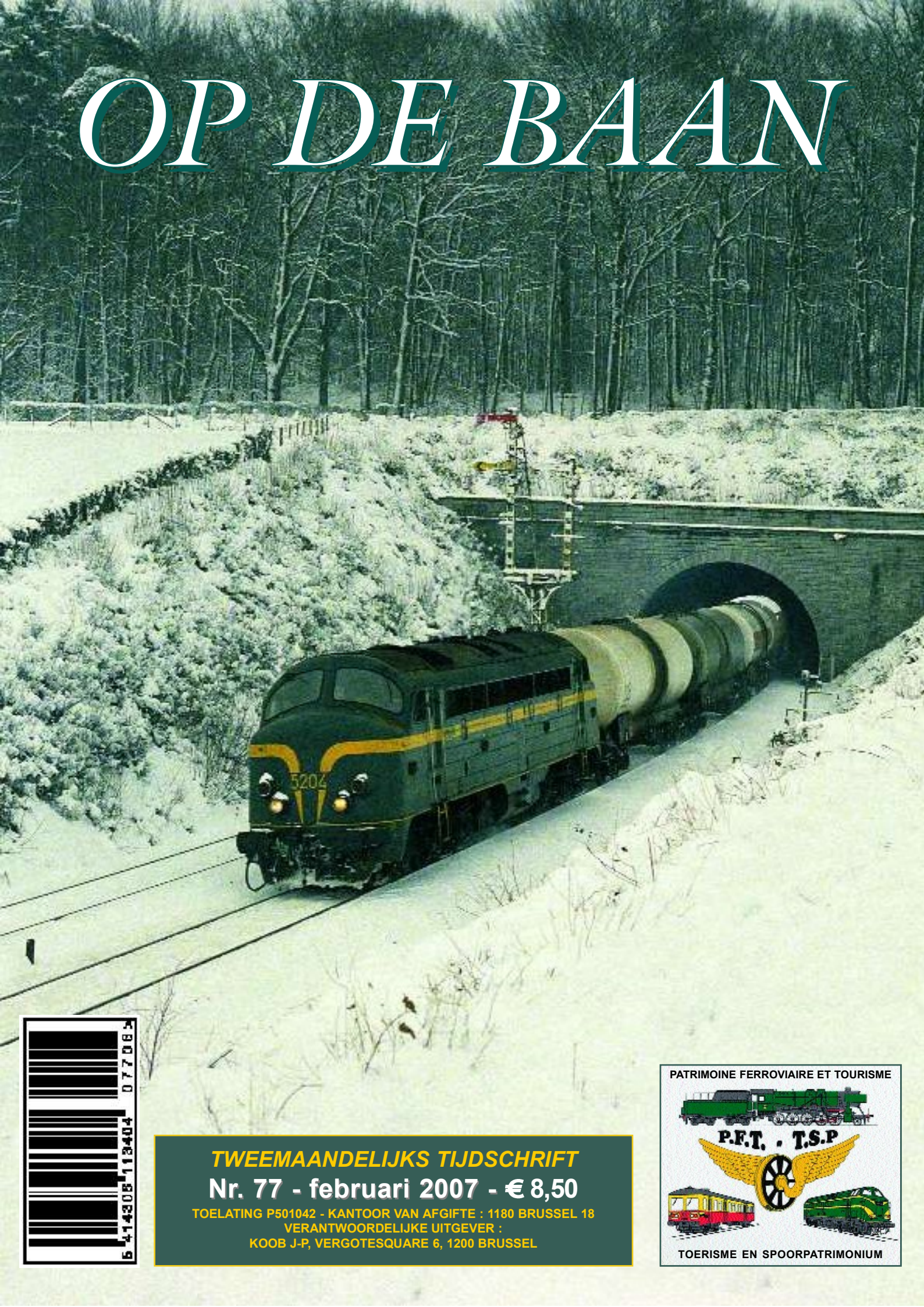


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 77 - februari 2007 - € 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

Wij danken al diegenen die hun abonnement 2007 op tijd vernieuwd hebben. Dit geeft onze boekhouder de mogelijkheid om de geldende regelgeving te respecteren.

Uw abonnement laat TSP toe zijn doel te bereiken, namelijk het verwerven, bewaren en restaureren van spoorwagematerieel. Dit gebeurt op drie plaatsen: Saint-Ghislain (waar het gerestaureerde materieel wordt tentoongesteld), Schaarbeek (waar het materieel wordt gerestaureerd) en de Bocq-lijn (waar het materieel kan ingezet worden zonder de nadelen die verbonden zijn aan ritten op het net).

2007 is een belangrijk jaar: we zullen "100 jaar Bocq-lijn" vieren, met verschillende festiviteiten; we zullen onze 64.169 in dienst nemen en we zullen minstens drie boeken uitbrengen.

Dit alles zal u kunnen terugvinden in ons tijdschrift en op onze internetsite www.pfttsp.be

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: materiaal schaal HO van diverse merken. Contacteer LEVECQ op nummer +32 (0)10 84 35 84 of E-mail: vt6118464@tele2allin.be

TSP-agenda

- **Zaterdag 31 maart 2007**: TSP-reis;
- **van 27 april t/m 7 mei 2007**: grote TSP-reis naar Oekraïne. INFO: +32 (0) 477 60 13 62.
- **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, opendurdagen te Saint-Ghislain;
- **Zaterdag 8 december**: ruilbeurs in "le musée du rail" te Saint-Ghislain.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 76

pagina 21: de auteur van de foto van de 5001 te Wareme is **Michel HANS**.

pagina 4: de foto onderaan toont de 5941 in dubbeltractie met de 241 801.

pagina 59: in de legende bij de foto onderaan: de SBB bezit **50** Re 482 en dus geen 40.

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 gekartonneerde kaft - gebonden met linnendraad. Prijs: € 25 + verzendkosten (gewicht 600 g). Vermelding: "Autorails 1". Betalingsmodaliteiten: zie pagina 3.

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri SCAILLET, spoorman in hart en nieren, schreef reeds drie boeken over zijn leven als spoorman en zijn werk als stoker en machinist in het bijzonder.

