs

vierledig! Het concept kent een groot succes en er zijn ondertussen al 300 stellen in dienst genomen ondermeer in Zwitserland, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Griekenland, Slovaakse, Spanje en zelfs in de V.S. (New Jersey Transit en CapMetro).

in het kort...

POLEN

● De PKP hebben bij Stadler een reeks van 14 vierledige diesellstellen besteld van het type FLIRT, bestemd voor regionale treinen. Het is de eerste keer dat Stadler een bestelling van Polen krijgt. De levering is voorzien tussen de herfst van 2007 en het eind van 2008.

LUXEMBURG

● De Europese commissie heeft op 9 oktober 2006 het ontstaan van CFL Cargo bekrachtigd. CFL is voor 66% aandeelhouder van de nieuwe maatschappij; 34% is in handen van ACERLOR-MITTAL, het vroegere ACERLOR. Deze metaalgroep is goed voor 70 tot 80% van de goederenomsat van de CFL. CFL Cargo blijft al de oude klanten bedienen terwijl de 339 werknemers, geaffiliëerd bij fret CFL, overgenomen worden door CFL Cargo.

DUITSLAND

● Eind september heeft Siemens zijn filiaal "Dispolok" verkocht aan het Japanse Mitsui Rail Capital Europe (MRCE). Hun locomotievenpark telt nu een 100-tal locomotieven. Bovendien heeft Mitsui een bestelling geplaatst van 50 locomotieven voor een bedrag van € 168 miljoen. De levering zal plaatsvinden vanaf 2009.



De DJ3-0001 te Dalian, juli 2006. Voith.

CHINA

● De Chinese spoorwegen hebben in augustus 2006 de eerste locomotief van de reeks DJ3 in dienst genomen. In totaal zullen er 240 locomotieven in dienst genomen worden. Het gaat om Co'Co'-locomotieven van 150 ton met een maximumsnelheid van 120 km/h en een vermogen van 7500 kW. Ze zullen ingezet worden voor het slepen van goederentreinen en vooral voor kolentreinen tussen de mijnen in het zuidoosten en het noorden van het land langsheen de grote industrieën. De Dalian fabriek staat in voor de bouw van de locomotieven en elke maand zullen er 20 eenheden afgeleverd worden! De laatste locomotief zal einde 2007 de fabriek verlaten.

NEDERLAND

● Voor het verzekeren van diensten op niet geëlektrificeerde lijnen in de provin-

cies Limburg en Noord Brabant (Nijmegen - Roermond) heeft Veolia Transport Nederland op 4 oktober een bestelling geplaatst van 10 dubbele GTW 2/6 motorwagens (124 zitplaatsen) en 6 drieledige GTW 2/8 motorwagens (193 zitplaatsen) bij Stadler. De 16 stellen hebben een waarde van € 50 miljoen en zullen eind 2007 geleverd worden. Ze zijn uitgerust met een dieselmotor gekoppeld aan een generator die energie levert aan de drie-fasige asynchrone tractiemotoren. Ze zijn uitgerust met een informatiesysteem via video, een WC, plaats voor 2 rolstoelen en 6 fietsen.

Veolia heeft een concessie voor 10 jaar getekend ingaand vanaf 10 december 2006 voor de exploitatie van de regionale lijnen in Limburg en Noord Brabant. In afwachting van de levering van het nieuwe materieel huurt Veolia materieel bij de NS.

OOSTENRIJK

● Op 30 juni 2006 werden de werken voor het boren van de tunnel onder de Brenner gestart. Deze 56 km lange tunnel zal Innsbruck Sillschlucht verbinden met Aica in Italië (nabij Fortezza). Er worden twee parallelle tunnels met enkelspoor gebouwd en de lijn zal bereden worden aan 220 km/h. Er zouden 400 treinen per dag rijden waarvan 300 goederentreinen. De indienststelling is voor 2015 voorzien.

Slovenië

De locomotieven "Taurus" in dienst.

De Sloveense Spoorwegen - Slovenske Železnice (SZ) hebben in de loop van de maand augustus 2006 de eerste locomotieven "Taurus" ingezet. Ter herinnering, de SZ hadden op 29 juli 2004 bij Siemens een reeks van 20 driespannige locomotieven (+ 20 in optie) van het type "Taurus - EuroSprinter" (15 + 25 kV wisselspanning, en 3 kV gelijkspanning) besteld. Ze zijn opgenomen in de reeks 541 van SZ, (541 001 t/m 010 en 541 101 t/m 110) en worden voornamelijk in het goederenverkeer gebruikt. Zij kunnen internationale diensten verzorgen, o.m. naar Oostenrijk, Italië, Hongarije en zelfs naar Duitsland. Hun vermogen bedraagt 6000 kW, voor een massa van 85 t. en een max. snelheid van 200 km/h. De kostprijs voor de 20 eerste machines bedraagt € 77,8 miljoen. De SZ hebben zich aldus de "Mercedes" van de spoorwegen aangeschaft.



FOTO 76-16 De Sloveense Spoorwegen passen een nieuwe schildering toe op het geheel van hun materiaal, met als hoofd tint rood (zie ODB 69 p. 21). Zelfs de oude reeksen zijn hierin betrokken, zoals hier de 342-023. Van dit materiaal werden 40 eenheden gebouwd voor de Joegoslavische Spoorwegen (JZ) tussen 1968 en 1970 door Ansaldo in Italië. Vermogen 1760 kW - snelheid 120 km/h. Na het uiteenvallen van Joegoslavië, zijn alle machines op het Sloveense net gebleven en hebben hun nummer (342-001 t/m 040) behouden. Verschillende locomotieven werden tweedehands verkocht in Italië (12 aan FNM en 6 aan het FER).
Michel HANSENS.

FOTO 76-17 De 541 001 aan kop van een trein met chemische producten. Beide foto's werden genomen te Jevenica niet ver van Ljubljana, op de lijn Maribor - Divaca, de ruggengraat van het netwerk. 7 september 2006.
Michel HANSENS.



Spanje

TRAVCA

De maatschappijen TEAM en Talgo hebben, gesteund door het Spaanse ministerie van Wetenschap en Technologie, een prototype ontworpen van een locomotief die aan 260 km/h moet kunnen rijden en waarvan de spoorbreedte veranderd kan worden (1,435 m en 1,668 m). Deze machine, die de naam TRAVCA kreeg (Tren de alta velocidad con cambio de ancho), kan rijden onder een spanning van 3 kV gelijkstroom en 25 kV 50 Hz wisselstroom. Zij ontwikkelt een uurvermogen van 3600 kW en een continu vermogen van 3200 kW. Het totale gewicht bedraagt 72 t. De maximumsnelheid is 260 km/h op normaalspoor en 220 km/h op breedspoor. De spoorbreedte verandert automatisch en gebeurt bij een snelheid van 15 km/h. De assemblage vond plaats in het Talgo-atelier van Las Matas.

De eerste locomotief, "Virgen del Buen Camino" gedoopt, kreeg het nummer 130-001 en wordt momenteel aan een streng testprogramma onderworpen. De locomotieven zullen Talgo-treinen van de 7de generatie slepen, met name tussen Madrid en Cadiz.

RENFE : levering van reeks 334

Tijdens de zomer van 2005 begonnen de Spaanse spoorwegen met een volledige renovatie van de 28 locomotieven



De 334-003 te Villaverde Bajo, in augustus 2006. Zij draagt het nieuwe RENFE-livrei dat progressief wordt aangebracht op het hele park. Ignacio Martin YUNTA.

reeks 333 (zie ODB 53 pagina 30). Zij worden uitgerust met een nieuwe dieselmotor van 2502 kW, type GM 12N710G. Daarnaast krijgen ze een nieuwe alternator, een installatie voor elektrische treinverwarming, nieuwe twee-assige bogies (ter vervanging van de drie-assige draaistellen) en twee nieuwe stuurcabines. De locomotieven zullen Talgo-treinen kunnen slepen aan 200 km/h op de verbindingen die niet volledig geëlektrificeerd zijn. Vanuit Madrid zijn het de lijnen naar Badajoz, Cartagena,

Irun (via Aranda de Duero) en Coruna/Vigo (via Zamora). Zij zullen op deze lijnen de locomotieven van de reeks 354 gaan vervangen.

De ombouw werd door Vossloh uitgevoerd in hun Spaanse fabriek te Albuixech en is gebaseerd op de nieuwe EURO 4000-diesellocomotief met groot vermogen, die eveneens door Vossloh ontworpen (zie ODB 71 pagina 65). De locomotieven worden ondergebracht in de nieuwe reeks 334.

De eerste TRAVCA-locomotief, bij een test te El Pardo in augustus 2006.

Ignacio Martin YUNTA.



Zwitserland

■ Rail Traction Service

De privémaatschappij Rail Traction Service (RTS), gesticht op 19 december 2005, heeft z'n eerste TRAXX ontvangen op 30 september 2006. Het gaat om de 185 569-1 (Bombardier 2006) geleased bij MRCE.



■ Hongarije : de M40 113

In 1966 bouwde Ganz-Mavag, de reeks M40 (Bo' Bo') voor het Hongaarse net. Er werden 82 exemplaren gebouwd, onderverdeeld in vijf reeksen :

- M40.001 t/m 009 (1966) uitgerust met een dieselmotor Ganz-Mavag 12JVF 17/24 van 605 kW, zonder verwarming;
- M40.101 t/m 120 (1967) uitgerust met een dieselmotor Ganz-Mavag 16VFE 17/24 van 740 kW, met stoomverwarmingsketel;
- M40.201 t/m 240 (1968 tot 1970) identiek aan M40.1, maar uitgerust met een ander model van verwarmingsketel;
- M40.901 t/m 905 (1966-1967) identiek aan M40.1 maar zonder verwarmingsketel en voorzien van ballast om goederentreinen te slepen;
- M40.5001 t/m 5008 (1966-1967), identiek aan M40.1 maar op andere spoorbreedte voor diensten naar de U.S.S.R (vandaag Oekraïne). Na hun ombouw naar normaalspoor tijdens de periode 1971-1979, werden ze hernummerd als M40.906 t/m 913 (in willekeurige volgorde).

Sinds 2002 werden enkele machines omgebouwd, d.w.z met een nieuwe Caterpillar motor 3512B-Di van 1280 kW en een mechanische overbrenging (hernummerd in de subreeks M40.400); ofwel met een Caterpillar motor 3416DI-TA SC van 640 kW voor de rangeerdienst.

Momenteel bestaan er nog een 30-tal M40'ers in het locomotiefbestand van de MAV, verdeeld over de depots van Zahony, Hatvan, Szombathely, en Nagykanizsa.

FOTO 76-19 In het depot van Zahony werd de M40 113 herschilderd in zijn oorspronkelijke livrei van de MAV ter gelegenheid van de opening van het nationale spoorwegmuseum te Boedapest op 14 juli 2000. Op 27 juli 2006, sleepte zij een plaatselijke trein op de lijn Zahony - Matészalka, hier bij aankomst in het station van Vasarosnamény. Yves STEENEBRUGGEN.



Duitsland, Spanje, Zweden : snelheidsrecords gebroken!

Midden dit jaar werden op verschillende netten snelheidsrecords gevestigd.

- Het eerste in Spanje, tijdens de nacht van 24 op 25 juni. Een HST van de reeks S-103 van de RENFE (Spaanse spoorwegmaatschappij), gebouwd door Siemens, (gebaseerd op de ICE 3 van de DB) bereikte tussen Alcala de Henares en Guadalajara op de hogesnelheidslijn Madrid - Lleida een snelheid van 385 km/h;
- drie weken later, tijdens de nacht van 15 op 16 juli haalde hetzelfde stel meer dan 400 km/h, meer precies : 403,7 km/h! Het voorgaande record dateerde van 26 juni 2004 en werd behaald door een zogenaamde "Eend" van de reeks S-102 (Talgo/Bombardier zie ODB 68, p. 24);
- op 26 juli was het de beurt aan Zweden om het nationaal record te breken. Dit gebeurde door het motorstel X52 9062 dat tussen Skövde en Töreboda een snelheid haalde van 281 km/h. Pogingen om boven de 300 km/h uit te komen worden gepland in de nabije toekomst;
- op 2 september werd de "Taurus" 1216.050 (EuroSprinter van Siemens ES64U4) van de ÖBB (Oostenrijkse spoorwegen) de snelste locomotief van heel de wereld. Zij reed 357 km/h op de nieuwe Beierse hogesnelheidslijn tussen Ingolstadt en Nürnberg.



Er kwam heel wat volk kijken die 2de september, langsheen de hogesnelheidslijn Nürnberg - Ingolstadt, om getuige te zijn van het snelheidsrecord behaald door de 1216.050. Op de voorkant van de machine werd al een 3 geplaatst om aan te geven dat de 300km/h zouden overschreden worden. Na het behalen van het record werden de cijfers 57 toegevoegd, wat samen 357 maakt. Thomas MEYER-EPPLER.

Op 2 september pronkte de 1216.050 als snelste locomotief ter wereld in het station van Kinding, naast veteranen van vroege records, meer bepaald de BB 9004 en de CC 7107 van de SNCF. Thomas MEYER-EPPLER.



Luxemburg

Zoals aangegeven in ons vorig nummer, huren de CFL sinds 26 april 2006 bij Angel Trains Cargo een diesellocomotief van het type G1700 (Vossloh 1001212/2003). Zij draagt het nummer 1701 en staat hoofdzakelijk in voor het slepen van treinen met metaalslakken tussen Belval en Ettelbrück. Deze huurovereenkomst zou moeten eindigen in de loop van december.

Op 16 juni 2006 sleept de 1701 een trein met metaalslakken door Schieren.
Emile BECKER.



Vertrek van de Moulinex'en naar Roemenië

Doorrit te Ehrang nabij Trier, van de 185 549 van r4c - European Bulls. op 8 juni 2006. Zij sleept de elektrische motorstellen 256 + 261 + 253 + 255 type "Moulinex" van de CFL, op weg naar Roemenië. Drie wagens van het type Tms werden als extra remgewicht in de trein opgenomen. Een tweede konvooi volgde op 12 juni. Beide treinen werden in de haven van Mertert gevormd. De overbrenging van beide treinen van Mertert naar Ehrang werd door een diesellocomotief van NEG verzekerd.
Emile BECKER.



Spanje : een tweede generatie "Eenden"

Als vervolg op de indienststelling in 2005 van de 16 hogesnelheidsstellen van de reeks S 102, bijgenaamd "Eenden" (vanwege de vorm van de motoreenheden - zie OP DE BAAN 68 blz 24), hebben de Spaanse spoorwegen (RENFE) bij Bombardier in 2004 een reeks van 22 nieuwe stellen reeks S 130 besteld, waarvan de motorvoertuigen zijn afgeleid van de reeks S 102. Deze stellen bestaan uit negen rijtuigen die ingesloten worden door twee motoreenheden en kunnen 250 km/h rijden onder 3 kV gelijkspanning en 25 kV wisselspanning. Zij rijden evengoed op de lijnen met breedspoor (1,668 m) als op normaalspoor. Zij zijn bestemd voor de lange afstand.



De eerste van de 44 nieuwe motorvoertuigen, de S 130.001, op het proeftraject van Wildenrath. De Re 484 005 van SBB Cargo werd achteraan gekoppeld om als remgewicht te dienen.
Dr. Günther BARTHS.

SCHRAPPINGEN 2206 : 01-10-06 GCR 2230 : 01-10-06 GCR 2233 : 01-10-06 GCR 2240 : 01-10-06 GCR 2243 : 01-10-06 GCR UIT REVISIE / HERSTELLING 1204 : 22-06-06 RI 1305 : 24-01-06 RI + ongeval 1309 : 11-08-06 RI 1310 : 31-05-06 RI 1316 : 21-09-06 RI 1321 : 15-06-06 RI 1324 : 25-04-06 RI 1332 : 25-08-06 RI 1337 : 09-03-06 RI 1345 : 06-02-06 RI 1348 : 11-07-06 RI 1354 : 07-04-06 RI	1357 : 02-10-06 RI 2004 : 05-07-06 RG 2015 : 20-02-06 RG 2316 : 04-05-06 RG 2322 : 10-05-06 LT 2323 : 04-07-06 LC 2332 : 03-10-06 LC + ongeval 2357 : 23-08-06 LT 2358 : 16-06-06 LT 2362 : 19-09-06 RG 2367 : 10-05-06 LC 2604 : 04-08-06 LT 2609 : 06-10-06 LT 2622 : 17-01-06 LT 2635 : 29-05-06 LT 2703 : 16-05-06 RG 2716 : 24-04-06 RG 2720 : 23-12-05 RG 2722 : 08-08-06 MUX 2723 : 23-06-06 MUX	2725 : 10-05-06 MUX 2730 : 31-05-06 MUX 2743 : 08-09-06 RG + MUX 2746 : 13-02-06 RG 2752 : 14-07-06 RG 2754 : 01-08-06 RG + MUX 5519 : 07-07-06 RI 7808 : 28-07-06 ongeval (aanrijding te Zeebrugge met de PB14 van DLC op 22-08-05)	AFKORTINGEN FAZ : Centr. Werkpl. Salzannes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud I / INF : INFRABEL IFB : Inter Ferry Boats It : Italië LC : comfort revisie LT : technische revisie1 M : gemoderniseerd MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RG : algemene revisie (1) zie pagina 54-55
	MUTATIES 6247 : FKR → GCR 23-08-06	VERKOCHT 4404 : Iris-Production 06-06 (1) 4410 : Iris-Production 06-06 (1) 5105 : 09-06 Ventura (It) 5121 : 09-06 Ventura (It)	

reeksen 22/25 : 't is gedaan!

Het doek is gevallen : de locomotieven van de reeksen 22 en 25 verdwijnen definitief uit het spoorweglandschap op 10 december aanstaande. Op deze datum wordt een nieuwe dienstregeling ingevoerd. De diensten worden voornamelijk overgenomen door de reeks 23, waarvoor een nieuwe inzetreeks B3 van 13 dagen werd gecreëerd, die hieronder wordt afgedrukt.

Alle treinen rijden van maandag t/m vrijdag. Op zaterdag en zondag zijn geen diensten voorzien.

(ER / RE = leeg stel van trein xx / leeg stel voor trein xx).

A370 : 7996 De Panne 07.13 - Gent-St.-Pieters 08.24 los naar Gent-Zeehaven 69404 ①②③④⑤ Gent-Zeehaven 10.11 - Zeebrugge 12.37 69401 ①②③④⑤ Zeebrugge 13.48 - Gent-Zeehaven 14.50 los naar Zeebrugge 69403 ①②③④⑤ Zeebrugge 17.43 - Gent-Zeehaven 18.49	7741 Binche 06.56 - Schaarbeek 08.18 8741 Schaarbeek 16.55 - Binche 18.18 ER 8741 Binche 18.40 - La Louvière-Sud 18.49
A371 : 7097 Dendermonde 07.28 - Leuven 08.25 ER 7079 Leuven 09.10 - Schaarbeek groep R 10.00 RE 8397 Schaarbeek groep R 15.42 - Leuven 16.30 8397 Leuven 17.20 - Mechelen 17.52 8097 Mechelen 18.07 - Dendermonde 18.33	A376 : 7514 Tournai 06.57 - Schaarbeek 08.14 8511 Schaarbeek 17.31 - Tournai 18.47
A372 : 7967 Zottegem 06.26 - Brussel-Zuid 07.44 - (Vorst-rijtuigen) 5308 Brussel-Zuid 07.55 - Dendermonde 08.40 5328 Dendermonde 09.22 - Brussel-Zuid 10.04 RE 8007 Vorst-Rijtuigen 16.38 - Etterbeek 17.23 8007 Etterbeek 17.26 - Kortrijk 19.11 (los naar Zottegem)	A377 : 7010 Sint-Niklaas 07.17 - Schaarbeek 09.00 8010 Schaarbeek 17.20 - Sint-Niklaas 18.49
A373 : 7074 Aalst 07.34 - Brussel-Zuid 08.14 8067 Brussel-Zuid 16.22 - Aalst 17.10	A378 : 7021 Aalst 06.16 - Etterbeek 07.15 15012 Etterbeek 07.30 - Schaarbeek 07.57 RE 8066 Schaarbeek 14.55 - Brussel-Zuid 15.09 8066 Brussel-Zuid 15.47 - Gent-St.-Pieters 17.04 8996 Gent-St.-Pieters 17.27 - De Panne 18.01
A374 : 7995 De Panne 06.25 - Gent-St.-Pieters 07.37 7075 Gent-St.-Pieters 07.42 - Denderleeuw 08.22 RE 8995 Denderleeuw 15.52 - Gent-St.-Pieters 16.30 8995 Gent-St.-Pieters 16.26 - De Panne 17.41	A379 : 7100 Châtelet 06.18 - Mechelen 08.29 7258 Mechelen 08.31 - Brussel-Zuid 08.59 8757 Brussel-Zuid 16.09 - Charleroi-Sud 17.40 ER 8757 Charleroi-Sud 18.00 - Châtelet 18.10
A375 : RE 7741 La Louvière-Sud 06.05 - Binche 06.20	A380 : 7282 Aarschot 06.54 - Berchem-Antwerpen 08.01 8281 Berchem-Antwerpen 16.58 - Aarschot 18.06
	A381 : 7283 Aarschot 07.53 - Antwerpen 08.11 8280 Berchem-Antwerpen 16.26 - Aarschot 17.05
	A382 : 7215 Hasselt 06.44 - Berchem-Antwerpen 07.51 8215 Antwerpen-Luchtbal 16.28 - Aarschot 17.19

Elektrische locomotieven

reeks 13

- Sedert 4 september worden de 1301 t/m 1339 nog uitsluitend gebruikt voor het slepen van de "SIBELIT"-goederentreinen. De andere worden nog enkel in de reizigerdienst gebruikt.

reeksen 13 en 3000 CFL

- Vanaf 4 september 2006 bestaat de omloop E8 voor de tractie van de IC-treinen Brussel - Luxemburg met M6-dubbeldeksrijtuigen uit drie in plaats van twee dagen.

Voordien werden de twee dagen verzorgd door de 3005 en de 3007 van de CFL. De derde dag werd toevertrouwd aan locomotieven van de reeks 20. De nieuwe driedaagse omloop wordt nu verzorgd door de bovengenoemde CFL-locomotieven in pool met een locomotief van de reeks 13.

Het duurde echter tot 8 september tot de reeks 20 uit de IC-verbinding Brussel-Zuid - Luxemburg verdween. Bij gebrek aan een 13 of 3000 wordt nog steeds een 20'er ingezet.

reeksen 13 en 15

- Sedert september wordt de B-Telecom meettrein onder 25 kV niet meer gesleept door de 1503 maar door een locomotief van de reeks 13.

De 1341 kreeg op 27 september 2006 tussen Schaarbeek en Poperinge de primuur voor deze dienst. Maar al tijdens de heenrit raakte de locomotief defect en moest in Kortrijk aan de kant. Bijgevolg was de meettrein de rest van de week technisch werkloos...

reeks 20

- Vanaf 10 december zal de EC "Iris" 97 Brussel-Zürich en de EC "Vauban" 90 Interlaken-Brussel niet meer door een 20'er gesleept worden, maar wel door de 27'er die de INT 242/243 Berlin-Paris verzorgt.

reeksen 22/25

- Vijf locomotieven - en geen zes zoals oorspronkelijk voorzien - zijn buiten dienst gesteld op 1 oktober 2006. Het gaat om de 2206, 2230, 2233, 2240 en de 2243.

- Ter herinnering : een eerste lot van 23 locomotieven uit de reeksen 22 en 25 is verkocht aan een Poolse exploitant (zie ODB 75 pagina. 32).