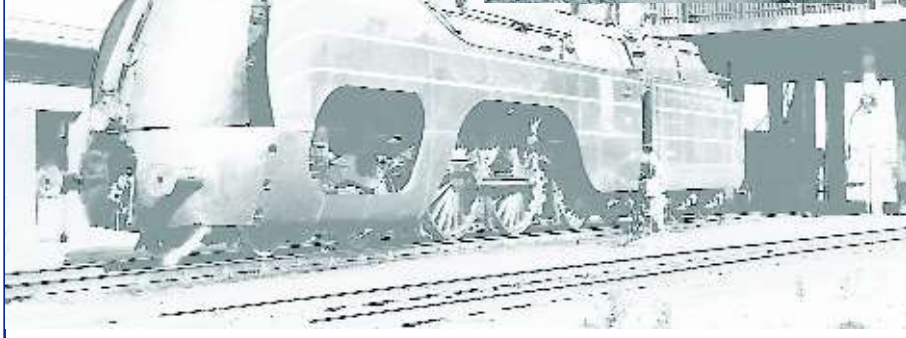
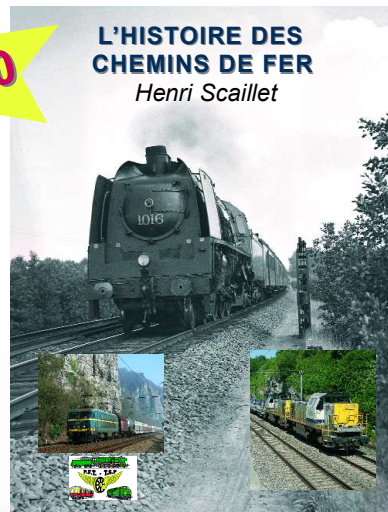
De publicatie van zijn vierde boek vertrouwde hij toe aan TSP. In dit werk vertelt hij op zijn eigen wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft hierin tot in detail de situaties waarin hij terecht kwam.

Franstalig, 208 pagina's, meer dan 200 zwartwitfoto's en tekeningen uit de TSP-verzameling.

€20

L'HISTOIRE DES
CHEMINS DE FER

Henri Scaillet



Formaat 15 x 24 cm - soepele kaft - gebonden met linnendraad. Prijs: € 20 + verzendkosten (600 g). Mededeling: "Histoire CF". Betalingsmodaliteiten: zie pagina 3.

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 DESCHAPPER, Bart DE WOLF.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Wim AMEELE, Christian AUQUIERE, BBC, Armand BEERLANDT, Frank BOELEN, Bombardier, Marco CACCOZZA, Michel DE ESCH, Morgan DENZIL, Simon DERIDDER, B. DOM, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Manfred HIRTZ, Serge HOOGSTEYN, Paul JACOPS, Garrit JOOS, Laurent JOSEPH, Tommy MAEREMANS, Denzil MORGAN, Christian MUEHLEIM, Thierry NICOLAS, de NMBS, Serge OUTLET, Geert PACKET, Philippe PIRNAY, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 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 om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf gedresseerde 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 77 - FEBRUARI 2007



VOORPAGINA :

FOTO 77-01

Op 20 februari 1987, 20 jaar geleden, verliet de 5204 de tunnel van Vonèche. Zij sleepte een plaatselijke goederentrein naar Ronet.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ACHTERPAGINA

FOTOTHEMA 77

De TRAXX E186 112-9 van Angel Trains voor de werkplaats van Schaarbeek op 7 december 2006.

Philippe GOUSSET.

FOTOTHEMA 76

Het motorstel ex-064 van de NMBS is sedert 1993 in dienst op het Italiaanse privénet ATCM. Pierre HERBIET.

I N H O U D

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

Nieuws van eigen huis **4**

Polen vandaag **8**

Nieuws uit Italië **10**

Buitenlandse actualiteit **20**

Belgische actualiteit **29**

Statistieken 29

Elektrische locomotieven 29

Diesel locomotieven 32

Motorstellen 35

Rijtuigen 36

Wagens 39

Infrabel 43

Allerlei 59

Privémaatschappijen 56

Schrappingen **60**

Er was eens... **62**

Gisteren - Vandaag **65**

TSP-boetiek **66**

Wij vernamen het overlijden van **Alain LARDINOIS**. Onze vriend Alain was een actieve medewerker in de ploeg van Schaarbeek tot hij ziek werd. TSP betuigt haar diepste medeleven aan zijn familie en nabestaanden.





REIZEN

**Zaterdag 16 december 2006
"40 jaar
einde stoomtractie"**

Op 20 december 1966 was officieel het einde van de stoomtractie bij de NMBS voor het reizigersvervoer. Het was trein 8155 tussen Ath en Denderleeuw. Het konvooi werd bestond uit vijf rijtuigen (twee M2 en drie M3), gesleept door de 29.013.

Omdat NMBS-Holding dit niet alleen wilde herdenken en de stad Denderleeuw in de maand september al een stoomtrein had laten rijden, heeft TSP besloten om dit evenement te organiseren. Het zou jammer geweest zijn om deze verjaardag onopgemerkt te laten voorbijgaan. Na de ritten georganiseerd in 1976, 1986 en 1996 kan dit een mooie traditie worden in de regio Ath.

Verschillende partijen zijn rond de tafel gaan zitten om dit evenement tot een goed einde te brengen : de stad Ath, de



Om ritten met de tender vooraan te vermijden, werd vanuit Denderleeuw verder gereden via Aalst, Burst, Zottegem, Geraardsbergen naar Ath. De foto toont de doortocht van de herinneringstrein te Erpe-Mere op de korte lijn Aalst - Burst. Manfred HIRTZ.

departementen "Historisch Patrimonium" en "Documentatie" van NMBS-Holding en TSP.

Drie ritten werden aangeboden aan de amateurs en de nieuwsgierigen : 's morgens twee tussen Ath en Lessines en

één 's namiddags tussen Ath en Denderleeuw, en daad alle stopplaatsen aan volgens dezelfde dienstregeling als de historische omnibus 8155 in 1966, en terug via Aalst, Burst en Zottegem om te vermijden dat tender vooraan zou gereden moeten worden.

Net zoals 40 jaar geleden, maar dan in de stromende regen, staat de 29.013 klaar voor vertrek te Ath.

Manfred HIRTZ.





Voor de leden van TSP waren in deze trein 200 plaatsen gereserveerd; zij waren alle bezet!

Het herinneringsrit na de middag was heel populair : de trein zat stampvol; zelfs het dienstrijtuig was gedeeltelijk toegankelijk gemaakt, maar dan nog was er onvoldoende plaats om iedereen te kunnen laten meerijden.

De schitterende 29.013 heeft zich mooi van haar taak gekweten. De M3-rijtuigen zijn er niet meer zodat het konvooi bestond uit vijf M2-rijtuigen in groene livree : het dienstrijtuig van de 29.013 en vier voor het Historisch Patrimonium bewaarde rijtuigen die terug groen geschilderd waren voor deze gelegenheid. Er waren 363 zitplaatsen beschikbaar.

Alles samen zijn meer dan zeshonderd biljetten verkocht door TSP, de stad Ath en in de trein. Meerdere animaties waren ook voorzien : een tentoonstelling met historische foto's in het station en op het stadhuis van Ath, verkoop van postzegels en souvenirkaarten door NMBS-Holding, muzikale omljsting door de "Rail Ath Sound Band", warme wijn en de TSP-stand.

Niettegenstaande de alom aanwezige regen is het een gedenkwaardige dag geweest met een massaal opgekomen enthousiast publiek, een dag helemaal anders dan de traditionele ritdagen voor liefhebbers.

Afspraak over tien jaar?



De besturingsploeg van de historische trein uit 1966, gefotografeerd op de bricketten van de tender.

Links de machinist VAN OOST, rechts de stoker D'HOKER.

Foto NMBS, verzameling Paul JACOBS.



FOTO BD-002 40 jaar geleden stond de 29.013 klaar voor vertrek te Ath, waar de zon van de partij was; in Denderleeuw daarentegen zou de aankomst in volle regenbui gebeuren!

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Vertrek van de gedenktrein van 1986. De stoomploeg van toen had de rit gedoopt met de naam "DENDERPIJL" - "FLECHE DE LA DENDRE", en had de twee borden 1966 - 1986 aangebracht.

Paul JACOBS.





Zaterdag 21 oktober 2006

Met de 4605 naar de Luikse staalindustrie

Vier verenigingen van spoorwegliefhebbers hadden op 21 oktober afgesproken voor een daguitstap in de regio Liège. GTF stelde een ontdekkingstocht in het staalcomplex van Ougrée/Seraing (Cockerill-Sambre) voor. Naast een bezoek aan de laatst werkende hoogoven van Liège en de cokesfabriek werden twee aansluitingen aangedaan : Bierset (gelegen op de lijn 36 tussen Ans en Bierset) en de haven van Renory (aansluiting te Kinkempois). Er werden twee groepen gevormd : de eerste groep nam in Liège-Guillemins plaats in motorwagen 4605 van TSP, terwijl de 4403 van het SCM (StoomCentrum Maldegem) de tweede groep vervoerde. Aangezien enkel de 4605 toegelaten was in de installatie van Cockerill-Sambre (gezien de beperkte diameter van de bochten) wisselden beide groepen rond het middaguur van voertuig. Dit gebeurde te Kinkempois, waar de ATF (vriendenkring van spoorwegbedienden te Kinkempois) ons ontving in hun regionaal museum.

Al bij al een zeer mooie dag en het bewijs dat de verenigingen, in tegenstelling tot wat sommigen beweren, perfect kunnen samenwerken!



FOTO 77-02 ↑ FOTO 77-03 ↓ Twee beelden van de 4605 bij de hoogoven van Ougrée. Bovenaan : De 4605 boven de tunnel van lijn 125A onder de installaties. Foto's TSP.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Een groots moment voor de ploeg die zich ontfermt over de Bocq-lijn : op zondag 12 november 2006, rond 15u55, reed ES-motorwagen 102 door de tunnel van Stiët. Het betrof de eerste rit van een spoorvoertuig op deze plaats sinds minstens 34 jaar!

De afstand tot aan het station van Purnode wordt iedere week iets korter. Afspraak in het voorjaar...

ES-motorwagen 102 verlaat de tunnel van Stiët. Het was meer dan 34 jaar geleden dat hier nog een spoorvoertuig had gereden!

Purnode, 12 november 2006.
Christian AUQUIERE.



MUSEE DU RAIL

Zaterdag 9 december
Ruilbeurs

We hebben nog nooit zoveel volk gezien tijdens een ruilbeurs in de "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain. Op 9 december 2006 was het publiek, reeds vanaf de opening, talrijk aanwezig. Men was op zoek naar het boek of de foto die nog ontbrak of kwam gewoon op bezoek en wat bijpraten met bekenden. De handelaars en exposanten hadden meer 230 meter tafel gereserveerd. Naar goede gewoonte werd ook een aantal locomotieven buiten opgesteld.

Deze jaarlijkse manifestatie is stilaan een traditie, die perfect past in de aanloop naar de eindejaarsfeesten.

Aan de TSP-stand kon men, naast de publicaties die in 2006 verschenen (het tweede deel van "Een Eeuw Stoom" en het fotoboek gewijd aan de meerspannige locomotieven), de kalender voor 2007 ontdekken.

De volgende ruilbeurs zal op zaterdag 8 mei plaatsvinden. Een datum die u reeds in uw agenda dient te noteren...

ALLERLEI

Zoals reeds aangekondigd in het vorige nummer, werd de vergunning die het TSP - en alle andere verenigingen van spoorwegliefhebbers - toeliet om op het Belgisch spoornet te rijden op 1 januari ingetrokken. Er wordt nog wel naar een andere oplossing gezocht. Volgens de nieuwe Europese richtlijn dienen alle operatoren, die het statuut van "spoorwegonderneming" niet kunnen opeisen - dit is het geval met TSP - beschouwd te worden als "toegevoegd" van een erkende onderneming. In België is de NMBS de enige onderneming die reizigers vervoert op het binnenlandse spoornet. De NMBS weigert echter om TSP en alle andere verenigingen van spoorwegliefhebbers te beschouwen als "toegevoegd". De NMBS-Holding stelde intussen een oplossing voor, maar deze moet nog in de geldende reglementering ingeschreven worden.

Deze patstelling is nefast voor de activiteiten van TSP. Een deel van onze inkomsten is afkomstig uit de reizen voor de talrijke liefhebbers, die we uitvoeren met ons eigen materieel. Het is evenmin onmogelijk om de interne transporten tussen Saint-Ghislain, Schaarbeek of Ciney (lijn 128) nog te waarborgen. Gelukkig leeft er bij de bevoegde instanties de nodige goodwill om deze situatie zo snel mogelijk op te lossen. Hoop doet leven...

De 5941 verzorgde op 23 december 2006, voor het vervallen van onze vergunning, een laatste transport. Zij bracht, in opdracht van het Luxemburgse "Train 1900", twee rijtuigen over van Eeklo naar Athus.