- Op 10 oktober 2006 zijn de 2203, 2220, 2235 en 2245, die uitgerangeerd stonden in de oude werkplaats van Monceau, overgebracht naar Charleroi-Sud. Hier worden zij terug rijvaardig gemaakt. Op 13 oktober werden de 2211 en de 2241, eveneens overgebracht van Monceau naar Charleroi-Sud. Sinds begin november zijn alle 22'ers uit Monceau overgebracht naar Charleroi-Sud.

Als eerste worden de 2203 en de 2235 terug rijvaardig gemaakt.

reeks 23

- De kalender voor de volledige revisie van de reeks 23 wordt met drie jaar verlengd, tot 2010 dus.

De laatste machines die in 2010 uit revisie komen zullen bijgevolg al een heel stuk ouder zijn dan de "normale" 60 jaar!

reeks 25.5

- Aangezien de locomotieven van de reeks 11 de Benelux-dienst niet zullen beëindigen voor 8 december 2007 (zie p. 48) moeten verschillende machines van de reeks 25.5 in 2007 nog binnen voor een tussentijdse revisie in de Centrale Werkplaats van Salzinnes.



FOTO 76-64 Voor de repatriëring van de 2203, de 2220, de 2235 en de 2245 vanuit de oude werkplaats van Monceau, was de tussenkomst van de hulp trein van Charleroi-Sud noodzakelijk.
Foto's : Philippe GOUSSET, 10 oktober 2006.

FOTO 76-65 Doortocht van de vier 22'ers ter hoogte van de hoogoven van CARSID te Marcinelle tijdens hun tranfer van Monceau naar Charleroi-Sud.



reeks 27

● Op 9 oktober II. verliet de 2742 de Centrale Werkplaats van Salzannes voorzien van een automatische GF-koppeling aan de kant stuurpost 1. Ze reed onmiddellijk naar Brugge waar de koppeling werd getest met een M6-rijtuig. Ondertussen wordt te Salzannes ook de 2750 uitgerust met een dergelijke koppeling.

reeks 3000 CFL

● Drie locomotieven van de reeks 3000 CFL kregen te Salzannes hun eerste tussentijdse revisie.

Het betreft volgende machines :

3004 :	09-03-06
3008 :	13-04-06
3009 :	16-05-06



Op 27 september 2006 kreeg de 1341, die de meetrein van B-Telecom sleepte, af te rekenen met een technisch defect. We zien haar hier te Kortrijk in afwachting van haar repatriëring naar Schaarbeek

Bruno MALFAIT.

FOTO 76-24 Als gevolg van een defect (nog maar eentje...) van een locomotief van de reeks 13 (de 1335) op 18 augustus 2006 te Eupen, moest de IC A 540 Eupen - Oostende uit de nood geholpen worden door de 1601. We zien de trein hier in de buurt van Momalle.

Michel HANSSENS.





*Op 12 september 2006 ver-
trekt de 1358 met de IC J
2116 in het station van Brus-
sel-Schuman.*

*Deze plaats zal weldra een
hele gedaanteverandering
ondergaan door de aanleg
van de Josaphattunnel.*

Christian VANHECK.

FOTO 76-22

*Sedert 8 september 2006
worden de locomotieven van
de reeks 20 niet meer ingezet
voor het slepen van de IC-
treinen tussen Brussel-Zuid
en Luxembourg die samen-
gesteld zijn uit M6-rijtuigen.
Doortocht te Groenendaal,
midden het Zonienwoud, van
de IC J 2112 richting Luxem-
bourg op 29 juli 2006.*

Serge MARTIN.



FOTO 76-21 Samen op het
plaatje in het station van Otti-
gnies op 17 juni 2006 : twee
voertuigen van de CFL, rechts
de 3005, gehuurd door de NMBS,
met de IC J 2110 Brussel-Zuid -
Luxembourg aan de haak en
links de 325 als IC 2431 Liers/Di-
nant - Brussel-Zuid. Verder nog
de 646 die aansluiting verzekert
als L trein 6582 Ottignies - Brus-
sel-Zuid.

Christian VANHECK.



Een trein, samengesteld uit vier locomotieven van de reeks 25.5. De 2552, de 2555, de 2551 en de 2556, werden op 15 mei 2006 overgebacht van Kijfhoek naar Antwerpen-Noord. Foto gemaakt in de omgeving van Roosendaal. Raph VAN MEER.



FOTO 76-66

Op 9 oktober verliet de 2742 de CW Salzannes. Zij reed op eigen kracht naar de fabrieken van Bombardier te Brugge. Hier worden de eerste koppelingsproeven met een stuurstandrijtuig type M6 uitgevoerd. De locomotief kreeg enkel een GF-koppeling langs de kant van stuurpost 1.

De 2742 voor de inrit van Bombardier te Brugge op 24 oktober 2006. Emile VERSCHUREN.

Diesel locomotieven

reeks 51

- Na een lange reis arriveerde de 5107 op Sicilië. Zij werd gekocht door Esposito een bedrijf voor spoorwegwerken.

In september werd de 5105 overgebracht naar Montzen. Zij werd verkocht aan Ventura. Voor haar vertrek naar Italië werd ze in orde gebracht door de werkplaats van Antwerpen-Noord.

De 5121 werd eveneens verkocht aan Ventura. Zij stond al verscheidene jaren afgesteld in de vroegere werkplaats van Monceau. Van hieruit zou ze op 10 oktober, samen met de 2203, 2220 en 2245 overgebracht worden naar de werkplaats van Charleroi-Sud. Maar dit feest ging niet door! De locomotief was zodanig in-

FOTO 76-25 De 5308 staat afgesteld in de bundel Antwerpen-Luchtbal, na het ongeval van 12 oktober 2006 in de tunnel onder Antwerpen-Centraal. De loc is op 27 oktober overgebracht naar Salzannes voor recuperatie van de motor. Antwerpen-Luchtbal, 20 oktober 2006. Walter PINET.

gesloten door struikgewas en andere vegetatie, dat er houthakkers aan te pas moesten komen om haar te "bevrijden". Uiteindelijk werd zij op 13 oktober toch afgeleverd!

reeks 53

- Op 12 oktober II. werd de 5308 zwaar beschadigd bij een aanrijding met enkele

wagens in de Antwerpse noordzuidverbinding. De locomotief werd uitgeweken buiten de tunnel. Om een nog onbekende reden reed de machine op eigen initiatief de sterke helling af (23‰) en botste op een werktrein in de tunnel. Een onvoldoende immobilisatie zou de oorzaak van dit ongeval zijn. Gezien de schade en haar leeftijd zal zij waarschijnlijk worden geschrapt.



reeks 55

● Sedert 25 september wordt een 55ATB gebruikt voor opleidingsritten van ERS-bestuurders in de haven van Rotterdam. Vanaf 10 december zullen de 55ATB, enkel 's nachts, treinen slepen tussen Muizen en Maasvlakte voor rekening van ERS. Enkel de 41605 (R7) rijdt overdag. (Rotterdam 10.30 - Muizen 14.43).

reeks 62/63

● De 6247 van Infrabel werd op 23 augustus 2006 gemuteerd van Merelbeke naar Charleroi-Sud. Daar wordt ze hoofdzakelijk ingezet voor het slepen van de spoorvernieuwingstrein P811S in Wallonië.

reeks 74

● In de loop van december 2006 zullen waarschijnlijk de eerste locomotieven van de reeks 74 buiten dienst gesteld worden. Het zou gaan om de 7409 en 7410 die hun kilometerlimiet hebben bereikt.

FOTO 76-99 Te Goffontaine werd een brug vernieuwd. Om deze werken uit te voeren bracht de 5205 op 8 augustus 2006 vier kranen over van Kinkempois naar Pépinster. De trein bestond uit (in volgorde) twee Gottwald-kranen van 10 t van Kinkempois en twee Gottwald-kranen van 100 t van Charleroi-Sud en Schaarbeek.



FOTO 76-27 De 7355 van Schaarbeek heeft als enige gele cijfers op de stuurcabine in plaats van beige Schaarbeek, 22 september 2006. Simon DERIDDER.



reeks 73

● Vanaf de winterdienstregeling zou de inzet van de 73'ers verder afgebouwd worden. B-Cargo wil zelfs de ganse reeks zo snel mogelijk buiten dienst stellen, meer nog, alle machines met drijfstanden (73, 74 en 82) zouden binnen de twee jaar moeten verdwijnen.

reeks 98

● Vanaf 1 december komt rail/wegvoertuig 9802 in actie in Schaarbeek en zal in de plaats komen van een locomotief van de reeks 73 of 82. B-Cargo heeft nog heeft geen beslissing genomen in verband met de aankoop van een reeks van dergelijke voertuigen. (zie *OP DE BAAN* 72 p. 38).

De firma MOL, constructeur van deze voertuigen, stelde de 9803 tentoon op de beurs InnoTrans te Berlin van 19 tot 22 september 2006.



Sinds enige tijd sleept de reeks 77ATB opnieuw containertreinen tussen de Antwerpse haven (Angola) en Neuss (D) : (43564 ②③④⑤ Neuss 08.35 - Angola 14.35; 43565 ②③④⑤ Angola 19.51 - 02.36; 43562 ⑥ Venlo 11.41 - Antwerpen-Noord 14.13). Deze treinen rijden via Roosendaal en Venlo. Op de foto : de 43562 (die rijdt op zaterdag) wordt gesleept door de 7776 en 7781, tijdens de doortocht te Oisterwijk op 5 augustus 2006.
Michel DE ESCH.

Wanneer geen locomotief van de reeks 55ATB beschikbaar is, wordt de trein 47612 ①③⑤ Genk-Ford (07.11) - Sloe (11.55) gesleept door de reeks 77ATB. Op 12 juli werden de 7783 en de 7782 ingezet voor deze taak. Deze foto werd gemaakt op de verbindinglijn naar de Sloehaven in de buurt van 's-Heerenhoek.
Michel DE ESCH.



Motorstellen

Motorstel 106 TBL2

● De 219 zal het labo-motorstel 106 TBL2 vervangen. De 106 werd op 4 februari 2005 beschadigd in de werkplaats van Kinkempois. De 219 is nog steeds actief in de normale dienstregeling.

HST - Eurostar

● Vanaf 1 januari 2007 zullen 20 HST-stellen (4510 t/m 4529) onderhouden worden door de HST-stelplaats van Brussel-Zuid en dit voor rekening van de SNCF.

Dezelfde werkplaats verliest echter het onderhoud van drie Eurostar-stellen, die naar Le Landy bij Paris verhuizen. Toch brengt deze regeling voor Brussel-Zuid een surplus aan werkgelegenheid op voor 60 mecaniciens!

Het vierde Eurostarstel van de NMBS (3101/3102) staat sedert een jaar uitgerangeerd in de HST-werkplaats van Brussel-Zuid.

Terwijl de andere stellen reeds werden



FOTO 76-28 De 901 is zijn witte sierbanden kwijt. Daarenboven is ook de bordeaux kleur fel verbleekt! Schaarbeek, 22 augustus 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

gemoderniseerd - op technisch vlak en interieur - bevindt de 3101/3102 zich nog steeds in de oorspronkelijke uitvoering.

Een modernisering is niet voorzien,

rekening houdend met de extra-hoge kosten bij een Eurostar-stel.

Er werd zelfs een voorstel geopperd dit stel in te zetten in binnenlandse dienst op een P-trein Brussel - Oostende en terug.

FOTO 76-29 Op 31 juli werd de pantograaf van motorstel 944 beschadigd te Beersel op de lijn 26. Een ES-motorwagen werd ingezet om de bovenleiding te herstellen. Ondertussen werd het motorstel door de 7391 naar Schaarbeek gebracht.
Simon DERIDDER.



Motorwagens

ES 400

● Halfweg dit jaar werden de beweegbare onderdelen op het dak van de zes motorwagens uit de reeks ES 400 gemoderniseerd. De volgende werkzaamheden werden uitgevoerd:

- vervanging van het oude hefplatform door een nieuw hoofdplatform dat niet alleen omhoog kan bewegen, maar ook kan draaien;
- de plaatsing van twee kleine hulpplatforms;
- de plaatsing van twee telescopische hefarmen;
- de plaatsing van twee gereedschapskoffers op de platforms.