Tijdens onze grote ruilbeurs van 9 december 2006, hebben wij voor de eerste maal een klein deel van de opmerkelijke verzameling constructeursplaten van André DAGANT (thans eigendom van) tentoongesteld. Een zicht op de constructeursplaten van "La Meuse et Energie"

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

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

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

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

Polen vandaag



Tussen 1977 en 1979 openden de Poolse spoorwegen (PKP) en de USSR een breedspoorlijn (1,520 m) tussen Huta-Katowice (het staalbekken van Katowice) en Hrubieszow aan de Oekraïense grens (391 km). Deze lijn was vooral bedoeld voor het transport van mineralen, steenkool en zwavel. Hiertoe bestelde de PKP een reeks van 68 breedspoorlocomotieven van het type ST44 "Gagarin", ofte de eerbiedwaardige Russische M62. Ze werden in dienst genomen tussen 1977 en 1980 en genummerd van ST44-2001 t/m 2068. Vandaag is de lijn volledig geprivatiseerd en wordt uitgebaat door LHS (Linia Hutnicza Siarkowa). Deze maatschappij moderniseerde de ST44'ers volledig en ze kregen een nieuwe dieselmotor Caterpillar 3516BHD van 2240 kW. De omgebouwde machines werden vernummerd in de subreeks ST 44-3000.

FOTO 77-04 ↑ : twee niet omgebouwde ST44-locomotieven slepen een mineraaltrein in de buurt van Bagno. De ST44-2056, vooraan, zien we nog steeds in de PKP-versie, de tweede locomotief is reeds geschilderd in de LHS-outfit.

FOTO 77-05 ↓ : een mineraaltrein van 4000 ton op weg naar Katowice passeert Jaroslawiec. Hij wordt geslept door de gemoderniseerde ST44-3001, ex-ST44-2060.

Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS, 29 juli 2006.





FOTO 77-06 De firma Cegielski bouwde tussen 1977 en 1983 tweehonderd tweeledige locomotieven van de reeks ET41 "Jamnik". Deze Bo'Bo' + Bo'Bo' met een massa tussen 160 en 167 ton ontwikkelen 4000 kW. Ze worden gebruikt voor zware goederendiensten. 20 juli 2006, de ET 41-168 aan het werk op de zware bergachtige lijn van Krakow naar Cadca in Slowakije. De trein werd gefotografeerd in de buurt van het station van Skalité bij kilometerpaal 21 op Slowaaks grondgebied. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 77-07 De Co'Co's van de reeks ET 21 behoren tot de oudste elektrische locomotieven van de PKP. Van de 658 exemplaren, gebouwd tussen 1957 en 1971 door PAFAWAG (+ 68 gebouwd voor industriële netten), zijn er nog een tiental in dienst. Vanuit de stelplaats van Nowy Sacz worden ze vooral ingezet voor het opdrukken van treinen op het bergachtig stuk naar Plavec in Slowakije. Ze kregen de bijnaam "Sputnik" en ontwikkelen 1800 kW voor een massa tussen 113 en 120 ton. Op 20 juli 2006, dicht bij Sucha Struga, sleept de ET 21-653 een zware kolentrein naar Muszyna aan de Slowaakse grens. Yves STEENEBRUGGEN.



NIEUWTJES VAN HET OUD NMBS-MATERIEEL IN ITALIË

Sinds vijftien jaar begon een honderdtal door de NMBS geschrapte locomotieven (reeksen 51, 59, 60, 63, 71, 75, 80, 84 en 91), motorstellen (types 54, 55 en 56 (Budd's)), rijtuigen (types M2 en M3) en motorwagens (ES 200) aan een tweede loopbaan in Italië. Dit zowel bij privénetten als bij bedrijven voor spoorwerken. We hebben dit onderwerp al in diverse nummers van "Op de Baan" behandeld, maar in dit artikel geven we de laatste nieuwtjes over deze inwijkelingen in het zonnige Italië.

ATCM

De "Azienda Trasporti Collettivi e Mobilita" (ex-Azienda Trasporti Consorziali Modena) (ATCM) baat een korte lijn (15 kilometer) tussen Modena en Sassuolo uit, gelegen in de provincie Emilia (Emilie Romane). Sinds enkele jaren wordt de reizigersdienst verlengd tussen het station van Modena Piazza Monzoni (het hoofdstation van ATCM) en het FS-station van Modena.

We hebben dit spoorbedrijf al in het lang en het breed behandeld in *Op de Baan* 21. De ATCM nam in 1992 vier motorstellen van het type "54" over van de NMBS : de 056, 064, 072 en 101 (voor onderdelen en ondertussen reeds verschromt). Een jaar later volgde de 505 (type "55") als laatste van de reeks in originele toestand. Na een revisie en modernisering werden ze op 26 februari

1993 officieel in dienst genomen.

Na meer dan tien jaar trouwe dienst was een revisie van hun kast meer dan noodzakelijk, daar ze regelmatig het slachtoffer waren van taggers.

De ATCM profiteerde van deze gelegenheid om de stellen te tooien in een nieuw overwegend gele livrei (de kleuren van de stad Modena) met een donkergele sierlijn onder de ramen en een donkerblauw dak. De stroomafnemers, de intercirculatieoorgang en de balk onder de koplampen werden rood geschilderd. In oktober 2006 waren de 056 en 064 reeds herschilderd, terwijl de 505 in revisie was en de 072 nog steeds vrolijk rondtoert in haar origineel kleedje.

We moeten opmerken dat ze hun oorspronkelijke NMBS-binneninrichting behielden met inbegrip van de tweetalige

opschriften. Enkel de raamtabletten werden verwijderd.

In de praktijk verzorgen enkel de ex-Belgische motorstellen de hele dienst.

De twee moderne FIREMA-motorstellen, gebouwd in 1984, worden voorlopig niet ingezet. Ze moeten nog aangepast worden, alvorens gehomologeerd te kunnen worden voor hun inzet op het Italiaanse net (hoofdzakelijk de verplaatsing van de stuurposten).

In de toekomst zal men ze inzetten op de relaties Sassuolo - Modena - Carpi - Suzzara en Sassuolo - Modena - Bologna.

Er zijn drie stellen nodig voor het verzekeren van de dienst. In geval van onbeschikbaarheid - een grote zeldzaamheid - wordt het vervangen door materieel gebouwd in 1932 (motorstel of motor-eenheid/pakrijtuig en twee rijtuigen).

FOTOTHEMA 76 *Motorstel ALe 228.056 verlaat de stopplaats van Baggiovara Ospitale en rijdt naar Sassuolo.*
Pierre HERBIET, 18 oktober 2006.





*Tweemaal de ALe 228.064, mooi herschilderd. **FOTOTHEMA 76** ↑ : het vertrek vanuit Fornaci richting Modena.
Hieronder : het motorstel wacht in het FS-station van Modena op het volgende vertrek.
Pierre HERBIET, 18 oktober 2006 - Marco CACOZZA, 9 november 2006.*



FOTO 77-08

De 505 tijdens de revisie in de ATCM-werkplaats te Modena. Van de 38 motorstellen van de reeks (502 t/m 539 - type "55"), resten er nog slechts 2 exemplaren. Alle andere zijn verschroot.