Per motorwagen werd € 140.000 geïnvesteerd.

De zes omgebouwde motorwagens zijn diegene die eerder al een nieuwe Mercedes-dieselmotor kregen.

Het gaat om de :

- ES 401 (Schaarbeek) - ex-4307
- ES 402 (Mons) - ex-4325
- ES 403 (Tournai) - ex-4328
- ES 404 (Arlon) - ex-4319
- ES 406 (Gent) - ex-4306
- ES 410 (Kinkempois) - ex-4315

FOTO 76-31 ↗ *Het wegkonvooi zat schijnbaar klem tussen het CML-atelier en een weide. Toch kwam de vrachtwagen reeds na twee manoeuvres op de weg terecht, dankzij de mogelijkheid om de achterwielen te draaien.*

FOTO 76-32 ↓ *De ES 401 op weg naar het station van Libramont. Aan de linkerkzijde zien we de bovenleidingspalen langs lijn 162 naar Arlon, rechts de bedding van lijn 163 Libramont-Bastogne.* Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 september 2006.



FOTO 76-30 *Na ombouw wordt de ES 401 op een aanhangwagen geladen, waarmee hij terug naar Libramont zal worden gebracht.* Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 september 2006.



De werken werden uitgevoerd door het bedrijf CML (Constructions Métalliques de Libramont). Dit is een kleine onderneming, gespecialiseerd in het monteren van beweegbare platforms, telescopische armen en haken, de uitrusting van rail/wegvoertuigen en de montage van afrolsystemen voor kabels.

Omdat het bedrijf niet verbonden is met het spoorwegnet, diende elke motorwagen afzonderlijk per vrachtwagen vervoerd te worden tussen het station van Libramont en de werkplaatsen van CML, die zich op een afstand van ongeveer één kilometer bevinden.

FOTO 76-33 ↗ *Het transport kan net onder lijn 163 Libramont-Bastogne passeren. Tijdens zijn loopbaan kwam de motorwagen hier al vaak voorbij, maar dan over de brug in plaats van eronder.*

FOTO 76-34 → *Op dezelfde dag, na het lossen van de ES 401, was de ES 406 van Gent aan de beurt om op eigen kracht de aanhangwagen op te rijden, steeds een zeer spectaculaire krachttroer.*

FOTO 76-35 ↓ *Een moeilijke manoeuvre nabij lijn 162. Het konvooi moet achterwaarts 90° draaien om de bocht te kunnen nemen. Het transport van de zes motorwagens werd uitgevoerd door de firma "P. Van Egdom-Mariën en C°" uit Heist-op-den-Berg. Dit bedrijf is gespecialiseerd in het vervoeren van spoorwagematerieel en staat onder andere in voor de overbrenging van de nieuwe MIVB-trams, van Bombardier Brugge naar de stelpplaats van Haren.*

*Libramont, 19 september 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Lijn 4

Tussen 20 september en 20 oktober heeft Infrabel proefritten uitgevoerd op de nieuwe lijn België - Nederland tussen Antwerpen en "Hollands Diep" met behulp van Thalysstel 4302. Het doel was alle installaties van de lijn te testen - het spoor, de bovenleiding, signalisatie - aan de maximumsnelheid van 330 km/h om tot de homologatie van de lijn te kunnen overgaan. In het bijzonder werden het signalisatie-systeem ERTMS en GSM-R in het oog gehouden.

Het beschikbaar stellen van deze nieuwe infrastructuur aan INFRABEL wordt op 1 april 2007 verwacht, met een achterstand van enkele maanden op de eerste planning. Na een inwerkperiode voor de opleiding van het personeel, met name om de treinbestuurders vertrouwd te maken met de bijzonderheden van de nieuwe lijn en om het nieuwe materieel Brussel-Amsterdam te kunnen testen en goedkeuren, zal pas in juni 2007 de commerciële dienst aanvangen, bij de traditionele invoering van de zomerdienst-regeling. Enkel de sectie Antwerpen-Centraal - Noorderkempen, station gelegen op het grondgebied van Brecht, dichtbij de Nederlandse grens, komt in dienst.

Zestien dagelijkse heen- en terugritten zijn gepland tussen Antwerpen-Centraal en het station Noorderkempen. De rittijd zal slechts 15 minuten bedragen dank zij het in dienst komen van het niveau -2 van het vernieuwde station Antwerpen-Centraal.

Deze zeer aantrekkelijke dienst zou meer dan één klant ervan moeten overtuigen om zijn auto thuis te laten en te opteren voor de trein.

Aangezien lijn 4 onder 25 kV werd geëlectriceerd, zal de dienst slechts door meerspanning materieel uitgevoerd kunnen worden. Het is zeer waarschijnlijk dat de dienst door gesleepte ruitgestellen van het type I11 zal gereden worden die door één van de drie locomotieven van het type TRAXX van Bombardier zouden worden gesleept. Er wordt immers bepaald dat de



FOTO 76-36 De treinen uit het noorden van Antwerpen, die het nieuwe station van Antwerpen-Centraal binnenkomen via de tunnel, komen aan op het niveau -2, dat 4 sporen telt. WP

NMBS drie van de twaalf machines van dit type huurt die door de Nederlandse vennootschap High Speed Alliantie (HSA) in leasing worden genomen.

Wij herinneren eraan dat HSA de Nederlandse bediener is die een contract voor de duur van 15 jaar heeft afgesloten met de Nederlandse overheid voor het gebruik van de hogesnelheidslijn naar België. De Nederlandse Spoorwegen (NS) zijn meerderheidsaandeelhouders van HSA (aan 90%), samen met KLM dat 10% van de aandelen in handen heeft.

In december 2007 zal het traditionele aanbod van Beneluxtreinen herzien worden. Een nieuwe dienst, in samenwerking met HSA, voorziet 16 heen- en terugritten per dag. Voor de klant betekent dat een tijds-winst van ongeveer 25 minuten. Volgens de huidige planning, zullen in december 2008 de nieuwe hoge-snelheidstreinen, die in mei 2004 bij Ansaldo-Breda werden besteld, in dienst komen op de lijn Brussel-Amsterdam. Deze treinen zullen dagelijks 16 heen-en terugritten uitvoeren in 1h46.

Wat de verbinding met Amsterdam betreft, moeten enkele punten nog met HSA besproken worden. De NMBS is echter overtuigd dat een overeenkomst tussen beide partijen mogelijk is. Behalve de trei-

nen die door de NMBS en HSA samen worden aangeboden, zullen er natuurlijk Thalys treinen blijven rijden op de hoofdlijn Paris - Brussel - Amsterdam. Als aandeelhouder van Thalys, beschouwt de NMBS beide aangeboden diensten als elkaar aanvullend. De biljetten zullen aldus op beide treinen gebruikt kunnen worden. Thalys zal de nieuwe hogesnelheidslijn beheren vanaf april 2008, met een aanbod van 6 heen- en terugritten per dag aan 300 km/h. Dit aanbod zal geleidelijk aangevuld worden. In mei 2010 zal Thalys in staat zijn om dagelijks 10 heen- en terugritten aan te bieden.



FOTO 76-37 ← **FOTO 76-38** ↑
Twee foto's van het niveau -2 van het nieuwe station Antwerpen-Centraal.
Boven : ter hoogte van de perrons, gezien richting noord. De vier niveaus zijn duidelijk zichtbaar : +1 (huidig station), 0 (commerciële ruimtes), -1 (4 vier nieuwe kopsporen) en -2 (tunnel).
Links : inrit van het station, komende vanuit het noorden. In de tunnel zijn de sporen gelegd op een betonnen plaat, dus zonder ballast.
Walter PINET.



Vennbahn : laatste rit

Op 4 oktober laatstleden heeft voor de laatste keer een trein gereden op de Vennbahn tussen Malmédy en Trois-Ponts (lijn 45). Het ging om een laatste transport van betonnen pijlers voor het viaduct van la Galoppe te Remersdaal (lijn 24 Visé-Haut - Montzen). (zie ODB 68 p. 42 en ODB 69 p. 41). De lijn zal snel gedemonteerd worden.

FOTO 76-39 → De 7758 en de 7765 verzorgden laatste rit en werden gefotografeerd te Masta tijdens de losse rit naar Malmédy.

FOTO 76-40 ↓ Doortocht van de trein in het station van Stavelot. P. HERBIET.



Brussel-Zuid : indienstneming van een nieuw viaduct

De laatste sectie van lijn 96N is in dienst sedert begin november. Het gaat hier om de sectie Ruisbroek - Brussel-Zuid via het nieuwe viaduct. Bij het verschijnen van dit nummer zouden de dagelijkse verkenningstrein op de HSL en de P-treinen 7513 en 8513 Moeskroen - Schaarbeek (H/T) en sporadisch enkele HST's over het nieuwe viaduct rijden om het te ontroesten. Dit in afwachting van de nieuwe dienstregeling van 10 december.

Herelektrificatie van lijn 25

Sinds begin oktober worden de oude bovenleidingspalen tussen Schaarbeek en Haren (het laatste deel van lijn 25 waar nog deze oude palen uit 1935 stonden) vervangen en wordt de lijn opnieuw geëlektrificeerd. Er resten nu nog slechts enkele oude palen in de werkplaats elektrische tractie te Schaarbeek.

Op 3 oktober is het schuilhuisje van Groenendaal zo'n 30 meter verplaatst. De operatie werd met kolossale middelen uitgevoerd. Eerst werd een betonnen plavei gegoten onder heel het gebouw. Vervolgens is de aarde onder het beton uitgegraven en zijn steunpijlers aangebracht. Daarna reed een gemotoriseerde oplegger onder het geheel om het te verplaatsen.

Christian DOSOGNE.





Ballast op lijn 3

Gedurende de zomer en de herfst hebben ballasttreinen, komende van de steengroeve van Quenast, hun lading gelost op L3 tussen Chenée en Welkenraedt. De steile hellingen op de lijn noodzaakten zelfs een inzet tot vijf locomotieven om de zware treinen te slepen.

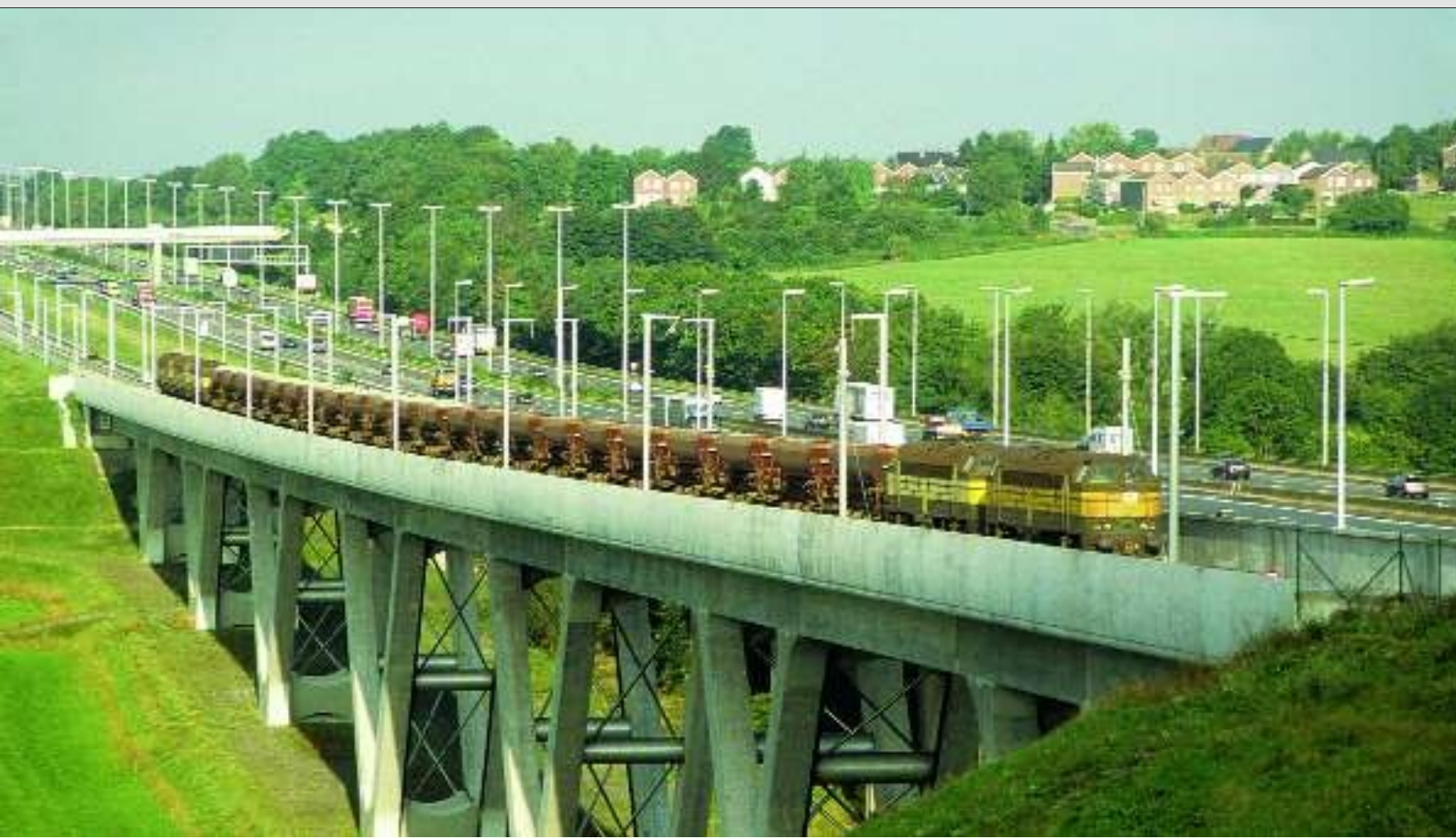
Op 2 augustus 2006 passeert een trein te Herve, ingesloten door vier locomotieven.