De 505 is eigendom van ATCM die de kast en het oorspronkelijke interieur bewaart en de 529 die werd aangekocht door SATI (nu GTT) te Torino. Het werd volledig verbouwd en kreeg een nieuwe wagenkast.

FOTOTHEMA 76

In het station van Modena Piazza Manzoni staan de oude NMBS-motorstellen 064 en 072 broederlijk naast elkaar. De eerste wacht op het vertrek naar het FS-station van Modena, de tweede naar Sassuolo. De 072 is het enige van de vier stellen dat nog steeds de eerste ATCM-livrei draagt. Gezien de staat van zijn kast is een revisie dringend nodig. Rechts staat een motorstel uit 1932 in reserve.



FBV

Op een vijftigtal kilometer ten zuiden van Modena bevindt zich de "Ferrovia Bologna-Vignola (FBV). Dit net schafte zich in 1998 vier motorstellen van het type "54" van de NMBS aan : de 077, 083, 086 en 107.

De FBV baat een lijn van 25 km uit, die Casalecchio di Reno met Vignola verbindt. Deze lijn werd oorspronkelijk aangelegd met een spoorbreedte van 0,95 m. Later werd ze omgevormd tot een normaalspoorlijn en geëlektrificeerd onder 3000 V. Men heropende de lijn voor het verkeer op 28 oktober 1938.

We melden eveneens dat sinds 1888 Vignola werd verbonden met Modena door een spoorlijn met een spoorbreedte van 0,95 m. De "Societa Anonima Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale Emilia" stond in voor de exploitatie. Deze firma werd het latere ATCM. Deze lijn, werd zoals alle lijnen van dit netwerk, in 1933 omgevormd tot normaalspoor en onder draad gebracht. Ze werd in 1969 gesloten voor alle verkeer.

De FBV staakte de reizigersdienst op 19 februari 1967. Deze werd tussen Casalecchio di Reno en Bazano op 15 september 2003 hervat. Op 20 september 2004 werd de lijn verlengd tot Vignola.

De aandelen van de FBV zijn voor 50% in het bezit van de ATC (Azienda Trasporti Consorziali og Bologna). De andere 50% behoren aan de FER (Ferrovie Emilia-Rogana). De FBV werd ingepast in een groots transportplan, ontwikkeld voor de ganse regio van Bologna, dat de naam "Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna" (SFM) kreeg. Het betreft een GEN dat vertrekkend vanuit Bologna, acht lijnen telt en zo zes verbindingen vormt. De lijn Bologna - Vignola maakt deel uit van de relatie SFM2 Vignola-Bologna-Budrio-Portomaggiore (81 km), waarop vanaf 2009 tussen Vignola-Bologna-Budrio ieder halfuur een trein zal rijden. Tussen Budrio en Portomaggiore komt er een uurdienst.

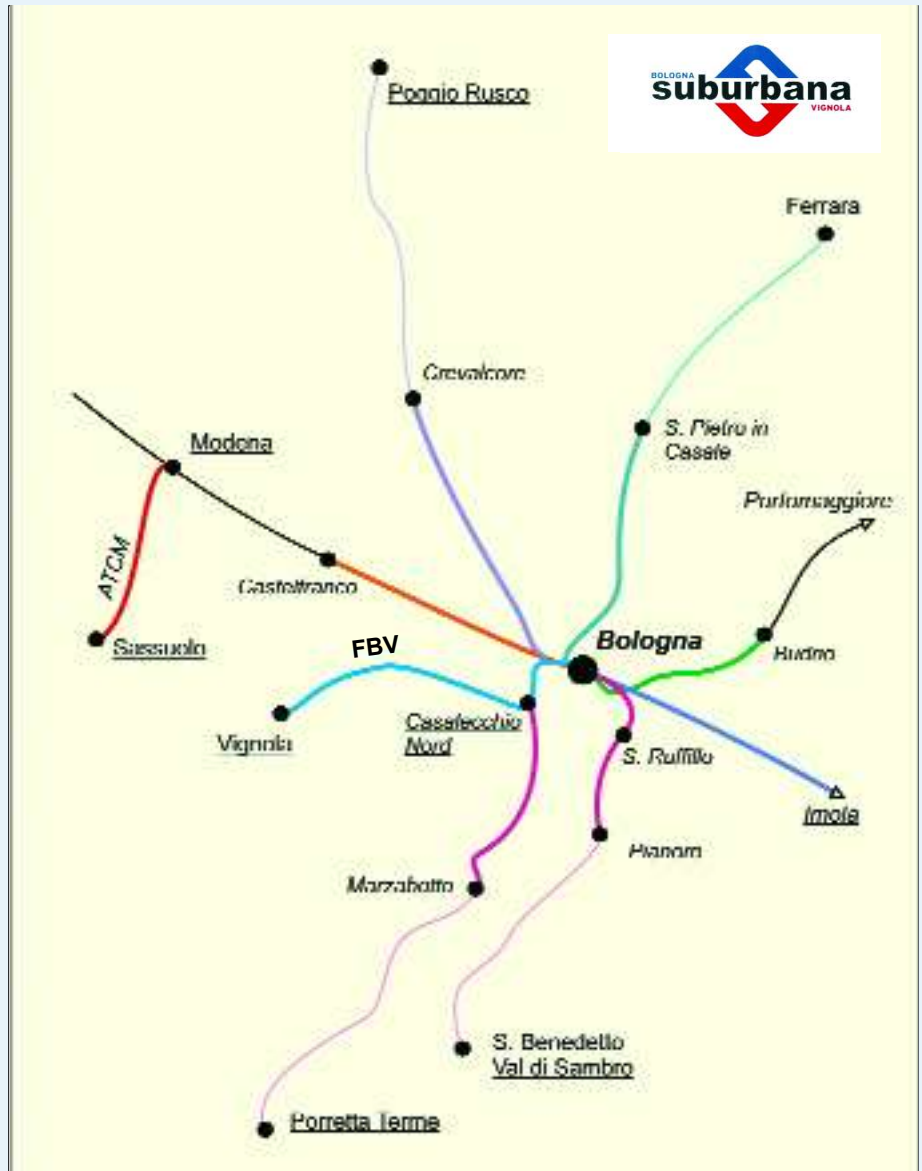
De lijn Bologna - Portomaggiore wordt momenteel onder draad gebracht. Ze zal daarna uitgebaat worden door de "Societa Veneta per la Costruzionz e l'Esercizio di Ferrovie" (SV).

FOTO 77-09

Momenteel wordt de dienst op de as SFM 2 Vignola - Bologna - Portomaggiore verzorgd door motorwagens. Doorrit van een motorwagen van de reeks ALn 778 en een aanhangwagen type Le 778.401.