Op de volgende twee foto's zien we heel goed de steile hellingen van L3. Niet minder dan vijf locs zijn nodig om deze trein te slepen.

Hiernaast in de omgeving van Micheroux op 13 juli. Hieronder op het viaduct te Herve op 11 augustus. De trein rijdt richting Duitsland, getrokken door de 5401.

Foto's : Georgy LEJEUNE.



Bezoek aan L3

Tijdens het weekend van 16 en 17 september 2006, heeft Tuc-Rail speciale treinen ingelegd tussen Liège-Guillemins en Elsaute (tussen Battice en Welkenraedt) op de lijn 3. Op 16 september was de trein slechts toegankelijk voor personeel van Tuc-Rail en hun familie. Hij was samengesteld uit een stam van acht gemoderniseerde M4-rijtuigen, die kant Welkenraedt werden gesleept door de 5510, en kant Luik door de 5306.

De volgende dag, op zondag 17 september, tevens Trein-Tram-Busdag (TTB), was dezelfde trein toegankelijk voor de personen die in het bezit waren van een TTB- biljet. Hij voerde twee heen- en terugritten uit op de lijn.

FOTO 76-41

Bij de terugrit naar Liège nadert de 5306, aan kop van de trein, de toegang van de tunnel van Soumagne.

FOTO 76-42

Aankomst van de trein onder de imposante overkapping van het nieuwe station Liège-Guillemins.

FOTO 76-43

De trein verlaat de tunnel van Soumagne in de richting van Welkenraedt. Aan de linkerkant ziet men de werkbasis van Ayeneux.

*Foto's : Michel HANSSSENS,
17 september 2006.*





Het eerste M6-stuurstandrijtuig, nr. 65.001, werd vanuit de Bombardier-fabriek te Brugge overgebracht naar de klimaatkamer te Wien. Geoffrey MAILLARD kon dit rijtuig tijdens een tussenstop in Aachen West fotograferen op 31 oktober 2006.

Dry Port van Charleroi

De Dry Port van Charleroi, in dienst sinds zes jaar, huldigde in september 2006 een trimodaal platform in dat - na de weg en het spoor - nu ook toegang verschaft tot het water. De Dry Port bevindt zich te Montignies-sur-Sambre, langs de Samber en lijn 130 Charleroi-Namur (zie *ODB 44* pagina 42 en *ODB 46* pagina 36).

Sinds de stichting op 18 september 2000 nam het transportvolume via de Dry-Port alleen maar toe.

Zo werden er in 2000, jaar van de ingebruikname, 3500 containers van vrachtwagens op treinen overgeladen. Voor 2006 liep dit cijfer al op tot meer dan 25000. Volgend jaar verwachten de verantwoordelijken een volume van 30000 containers, goed voor 750000 ton die anders door ongeveer 30000 vrachtwagens vervoerd hadden moeten worden over de Belgische en Europese wegen. Over een drietal maan-

den zal een overslaghal het platform vervolledigen, vervolgens wordt er tegen eind 2007 een verbinding met het spoorwegnet gerealiseerd.

Terug bietentreinen naar Moerbeke-Waas

Na een jaar onderbreking werd de bietentrafiek tussen Poperinge en de "Iscol Sugar"-suikerfabriek van Moerbeke terug opgestart op 22 september 2006. In 2005 werd deze trafiek stilgelegd en vervangen door wegtransporten naar de suikerfabriek van Veurne.

Ingevolge de sluiting van deze laatste hervatte men het vervoer per spoor naar Moerbeke. Hieronder publiceren wij de dienstregeling van de bietentreinen, die door twee locomotieven van de reeks 77/78 in treinschakeling worden gesleept (tussen haakjes de data voor de maand december 2006) :

39960 (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Poperinge 08.40
Kortrijk-Goederen 09.25

39963 (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Kortrijk-Goederen 10.02
Poperinge 10.54

39962 (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Poperinge 12.39
Kortrijk-Goederen 13.21/14.41 (koppeling met trein 39960)

Moerbeke 16.20

39962 (9, 16 en 23)

Poperinge 07.58
Kortrijk 08.50
Moerbeke 10.05

39961 (1, 8, 11-18, 18-22, 26-29)

Moerbeke 18.00
Kortrijk-Goederen 20.55/06.04
Poperinge 06.53

39961 (2, 9, 16 en 23)

Moerbeke 12.05
Kortrijk-Goederen 13.40/05.30
Poperinge 06.50

39964 (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Gent-Noord 10.35
Moerbeke 10.55

39965 (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Moerbeke 11.30
Gent-Noord 11.50

Verhoging van de tarieven

Naar jaarlijkse gewoonte gaat de NMBS op 1 februari 2007 over tot een aanpassing van de tarieven, wat zich dit jaar vertaalt in een gemiddelde prijsstijging van 3,12 %. Die is het meest opvallend bij de woon/werk-treinkaarten, die gemiddeld 4,86 % duurder worden (meestal integraal ten laste van de werkgever). De andere vervoerbewijzen ondergaan slechts een matige prijsstijging. We hebben het hier dan over de schooltreinkaarten (+ 1,97 %), de Rail Pass (+ 0,75 %) en de klassieke biljetten (1,74 %). Er is geen prijsverhoging voor de Go Pass (€ 45 voor 10 ritten), het seniorenbiljet (€ 4), de Key Card (€ 15 voor 10 ritten) en voor de verminderingskaart 50% (€ 100).

FOTO 76-61 Naar aanleiding van een ontsporing te Feignies (tussen Quévy en Aulnoye), werd de internationale trein 242/243 Berlin-Paris en terug gedurende meerdere dagen omgeleid via Braine-le-Comte, Luttre, Marchiennes-au-Pont - Erquelinnes en Jeumont. Op 12 augustus 2006 rijdt de INT 242 Berlin-Paris voorbij Landelies (lijn 130A Charleroi-Erquelinnes). Michel HANSENS.



Nieuws van "Treski"

Tijdens de winter 2005/2006 maakten 2000 reizigers gebruik van de "Treski", de skitrein naar Tirol. Omdat de cijfers niet aan de verwachting voldoen, zal NMBS deze trein nog slechts vier maal laten rijden. Het vertrekstation wordt Brussel-Zuid in plaats van Oostende. De trein wordt ingelegd op de vrijdagen 22 en 29 december 2006 en op 16 en 23 februari 2007. De terugritten zijn voorzien op 30 december 2006, 6 januari, 24 februari en 3 maart 2007. Er worden enkel zitplaatsen aangeboden. Prijzen : € 119 in Comfort Friends; of € 139 in Comfort Privacy (afdeling met zes plaatsen).

22.15	Brussel-Zuid	09.47
22.24	Brussel-Noord	09.39
22.50	Leuven	09.17
23.46	Liège-Guillemins	08.29
00.09	Verviers	08.08
09.04	München Oost	23.42
09.31	Rosenheim	23.05
10.13	Kufstein	22.42
10.31	Wörgl	22.31
10.53	Hopfgarten	22.05
11.10	Kirchberg in Tirol	21.48
11.21	Kitzbühel	21.37
11.38	St-Johann i. T.	21.26
11.56	Fieberbrunn	21.17
12.22	Saalfelden	20.50
12.40	Zell am See	20.36

Een trein-tram voor Hasselt - Maastricht in 2012 ?

In het kader van het ambitieuze Spartaucus-plan om het transport in Limburg te verbeteren (zie ODB 68 pag. 46) maakt een studie melding van een trein-tram-project dat tegen 2012 tussen Hasselt en Maastricht via lijn 20 (Beverst - Lanaken - Maastricht) zou aangelegd worden. De kosten van het project zijn geraamd op zo'n 55 miljoen euro. De beide steden zouden in 26 minuten (vandaag doet de express-bus er 61 minuten over) met elkaar verbonden moeten worden, in een halfuur-frequentie. In een tweede fase zouden nog twee lijnen gecreëerd worden tussen Hasselt en Maasmechelen via de campus van Diepenbeek en Genk. Over dit traject zou 38 minuten gereden worden (19 minuten tot Genk).

Geen Thalys meer naar CDG en Marne-la-Vallée

Vanaf 1 april 2007, zal de Thalys de luchthaven van Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée niet meer bedienen. De aangevoerde reden is het gebrek aan rentabiliteit en de concentratie van de stellen op meer rendabele verbindingen.

De reizigers met bestemming Roissy en Marne-la-Vallée zullen nog over een groter TGV aanbod beschikken : zeven TGV's in plaats van vijf Thalys', waarvan vier met stilstand in Lille en drie rechtstreekse.

Het nieuwe station van Gembloux

Begin september startten de bouwwerken voor het nieuwe station te Gembloux. De eigenlijke constructie van het nieuwe gebouw zal aanvatten begin 2008. In 2009 wordt het bestaande station gesloopt. Een nieuwe voetgangersoversteek zal voor de toegang naar de perons zorgen en de bestaande ondertunneling vervangen. Er zullen twee nieuwe parkings aangelegd worden, die plaats zullen bieden aan 950 auto's. Ook de fietsers worden niet vergeten, er wordt een stalling gebouwd voor 250 fietsen. Deze werken zullen gepaard gaan met een heraanleg van de sporen, zodat deze geschikt zullen zijn voor 160 km/h (momenteel is de snelheid bij de doorrit van Gembloux beperkt tot 80 km/h). In 2010 zouden de werken voltooid moeten zijn. Dagelijks nemen 12000 reizigers de trein in Gembloux, goed voor een zevende plaats op de lijst van meest gebruikte stations in Wallonië.

FOTO 76-60 Ter gelegenheid van de *Trein-Tram-Busdag*, dit jaar op 17 september, werden sommige treinen op de IRM Luxembourg - Liers versterkt met Wegmann-rijtuigen die deel uitmaken van het historisch patrimonium van de CFL.

Vertrek te Angleur van de IRM 117 Liers - Luxembourg, samengesteld uit volgende rijtuigen : twee Wegmann's, een oranje I10, twee I6'en in nieuwe grijze livrei en een grijze I10. Serge MARTIN.



Stilte, wij draaien !

Op 23 september 2006 deed zich nabij het station van Bascharage-Sanem een vreselijke frontale botsing voor tussen de motorwagens 4404 en 4410 van de NMBS...