Chiesa Nuova, 17 oktober 2006.

Pierre HERBIET.



De lijn naar Vignola is geëlektrificeerd. Maar in afwachting van de ingebruikneming van de bovenleiding op de lijn naar Portomaggiore wordt dieselmaterieel ingezet.

De FBV liet in 2005 reeds twee van de vier oude NMBS-motorstellen verbouwen : de 077 en 107 (zie foto op pagina 68 van *ODB 68*). In afwachting van de volledige elektrificatie van de as SFM2 worden ze bewaard in de werkplaats van Casalecchio di Reno. De twee andere motorstellen, de 083 en 095, staan in afwachting van hun modernisering nog steeds afgesteld in de werkplaats van Casalecchio. In de RSI-werkplaats van Oostende werden in opdracht van FBV twee oude NMBS-postmotorstellen onder handen genomen (zie *Op de Baan 68* pagina 36). RSI werd echter in september 2006 failliet verklaard. Het is mogelijk dat de rijtuigenwerkplaats van Oostende de eindafwerking verzorgt.

De 077 en 107 werden respectievelijk vernummerd als ALe 054 203/204 en ALe 054 201/202. Naast de installatie van airco, werd aan de binneninrichting slechts weinig gewijzigd. De originele zitbanken werden bewaard, maar kregen een nieuwe bekleding. De nieuwe bagagerekken werden echter in de langszijde aangebracht. De transformatie van beide stuurposten is echter zeer indrukwekkend. Deze werden volledig verbouwd. De bedieningstafels bezetten nu de volledige breedte van de kast. Hierdoor moesten de deuren, nodig voor de intercircuitatie, verdwijnen.



FOTO 77-10 De oude motorstellen 077 (rechts) en 107 (links) staan naast elkaar in de werkplaats van Casalecchio di Reno. Hun indienstname is voorzien voor mei 2007. Uiterst rechts staat een oud motor/bagagerijtuig uit 1930 afgesteld. Pierre HERBIET, 17 oktober 2006.



↑ **FOTO 77-11** De bedieningstafels in de stuurposten werden volledig verbouwd en bezetten nu de volledige breedte van de kast. De omvormingswerken werden uitgevoerd door de firma Metalmeccanica Milanese. Kostprijs : € 370.000 per stel.



← **FOTO 77-12** De originele zitbanken werden behouden maar kregen nieuwe bekleding. De bagagerekken werden daarentegen verplaatst naar de langszijde. De verlichting is eveneens nog origineel. De uitlaten van de airco zijn zichtbaar in de linkerzijde van het plafond. Pierre HERBIET, 17 oktober 2006.

SERFER S.p.A.

SERFER

In 1990 richtte FS-Cargo een filiaal, "Servizio Ferrovar" (SERFER) genaamd, op. Het staat in voor het beheer en de bediening van spooransluitingen, privé-en/of industriële installaties (zoals de havens van Napoli, Ancona, Trieste en Genova), de aanleg en onderhoud van spooransluitingen, de leasing en onderhoud van locomotieven.

SERFER behandelt jaarlijks zo'n 800.000 wagens en telt 400 werknemers. Het is in gans Italië actief.

Het zeer kosmopolitische tractiepark omvat meer dan 200 locomotieven. Naast zeer modern materieel (G2000), gaat het meestal om machines die tweedehands werden aangeschaft in Duitsland (reeksen 211, 212, 216, 260 en 323), Tsjechië, Slowakije en België. Deze laatste krachtvoertuigen interesseren ons het meest.



FOTO 77-13 De bediening van de industriële zone van Osoppo, gelegen ten noorden van Udine, gebeurt door SERFER. Het grenst aan de internationale lijn Venezia - Tarvisio - Villach. Onder de ingezette locomotieven bevinden zich de ex-8436 en de ex-8445 van de NMBS. Op dit document toont ons de 8445, die in afwachting van nieuwe assen, op lorries geplaatst werd. De oude assen zijn versleten. De omwisseling gebeurt ter plaatse. De NMBS schrapte beide machines op 1 december 1988 (8436 te Oostende en de 8445 te Haine-Saint-Pierre) en SERFER nam ze in 1990 over. Pierre HERBIET, 19 oktober 2006.

FOTOTHEMA 76 De ex-8436 gaat zo dadelijk een houttrein overbrengen vanuit het FS-station van Osoppo naar de aansluiting van een papierfabriek. Pierre HERBIET, 19 oktober 2006.





FOTOTHEMA 76 ↑ **FOTO 77-14** ↓ *De 8465 verhuisde, via het bedrijf Visali, in augustus 2005 naar Italië. Momenteel wordt ze er ingezet op een staalbedrijf te Servola, gelegen in het industrieel gedeelte van Trieste. Hierboven rangeert ze een zware trein in het gezelschap van een drieassige Henschel-locomotief.*

Deze machine werd op 1 mei 2005 door Infrabel te Charleroi-Sud geschrapt, maar bleef tot oktober in dienst. Zij was de laatste actieve 84'er bij de NMBS. Ze werd in augustus 2005 verkocht aan de Italiaanse maatschappij Visali. Ze zou oorspronkelijk dienst doen als onderdelenleverancier, maar werd uiteindelijk terug rijvaardig gemaakt door SERFER.

Pierre HERBIET, 20 oktober 2006.



Onder de uitwijkelingen bevinden zich ook zes machines van de NMBS-reeks 84. Ze worden allemaal ingezet op industriële aansluitingen gelegen in het noordoosten van Italië (de regio's Trieste en Udine), langsheen de grens met Slovenië. Het betreft de volgende locomotieven (tussen haakjes staat hun SERFER-nummer en hun actuele plaats van gebruik) :

- 8411 (047 - Udine);
- 8436 (122 - Osoppo);
- 8438 (120 - Trieste Aquilinia);
- 8445 (028 - Osoppo);
- 8446 (030 - Udine Partidor).
- 8465 (nr. ? - Trieste-Saruola).

Buiten de 8438 die haar oorspronkelijke NMBS-kleuren behield, werden alle andere getooid met de nieuwe SERFER-livrei (helemaal geel met een grote oranje band en een rode sierlijn).