Gelukkig was dit ongeluk slechts in scène gezet voor een Oostenrijks-Luxemburgse televisiefilm met als titel "Freigesprochen" en gerealiseerd door de firma IRIS-Production in samenwerking met RTL. Het filmscenario bevat namelijk een spoorwegdrama dat zich in feite in Oostenrijk voordoet.

Om deze scène te kunnen realiseren had IRIS-Production de motorwagens 4404 en 4410 van de NMBS gekocht. Voor hun vertrek uit de werkplaats van Stockem werden zij voor de gelegenheid volledig herschilderd. De eerste motorwagen in een blauw-grijs-witte livree, de tweede in de kleuren van het "Rendez-Vous"-restaurantrijtuig van de GAR (Groupement des Amis du Rail), inclusief alle opschriften!

Zij werden op 15 september 2006 overgebracht van Stockem naar Bettembourg.

De filmbeelden, waarin de motorwagens voorkwamen, werden gerealiseerd op 23 en 24 september 2006 op de aansluiting naar het Amerikaanse militaire kamp WAS te Bascharage-Sanem.



De beelden zijn goed geslaagd en zeer realistisch. Er wordt een frontale aanrijding, op enkel spoor gesimuleerd, gevolgd door een brand.

Na de filmopnamen werden de motorwagens ter plaatse verschroot.

Serge Pletgen

Helaas werd de fictie op 11 oktober laatstleden overtroffen door de realiteit. Enkele dagen nadat dit artikel werd opgesteld, botsten twee treinen frontaal op elkaar tussen Bettembourg en Thionville, net over de grens in Frankrijk. Er vielen 6 doden en verschillende gewonden. De trein die uit Luxembour kwam had als eindbestemming Nancy en werd verzekerd door het dubbeldeksmotorstel 2207 van de CFL; uit Thionville kwam een goederentrein die gesleept werd door een elektrische PRIMA-locomotief.

De twee motorwagens (4404 en 4410) die men op de foto's kan zien zijn - in tegenstelling tot wat men zou geloven - niet in volle sloop, maar worden goed en wel gebruikt voor het nabootsen van een spoorwegramp in Oostenrijk!

Deze scène toont het werk van de hulpdiensten.

Hieronder ligt een gekwetste passagier nog op de grond voor de motorwagen, terwijl uiterst rechts een wagen van de pers zichtbaar is.

Foto's Richard SCHREINER.



De SNCF 67400 naar Quenast

Sinds september rijdt een ballast-trein tussen de steengroeven van Quenast en de werven van de LGV Est, gesleept door twee diesellocomotieven van de reeks 467400 van het SNCF-depot Longeau.

Het gaat in feite over de trein die sinds één jaar vanuit Lessines reed. Het blijkt dat de ballast uit de steengroeve van Lessines niet meer dezelfde kwaliteit heeft als voorheen, waarschijnlijk een gevolg van het ontginnen van een rotslaag van middelmatige kwaliteit. Daarom werd dit vervoer verlegd naar de steengroeve van Quenast.

Deze trein rijdt in principe van maandag t/m zaterdag volgens onderstaande dienstregeling. Een frontverandering in Clabecq is nodig om Quenast te kunnen bereiken :

48759

(Aulnoye) Quévy 06.55 - Clabecq 07.58/08.34 - Quenast 08.50

47858

Quenast 09.50 - Clabecq 10.06/26 - Quévy 11.25 - (Aulnoye)

Op zaterdagen wordt slechts tot Clabecq gereden.

FOTO 76-45 → *Na aankomst met trein 48759 rangeren de 467598 en 467595 op 14 september voor het station van Quenast.*

Pierre HERBIET.



← **FOTO 76-44**

Op 15 september vertrekken 467595 en 467598 na frontwisseling met de lege wagens uit Clabecq richting Quenast.
Pierre HERBIET.



→ **FOTO 76-47**

Drukte in het station van Quenast waar een Cockerill-locotractor van de steengroeve de beide Franse locomotieven en de 5501 TVM ontmoet. Deze laatste kwam een steenslagtrein voor Bressoux ophalen.
Pierre HERBIET.



↑ **FOTO 76-48**

Trein 47858 verlaat Quenast en rijdt richting Clabecq. Deze ballasttrein wordt gesleept door de 467595 en 467539. Ripain, 21 september 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **FOTO 76-46**

Aankomst van de beladen trein 47858 in Clabecq. Na frontwissel zal deze trein zijn weg naar Frankrijk verderzetten via Quévy.
Pierre HERBIET, 15 september 2006.

→ **FOTO 76-49**

De 467595 en 467539 rangeren op 21 september 2006 in het station van Clabecq om zich voor trein 47858 te zetten.
J-L VANDERHAEGEN.



Nieuwe verbinding Brussel-Maastricht

Op het moment dat dit nummer verschijnt was het nog niet zeker of de nieuwe verbinding Brussel - Maastricht er ook werkelijk komt. De homologatie van de locomotieven reeks 13 voor hun inzet op het grensbaanvak Visé - Maastricht is immers nog steeds niet afgesloten.

Deze verbinding brengt Maastricht op 1u30 van Brussel en op slechts 3 uur van Paris (nu 4 uur). De autoriteiten hopen het aantal reizigers naar België binnen twee jaar te verdubbelen van de huidige 700 per dag tot ten minste 1450. Bij succes wordt deze nieuwe verbinding definitief.

Er valt op te merken dat de P-trein 7002 Oostende - Etterbeek tussen Brussel en Etterbeek wordt afgeschaft. Vanaf Brussel wordt hij geïntegreerd in de verbinding naar Maastricht. Hij wordt dan trein 407 (Oostende 05u56 - Maastricht 08u54). In de andere richting wordt P8008 Etterbeek - Oostende de nieuwe 438 Maastricht 17u07 - Oostende 20u02.

Bij het invoeren van deze nieuwe dienst verdwijnt de net achter de grens in Nederland gelegen stopplaats Eisdan op 10 december 2006. Gedurende twee jaar zal ze op proef per bus met Maastricht (4 x per uur) en Visé (2 x per uur) verbonden worden. De voor de sluiting aangehaalde redenen zijn de onmogelijkheid om de stopplaats in het internationale verkeer te integreren en het feit dat het aantal reizigers niet het vereiste aantal van 500 per dag haalt (nu 411 personen).

Diensten op de lijnen 165 en 167

Zoals werd aangekondigd heropent de NMBS op 10 december de lijn Virton - Rodange - Athus - Arlon voor reizigersverkeer na een onderbreking van meer dan 20 jaar. De stations van Aubange, Halanzy en Messency zullen echter nog niet worden bediend.

Tot grote woede van de reizigers, de lokale besturen en de vakbonden zal het aanleggen van de perrons ten vroegste in juni 2007 gereed zijn. Deze laatste dreigen met een boycot van de openingsceremonie op 11 december en met een staking. Infrabel verklaart dit uitstel door de trage werking van de administratie



Een bedevaarderstrein met bestemming Lourdes rijdt door Lobbes op 16 augustus 2006.
Dominique ALLARD.

(respecteren van de wetten op de openbare aanbestedingen) en aan een uitvoeringstermijn van 15 tot 18 maanden.

De aanleg omvat immers de nodige werken: nivellering, drainage, heraanleg van de toegangswegen, bekabeling, installatie van luidsprekers en verlichting, signalisatie voor de reizigers e.d.. Voorlopige oplossingen werden bestudeerd maar weer verworpen: tijdelijke houten perrons (risico op brand bij doortrit van een goederentrein) of een metalen constructie (incompatibel met de bovenleidingsspanning van 25kV). ..

De basisdienst op de lijnen 165/167 Virton - Athus - Arlon bestaat uit een trein om de twee uur. Het gaat om de L-trein Libramont - Virton die tot Rodange en Arlon wordt verlengd volgens volgende dienstregeling:

Libramont : 13.51 - 15.51
Virton : 08.31/32 - 10.31/34 - 12.31/33 - 14.31/33 - 16.31/34 - 18.31/33 - 20.31/37
Rodange (frontwissel) : 08.54/09.03 - 10.55/11.03 - 12.54/13.03 - 14.54/15.03 - 16.55/17.00 - 18.56/19.03 - 20.58/21.03
Athus : 09.09/12 - 11.07/08 - 13.07/08 - 15.07/08 - 17.04/05 - 19.07/08 - 21.07/08
Arlon : 09.32 - 11.22 - 13.22 - 15.22 - 17.19 - 19.09 - 19.22 - 21.22

In de andere richting :

Arlon : 06.30 - 07.36 - 09.38 - 11.38 - 13.34 - 15.34 - 17.30 - 19.38 - 20.38
Athus : 06.44/46 - 07.50/53 - 09.52/53 - 11.52/53 - 13.48/49 - 15.48/49 - 17.44/54 - 19.52/53 - 20.52/56
Rodange : 06.50/55 - 07.57/08.07 - 09.57/10.07 - 11.57/12.07 - 13.53/14.07 -

15.53/16.07 - 17.58/18.02 - 19.57/20.07 - 21.00/21.07

Virton : 07.16 - 08.28 - 10.28 - 12.28 - 14.28 - 16.28 - 18.28 - 20.28 - 21.28

Tijdens de spitsuren zijn er bijkomende treinen :

5954 Virton 05.30 - Rodange 05.51/06.05 - Athus 06.09/10 - Arlon 06.24

5956 (Dinant- - Virton 07.32/33 - Rodange 07.54/08.03 - Athus 08.07/08 - Arlon 08.22

5966 Bertrix 17.02 - Virton 17.32/33 - Rodange 17.54/18.05 - Athus 18.09/12 - Arlon 18.26

In de andere richting :

7678 (op woensdag Arlon 12.24 - Athus 12.38/40 - Virton 13.01

8477 Arlon 16.19 - Athus 16.33/34 - Rodange 16.38/42 - Virton 17.03.

8478 Arlon 18.26 - Athus 18.40/41 - Rodange 18.45

Bovendien verzekeren de CFL drie bijkomende verbindingen tussen Luxembourg en Virton. Hiervoor worden trek-duwstellen ingezet (dubbeldeksrijtuigen met een locomotief reeks 4000) en elektrische motorstellen van de reeks CFL 2200 :

(Lux) - **Rodange** 17.43 - 18.18 - 18.45 - 19.00
Virton 18.04 - 18.39 - 19.06 - 19.21

in de andere richting :

Virton 06.21 - 06.45 - 07.05
 Rodange 06.42 - 07.06 - 07.26 - (Lux)

De Z 2208 CFL onderging op 28 oktober compatibiliteitstesten te Graide, met als doel de homologatie op het NMBS-net te krijgen. (Zie eveneens foto op de achterpagina).

Weldra een depot voor SNCF-bestuurders te Antwerpen-Noord !

Fret SNCF werkt momenteel aan de inrichting van een bestuurders-depot te Antwerpen-Noord. De concurrentie met B-Cargo wordt dus hard gespeeld...

DLC

Sedert september 2006 leaset DLC de elektrische locomotief Re 482 008-0 (TRAXX van Bombardier) van de SBB, kort daarna gevolgt door de 482 014.. Zij behouden beide het SBB-uiteerlijk, verrijkt met het DLC-logo.



FOTO 76-50 Tot nu toe werden alle locomotieven die IFB aankocht bij de NMBS in het blauw geschilderd, zonder vermelding van een nummer. Voortaan dragen zij terug hun ex-NMBS-nummer. De 9122 wordt nu ingezet bij Kemira te Tertre.
Pierre HERBIET, 18 september 2006.

De Re 482 008-0 van SBB-Cargo wordt door SBB-Cargo verhuurd aan DLC. Op 12 oktober 2006 werd zij gezien voor een containertrein in de buurt van Bonn. Deze locomotief werd door SBB-Cargo in dienst genomen op 13 juni 2002. De maatschappij beschikt over 40 eenheden van dit type (Re 482 000 t/m 039), identiek aan de tweespanning locomotieven (15 en 25 kV) reeks 185 van Railion.
Winfried HAURER.



Het lot van de reeksen 22 en 25 in België is bezegeld. Vanaf 10 december verliezen zij hun inzetreeks.