FOTO 77-15 ↑ - **FOTOTHEMA 76** ↓ *De 8438 werd op 1 december 1988 in de stelplaats van Oostende geschrapt door de NMBS en wordt nu ingezet in een staalbedrijf, gelegen in het industrieel bekken van Trieste. Drie maal per dag verzekert zij de tractie van een trein beladen met gietijzer tussen een hoogoven en een gieterij, die een kilometer uit elkaar liggen. De aansluiting is zeer smal, waardoor het zeer moeilijk fotograferen is. Deze machine behoort toe aan SERFER, maar wordt geleased door deze onderneming. Ze werd praktisch niet gewijzigd sinds haar vertrek bij de NMBS in 1989. Op de foto hieronder brengt ze een torpedowagen, gevuld met gietijzer, over naar de gieterij.* Pierre HERBIET, 20 oktober 2006.



FOTO 77-16

De 9110 van de NMBS werd in september 2005 eveneens verkocht aan een Italiaans bedrijf. Momenteel wordt zij ingezet door Gleisfrei.

Op 19 oktober 2006 stond zij naast de FS-diesel D141.1029 in het station van Conegliano. *Pierre HERBIET.*



CLF

U herinnert zich nog wel CLF (Costruzione Linea Ferriviaria), dat zich bezig houdt met aanleg en onderhoud van spoorlijnen. Het nam in 2003 de 7102 (CLF 24), 7130 (CLF 25), 7504 (CFL 26), 7501 (voor wisselstukken), 7505 (CLF 27) en 7506 (CFL 28) van de NMBS over.

Ze werden allen in CLF-livrei getooid : gele kast met blauwe sierstreep, licht-grijs dak en donkergrijs chassis.

In oktober 2006 werden de CLF 27 en 28 (ex-7505 en ex-7506) ingezet op een werkbasis te San Martino nabij Modena voor de aanleg van de HSL Milano - Bologna.

FOTOTHEMA 76 De ex-7505 (CLF 27) is uitgerust met nieuwe en moderne koplampen. Op 18 oktober had ze echter minder geluk. Ze reed toen door de stootbok van een doodspoor te San Martino. Het lijkt wel een ziekte onder de ex-75'ers in Italië. Al eerder ondernam een onbemande 75'er (7502), eigendom van Ventura, een ongelooflijke maar dolle rit van dan meer 176 km. *Pierre HERBIET.*



FOTOTHEMA 76 De ex-7506 (CLF 28) afgesteld in de werkbasis van San Martino, in gezelschap van een machine van Tsjechische oorsprong. *HERBIET, 18 oktober 2006.*





Interbrennero

Interbrennero is een belangrijke speler qua logistiek met als thuisbasis Trento.

Hun intermodaal platform te Dognanale (Trento) grenst aan de autosnelweg A22 Brennero - Modena. Dagelijks worden hier meer dan 500 vrachtwagens van of op treinen gereden.

Interbrennero huurt sedert enkele maanden een oude locomotief van de NMBS-reeks 80 bij Gleisfrei. Deze machine, volledig gereviseerd en gemoderniseerd in 2001, verzekert de rangeerdienst op de terreinen van de dry-port van Doganale (interporto Doganale). Haar onderhoud blijft in handen van Gleisfrei.



FOTO 77-17 Op 17 oktober 2006 rust een ex-80'er even uit in de dry-port van Doganale. Na haar schrapping bij de NMBS werd ze in 1989 aangekocht door GleisMac en vervolgens ingezet door de firma "Cogemar Napoli". In 1995 keerde ze terug naar Gleisfrei. We konden deze machine niet identificeren, waardoor haar origineel NMBS-nummer onbekend blijft. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 76 De 6016 was één van de zestien 60'ers die, in de loop van de jaren '80 van vorige eeuw, uitweken naar Italië. Na haar schrapping bij de NMBS op 1 december 1988 werd ze nog in 1988 verkocht aan het Italiaanse Visali. Vandaag zet het bedrijf AR.FER haar in op de werkbasis van Sorbolo voor de aanleg van de nieuwe HSL naar Venezia. Italië is jammer genoeg een waar paradijs voor taggers. Het is zelfs heel uitzonderlijk om een graffitiervrij krachtvoertuig te ontmoeten. Pierre HERBIET, 18 oktober 2006.



Duitsland

De reeks E41 verdwijnt...

In 1952 zette de DB een uitgebreid studieprogramma op poten om een eenheidstype van elektrische locomotieven te ontwerpen. Die locomotieven moesten het grotendeels vernielde tractiepark van tijdens de oorlog vervangen, maar ook kunnen ingezet worden op de nieuwe elektrische lijnen. Vier types van locomotieven, in het totaal goed voor 1934 stuks, werden in 1954 besteld :

- de E10 (latere reeks 110), Bo'Bo', voor de snelle en zware reizigerstreinen;
- de E40 (latere reeks 140), Bo'Bo' identiek aan de E10, maar voorzien van een andere overbrenging voor goederentreinen;
- de E41 (latere reeks 141), Bo'Bo' lichter en minder krachtig, voor lichtere reizigerstreinen;
- de E50 (latere reeks 150), Co'Co' een E40 versie met zes assen, voor zware goederentreinen op lijnen met een moeilijk profiel.

In het kader van dit programma zullen, tussen juni 1956 en februari 1970, 451 locomotieven van de reeks E41 gebouwd worden door Henschel en Krauss-Maffei, voor wat het mechanische gedeelte betreft en door AEG, BBC en Siemens voor wat het elektrische gedeelte betreft.



FOTO BD-240 Op 23 augustus 1959 arriveert de E41 075 in Köln op kop van een sleep oude rijtuigen met twee assen. Een P8 rijdt mee in tweede positie. Deze E41 werd op 18 september 2002 geschrapt in Braunschweig. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

De reeks E41 bestond van in het begin uitgerust voor trek- en duwcombinaties en de vijf laatst gebouwde machines waren voorzien van een recuperatiem. Ze ontwikkelden 1400 kW en konden 120 km/h halen. Hun gewicht bedroeg 66,4 ton (72,5 t. voor de 141 227 t/m 451).

Tijdens de eerste jaren werden de 141 'ers hoofdzakelijk ingezet met "Silberlingen" in de regio's München, Trier, Saar-

brücken, Kiel, Frankfurt en Dortmund. Ze verzekerden echter ook goederentreinen op secundaire lijnen en sneltreinen voor reizigers.

Het optrekken van de snelheid voor D-treinen tot 140 km/h op het einde van de jaren '50 had voor gevolg dat ze uit deze diensten werden weggehaald. Vanaf toen reden ze in gans West-Duitsland en sommige werden zelfs aangepast voor de S-Bahn Rhein - Ruhr en rond Nürnberg.