Zoals voorzien is een nieuw lot elektrische locomotieven van de reeksen 22 en 25 geschrapt op 1 oktober 2006.

Het gaat om de 2206, 2230, 2233, 2240 en 2243.

Ondertussen zijn verschillende locs naar Charleroi-Sud gezonden om opnieuw rijvaardig gemaakt te worden in afwachting van hun verkoop aan Polen.

Hopelijk wordt de verwarming van de stuurposten verbeterd want anders riskeren de Poolse machinisten wel eens bevroren benen te krijgen, de strenge winters ginder kennende...

Bij de dieseltractie is de 5308 beschadigd bij een botsing in de tunnel onder Antwerpen-Centraal en zal waarschijnlijk een van de volgende dagen geschrapt worden. Haar dieselmotor wordt gerecupereerd voor herstellingen aan de reeks 55.

Volgens sommige bronnen zou B-Cargo zich binnen de twee jaar willen ontdoen van alle overblijvende locomotieven van de reeksen 73, 74 en 82.

Met de nieuwe dienst op 10 december 2006 mogen we ons verwachten aan een groot verlies aan diensten, vermoedelijk bij de reeks 73.

Onder andere de 7409 en de 7410, die aan het eind van de revisietermijn komen, zullen uitgerangeerd worden in de komende weken.

7323

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 05-04-1966

Nummering : 273.023 : 05-04-1966
7323 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau/Charleroi-Sud : 05-04-1966

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-51

Châtelet, 22 april 1994.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7324

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 14-04-1966

Nummering : 273.024 : 14-04-1966
7324 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau/Charleroi-Sud : 14-04-1966

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-52

Châtelet, 3 maart 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7325

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 21-04-1966

Nummering : 273.025 : 21-04-1966
7325 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau/Charleroi-Sud : 21-04-1966

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-53

Clabecq, 20 augustus 1998.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7326

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 06-12-1966
Nummering : 273.026 : 06-12-1966
7326 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau/Charleroi-Sud : 06-12-1966
Uit exploitatie : 12-12-2004

FOTO 75-54 *Monceau, 11 juli 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7327

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 13-12-1966
Nummering : 273.027 : 13-12-1966
7327 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau : 13-12-1966
Haine-St-Pierre : 07-10-1980
Monceau / Charleroi-Sud : 20-04-1985
Uit exploitatie : 12-12-2004

FOTO 75-55 *Châtelet, 16 mei 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7331

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 12-01-1967
Nummering : 273.031 : 12-01-1967
7331 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Monceau : 12-01-1967
Haine-St-Pierre : 07-02-1977
St. Ghislain : -06-1984
Monceau / Charleroi-Sud : 19-11-1985
Uit exploitatie : 12-12-2004

FOTO 75-56 *Châtelet, 8 augustus 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



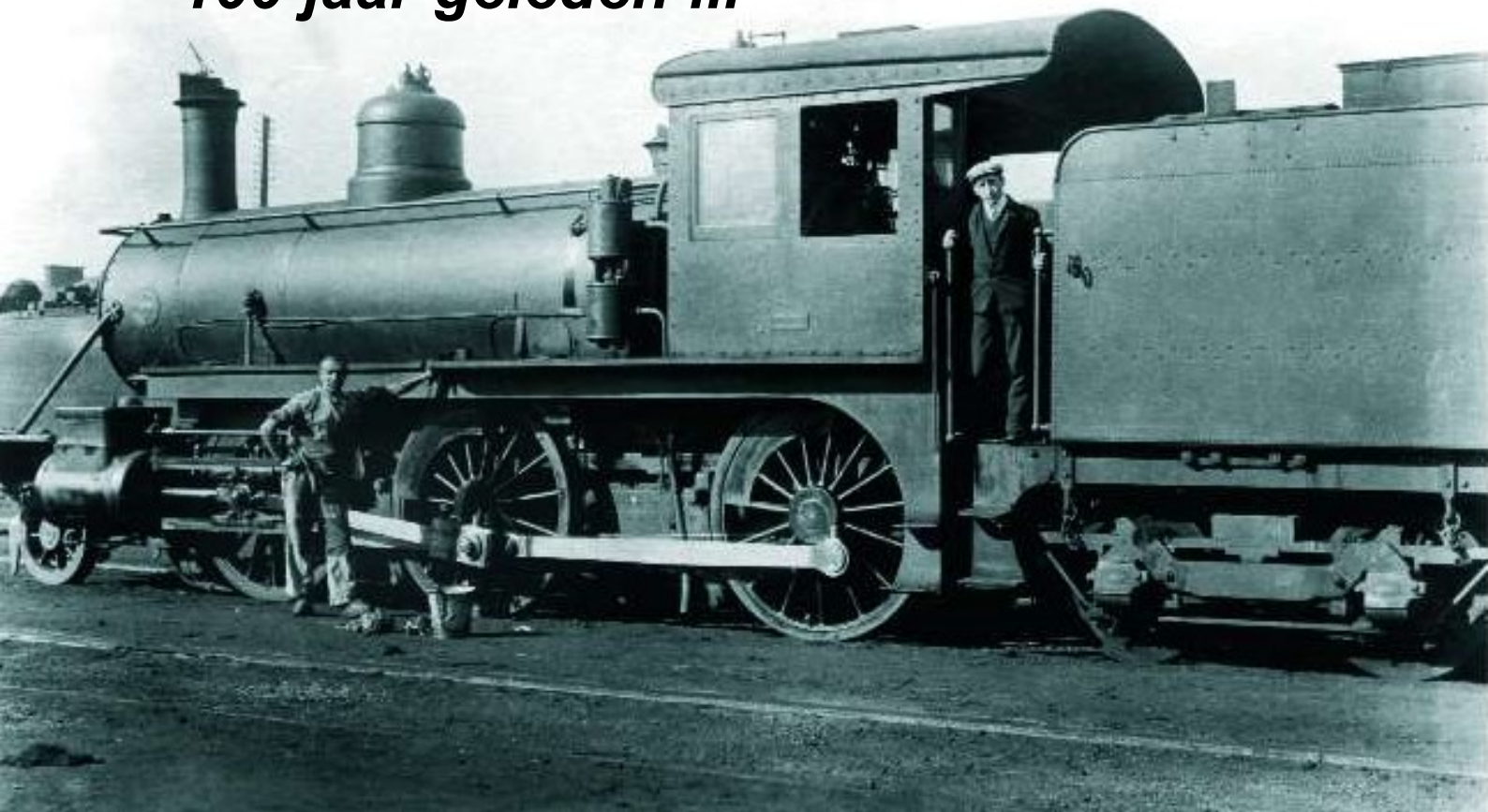
7372

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS: 28-05-1974
Nummering : 7372 : 28-05-1974
Stelplaatsen : Monceau : 28-05-1974
Hasselt : 01-11-1985
Merelbeke: 01-06-1993
Hasselt : 01-05-1994
Uit exploitatie : 19-01-2005 (einde reeks)

FOTO 75-57 *Baulers, (met 2701), 30 oktober 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



100 jaar geleden ...



In 1900 heeft de Belgische Staat een kleine reeks van twaalf 1C-locomotieven van het type 31 in dienst gesteld. Ze konden hun Amerikaans uiterlijk niet verbergen - ze waren dan ook gebouwd bij Baldwin in Philadelphia in 1900. De types 31 waren ondergebracht te Schaarbeek, Antwerpen-Stuyvenberg en Berchem. Zij trokken hoofdzakelijk de stukgoedtreinen tussen Brussel en Antwerpen alsook de omnibussen tussen Antwerpen en Nederland. Hun lichte bouw, hun geringe kracht en hun verbruik maken dat de meeste tijdens de Eerste Wereldoorlog uit dienst zijn genomen, de laatste beëindigden hun carrière in 1920 te Antwerpen. 100 jaar geleden, op 14 oktober 1906, poseert de 2820 (Baldwin 18109) in de stelplaats van Schaarbeek voor de fotograaf. Deze loc is op 9 november 1900 in dienst gesteld.

Verzameling TSP.

Op zaterdag 20 november 1981 verzekerde de 7213 een werktrein te Vilvoorde. Door een probleem met het koelwater van de dieselmotor, moest de loc halverwege de dag terug naar de stelplaats van Schaarbeek om water bij te tanken. De foto toont de 7213 naast de 5105, klaar om terug te rijden naar Vilvoorde.

Pierre HERBIET.

25 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



FOTO 76-58 Tussen mei 1981 en april 1983 werden 58 locomotieven van de reeks 1600 aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) geleverd. Gebouwd door Alstom in Belfort, werden zij via België, met tussenstops in Stockem en Antwerpen-Schijnpoort naar Nederland verzonden. Op 22 december 1981, wachtte de 1622 te Antwerpen-Schijnpoort om in een trein naar Nederland te worden opgenomen. Ze werd op 16 januari 1982 in dienst genomen en op 6 januari 2003 door NS Reizigers als 1826. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTO 76-59 De sectie Gouvy - Bourcy van lijn 163 werd voor de laatste keer bereden door een NMBS-trein op 5 december 1986. De 4324 reed een lege rit tussen Montzen en de werkplaats van Bertrix voor onderhoud. We zien haar hier bij deze ultieme rit te Bourcy. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

20 jaar geleden ...



Gisteren



Vandaag



*Het eerste station van Etterbeek werd geopend op 25 september 1880. Op dat ogenblik behoorde de lijn naar Luxembourg al niet meer tot de Grande Compagnie du Luxembourg, maar sedert 1873 reeds tot de "Belgische Staat". Dit eerste gebouw bestaat nog altijd, het is goed zichtbaar naast de sporen (rechts op beide documenten). Na de aanleg van de Generaal Jacqueslaan begin 20ste eeuw, werd in 1908 langs deze laan een veel groter station gebouwd, dwars over de sporen. Dit mooie gebouw werd echter gebombardeerd in 1943, nadien afgebroken en in 1958 vervangen door een bescheiden constructie, zoals die er vandaag nog steeds bijstaat. (Zie foto hiernaast links en hieronder.)
Verzameling DEXIA - foto Alicia DOSOGNE, 5 juni 2006.*

Vandaag



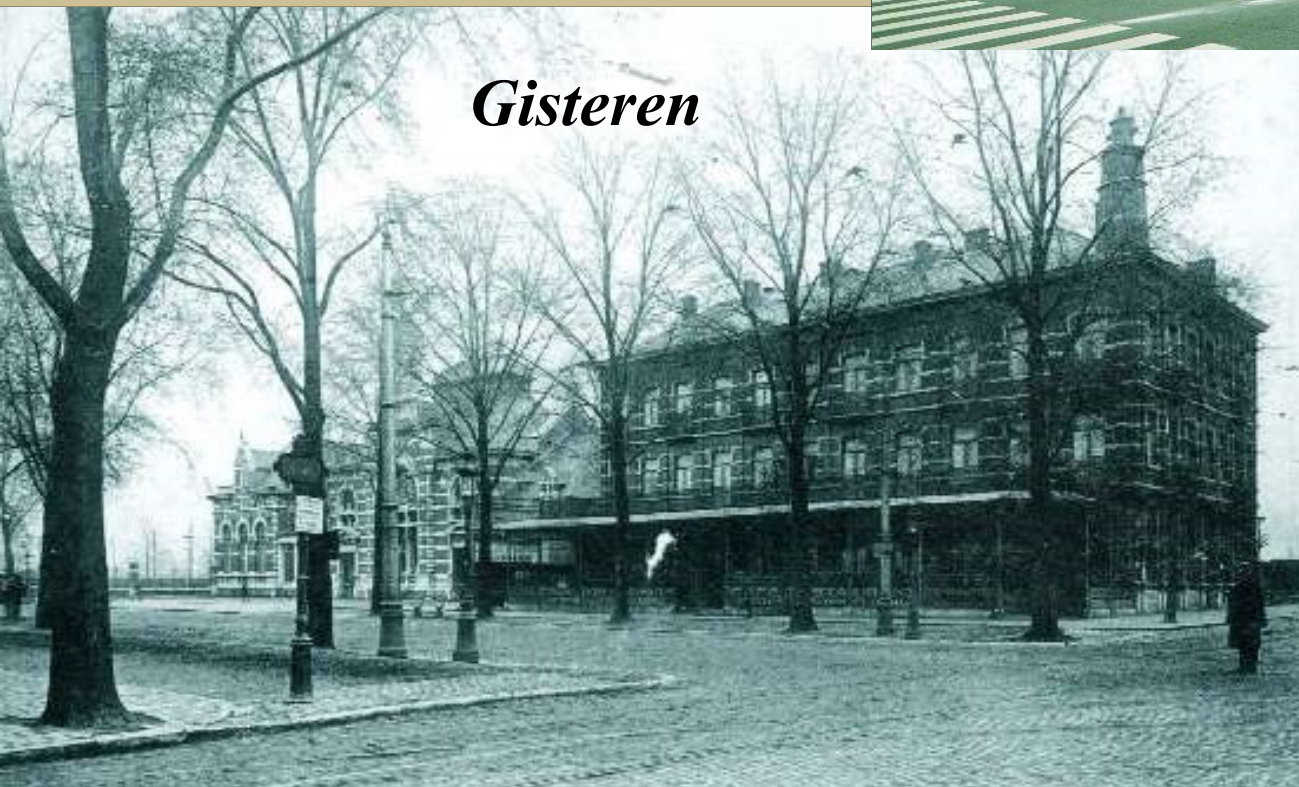
161

ETTERBEEK

De twee "brugstations" gezien vanuit de Generaal Jacqueslaan. Hieronder is het eerste gebouw uit 1908 goed zichtbaar links, rechts ervan het Hotel du Phare. Vandaag is het gebouw uit 1958 nauwelijks zichtbaar achter de tram! De laan kreunt trouwens onder het drukke verkeer en de quasi permanente files!

Verzameling DEXIA - foto Christian DOSOGNE, 5 juni 2006.

Gisteren



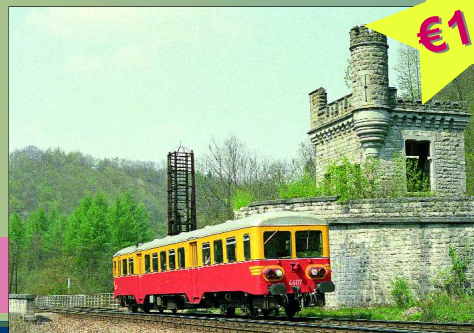
LOCO 2007

De LOCO-kalender 2007 bestaat uit elf kleurenfoto's en een zwartwitfoto van Belgisch, Luxemburgs en Zwitsers materieel :

- diesellocomotief 5538 (groen) in de sneeuw in het station Raeren;
- motorwagens 4407 aan de voormalige koninklijke halte d'Ardennes te Houyet;
- stoomlocomotief 81.360 te Mons;
- elektrische locomotief 2911 te Brussel-Zuid;
- diesellocomotief 212.144 (6244) te Neufvilles;
- meerspannige locomotief 1805 verlaat de tunnel van La Brouck;
- diesellocomotief 5941 van het TSP te Senenne op lijn 128;
- elektrisch motorstel Z 256 van de CFL te Mertert;
- meerspannig motorstel RAe TEE van de SBB te Brussel-Zuid;
- diesellocomotief 6014 + M3-rijtuigen te Scheldewindeke;
- elektrische locomotief 2603 + TEE te Cuesmes;
- stoomlocomotief C 5/6 2978 te Bourgeau in Zwitserland.

Formaat A3 - blinkend papier - spiraalbinding

€ 10 - 550 g - mededeling : "LOCO 2007"



€10

UW ABONNEMENT EN LIGNES - OP DE BAAN

Dit is alweer de laatste OP DE BAAN van het jaar en het moment is dus aangebroken om uw abonnement te verlengen... De prijs blijft onveranderd op € 36 voor verzending in België en € 42 voor verzending naar het buitenland. We wijzen er op dat enkel de abonnementen voor ons financieel interessant zijn aangezien de distributiefirma's een flink deel van de opbrengst van de losse verkoop opeisen. We raden u dan ook vooral de abonnementsoptie aan...

We herhalen dat alle winst uit de verkoop van *OP DE BAAN* en *EN LIGNES* integraal gebruikt wordt voor het verwezenlijken van onze doelstellingen : het bewaren, restaureren en het op het Belgische net inzetten van Belgisch spoorwegmaterieel en het uitbouwen van het museum van Saint-Ghislain, alsmede het heropenen van lijn 128. Het TSP dankt iedereen die het voorbije jaar geholpen heeft bij het tot stand komen van *OP DE BAAN*, vooral omdat hun inzet - we kunnen het niet genoeg zeggen - geheel vrijwillig gebeurt.

Om u te abonneren of om uw abonnement te verlengen volstaat het om - in België - € 36 op rekening 001-1201789-35 van het TSP-Brussel over te schrijven met de vermelding "abonnement 2007". Vanuit het buitenland kan u gebruik maken van de op blz. 3 genoemde modaliteiten om de som van € 42 over te maken. Het eerste nummer van 2007 zal in februari verschijnen. We verzoeken u om uw abonnement VOOR 31 DECEMBER 2006 in orde te brengen. We leggen hier de nadruk op omdat enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald een verminderingkaart krijgen die recht geeft op 10% reductie op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of andere manifestaties waar TSP een stand heeft. Met dank aan de vrijwilligers... en voor het vertrouwen dat u in het TSP en zijn medewerkers stelt.

ONZE SPOORWEGEN 2

MOTORWAGENS 1980-2005 - Deel 1

Het tweede deel uit onze reeks "Onze Spoorwegen" is verschenen. Het geeft een overzicht van de motorwagens van de NMBS tijdens de periode 1980-2005. Het eerste gedeelte behandelt de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45. Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige Nederlands/Franse onderschriften. Aan deel 2 wordt gewerkt.

€25

Autorails - Motorwagens
1980-2005 - tome 1 - deel 1

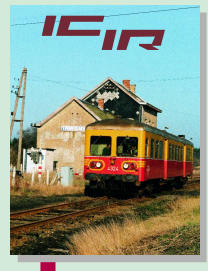
NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 2

Liggend formaat 21 x 15 cm - harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad. Verschijnt december 2006. Prijs : € 25 + verzendkosten (gewicht 600 g). Vermelding : "Autorails 1". Betalingsmodaliteiten : zie pagina 3.

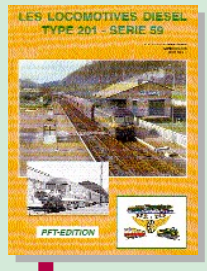
Nieuw !

Boeken

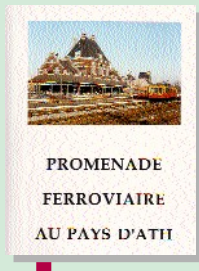
TSP-Edities



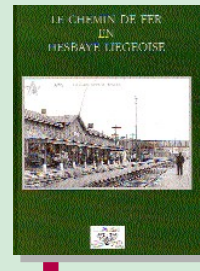
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - 1250 g



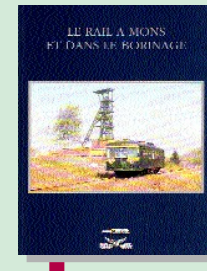
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



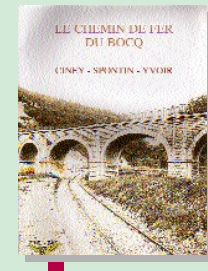
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.
 A4 - 268 pagina's
 252 foto's - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
 De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 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



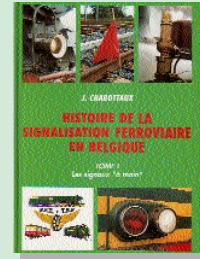
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



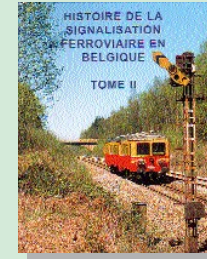
ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 132 pagina's - harde kaft
 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g



ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Het eerste deel toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 112 pagina's - harde kaft
 106 kleurenfoto's
 € 25,00 - 700 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 seininrichting.
 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



SNCRB 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 en kleur)
 176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



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

Op de baan

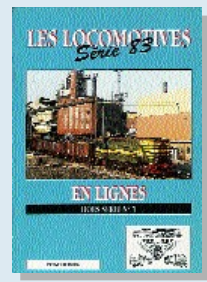
OP DE BAAN

- abonnement 2007
 - België € 36,00
 - buitenland (Europa) € 42,00
 - buitenland (buiten Europa) € 49,00

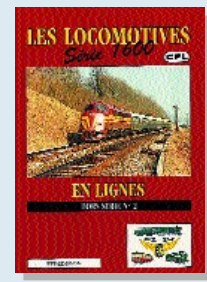


- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 73 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

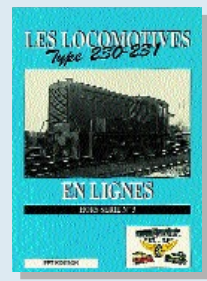
EN LIGNES - hors série



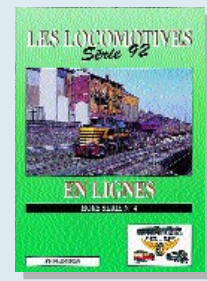
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 9,75 - 255 g



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

- Spoorboekje 1935 (TSP-editie) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edtion) € 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
- volume II € 36,69 550 g
- De buurtspoorwegen van de groep Leuven € 24,54 800 g
- België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Buurtspoorwegen in Brabant € 42,14 1300 g
- Stoomlocomotieven types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Stationsarchitectuur (deel I) € 46,64 1050 g
- Stationsarchitectuur (deel 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

“Les Editions Du Cabri” stelt voor :
“LES TYPES S” DE LA SNCV

Prijs : € 39 - gewicht : 750 gr
 medeling : “type S”

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 74-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 74-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-04-2007; leveringsdatum: +/- 15-06-2007.

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)

- Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12) € 30,00 75 g
- Nr. 31 : TSP-reis naar Denemarken (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs € 10,00 75 g
- Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville € 10,00 75 g
- Nr. 40 : Het station Schaarbeek-Vorming € 10,00 75 g
- Nr. 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970" € 10,00 75 g
- Nr. 44 : De locomotief 8275 € 10,00 75 g
- Nr. 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. 56 : Reeks 64 € 10,00 75 g
- Nr. 57 : Locomotieven 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 : Locomotieven reeks 91 (fotoreeks 2) € 10,00 75 g
- Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69) € 10,00 75 g
- Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70) € 10,00 75 g
- Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71) € 10,00 75 g
- Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72) € 10,00 75 g
- Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen € 10,00 75 g
- N° 73 : De 5117/5001 (zie OP DE BAAN 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotieven reeks 20 - groen € 10,00 75 g

FOTOTHEMA 75 : lijn 141

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

- 75-01 : 6088 + 6047 te Bousval
- 75-02 : 6050 + 6010 te Genappe
- 75-03 : 6047 + 6041 te Court-St.-Etienne
- 75-04 : 6010 + 6050 te Genappe
- 75-05 : 6281 te Ways
- 75-06 : 5206 te Noirhat
- 75-07 : 5147 te Noirhat
- 75-08 : 5212 te Ways
- 75-09 : 7814 + 7812 te Genappe
- 75-10 : 6217 te Ways

Allerlei

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

Spoorboekje 1935 (TSP-editie) € 19,70 750 g

- Reeksen 1 t/m 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks) € 3,72 105 g
- Reeksen 8 t/m 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 t/m 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 t/m 36 : 8 postkaarten van de stations Brugge, Oostende, Marbehan, Brussel € 4,00 60 g

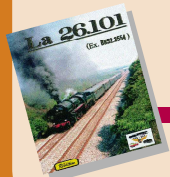
LOCO-kalenders

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

LOCO 2007 : ZIE PAGINA 65

DVD

- Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- De 26.101 van TSP 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 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 "ESPACETRAIN - 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	op aanvraag volgens land van bestemming
t/m 5000 g	€ 7,60	

ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