De E41 030 bij het verlaten van de fabriek in 1957. De E41 001 t/m 071 hadden allen een donkerblauwe livrei (RAL 5011) identiek aan die van de E10. Omdat deze kleur erg gevoelig is voor vuil, werd beslist de andere machines onmiddellijk in het groen te schilderen (RAL 6007). De eerste 120 E41'en hadden slechts enkelvoudige witte lichten. Vanaf de E41 121 kregen ze de dubbele rood - witte lampen. De eerste 435 machines werden nog ondergebracht in de oude nummering, de leveringen vanaf 1968 kregen de nieuwe nummering (141 436 tot en met 451). Foto BBC.



FOTO 77-18 De 141 097-6 in originele uitvoering, met uitzondering van de verluchttingsroosters, op kop van de stoptrein Frankfurt - Koblenz, in de omgeving van Aulhausen, mooi langs de wijngaarden op de rechter Rijnsoever. Deze locomotief eindigde haar loopbaan op 9 maart 2005 in de stelplaats van Dortmund. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 77-19 Nog een trein langs de rechter Rijnsoever te Lorch in de richting van Koblenz - Frankfurt en dit op 14 juli 1997. De 141 200-9 in "kreeftrode" livrei. Ze werd geschrapt in Dortmund op 4 april 2005. Pierre HERBIET.



Door het ontbreken van een elektrische reminstallatie werden de 141'ers vervangen door de 143'ers van de DR, in de eerste plaats bij de S-Bahn diensten. Deze vervanging was mogelijk dankzij de eenmaking van Duitsland, maar ook door het in dienst nemen van nieuwe motorstellen van de reeks 425.

Na het verdwijnen van de reeks 141 te Braunschweig op 11 december 2005, reden alleen nog de 141 400, 401, 402, en 439 van Bw Frankfurt nog tot 9 december 2006 tussen Kassel en Göttingen vooral als gevolg van de vertraging bij het opstarten van de RegioTram in Kassel.

De 141 006-7 wordt bewaard in het museum van Dieringhausen, de E41 001 (ex-141 001-8, blauw), de 141 011-7 en 141 228-7 (groen) en de 141 248-5 en de 141 366-1 (rood - verkeersrot) bevinden zich in het DB-Museum.

Nog andere eenheidslocomotieven staan voor hun schrapping : 110, 139 en 140 (de exemplaren die voorzien zijn van een recuperatierem). Zie ook *OP DE BAAN 62*, pagina 27).

FOTO 77-21

Tussen maart en september 1987 werden de 141 436 t/m 442 omgebouwd om te rijden als trek/duwtrein en uitgerust met het multiplexerings-systeem. Daarenboven kregen ze ook het oranje S-Bahn livrei. Ze reden op de S-Bahn van Nürnberg tot 1977.

Op 22 mei 1997 wacht de 141 437-4 op het vertrek in het station van Nürnberg. Ze werd aan de DB geleverd in mei 1967 en geschrapt in de stelplaats van Kiel op 18 november 2005.

Pierre HERBIET.

De E41 001 was de allereerste eenheidslocomotief die op 9 augustus 1956 werd afgeleverd aan de DB. Op 28 april 1997 komt ze uit revisie, mooi geschilderd in de originele blauwe kleur. Sedert haar schrapping op 23 september 2001 in de stelplaats van Frankfurt wordt ze door de DB bewaard als historische machine. De eerste 25 E41'en hadden op de flanken slecht drie ventilatieroosters tussen twee schuifraampjes. Al snel werden deze raampjes vervangen door bijkomende ventilatieroosters om de ventilatie van de machinekamer te optimaliseren.

Hier de E41 001 op 5 april 1998 uitgeweken te Ludwigshafen.

Philippe DE GIETER.

OP DE BAAN 77



FOTO 77-20 *De 141 248-5 komt uit revisie op 10 december 1977 geschilderd in een prototypelivrei voor het S-Bahn net Rhein-Ruhr. Ze stopt hier op 27 april in het station van Oberhausen Hbf. Ze werd in dienst genomen op 25 juni 1963 en geschrapt te Dortmund op 3 december 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 77-22 De E41'en hebben zeven verschillende livreien gehad : blauw (alleen de eerste 71), dan achtereenvolgens: groen, beige - turkoois, prototype livrei voor de S-Bahn Rhein-Ruhr (slechts de 141 248), S-Bahn oranje-wit met gele band, "kreeftrood" en tenslotte "verkehrsrot". Hier de 141 315-2 in "verkehrsrot" met een lokale trein Koblenz - Trier, langs de Moezel in Pünderich op 9 april 2003. Zij eindigde haar carrière op 3 oktober 2006 in de stelplaats van Braunschweig. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 77-23 De 141 174-3 in beige - turkoois uitvoering, met een lokale trein Koblenz - Mannheim te Wellmich op de rechter Rijnsoever op 20 juni 1997. Deze locomotief werd uit exploitatie genomen op 12 augustus 2002 . Philippe DE GIETER.



Frankrijk

PRIMA versie Ile-de-France

De SNCF nam op 2 oktober 2006 de eerste PRIMA's, bestemd voor het reizigersverkeer (Transilien) van het Ile-de-France (regio Paris), in dienst. Het betreft een reizigersversie van de PRIMA-Fret (tweespannig 1,5 kV = en 25 kV 50 Hz), waarvan 60 exemplaren besteld werden. Ze krijgen de nummers 827301 t/m 360 toegewezen.

De eerste machine werd in maart 2006 geleverd, terwijl de laatste locs tegen eind 2008 verwacht worden.

De eerste 22 eenheden worden toegevoegd aan de stelplaats van Montrouge, waar ze de oude reeksen BB 8500 en BB 25500 (verbindingen vanuit Paris-Montparnasse naar Dreux) aflossen. Ze verzorgen dan de tractie van de uit zeven gerenoveerde dubbeldeksrijtuigen type VB2N bestaande stammen. In de loop van 2007 ontvangt de stelplaats van Archères 38 nieuwe PRIMA's. Deze vervangen er de BB 17000'en en zullen vanuit Paris Saint-Lazaire ingezet worden.

We melden dat hun inzet voorzien is tot 2020, waarna ze het tractiepark van

SNCF-Fret zullen vervoegen.

Ze worden op hun beurt afgelost door de nieuwe NAT-motorstellen (Nouvelle Automotrice Transillienne - zie verder).

De 827300'en wijken op een aantal punten af met de PRIMA's type 427000 en 437000 van SNCF-Fret :

- montage van twee compressoren van 2000 l/min in plaats van één enkele van 2400 l/min;
- signalatiesysteem type KVB-P;
- toevoeging van een pneumatisch antiblokkeersysteem voor een efficiëntere remming;
- plaatsing van een nieuwe éénfasige stroomonderbreker geschikt voor het Transilien-verkeer;
- plaatsing in de stuurpost van een scherm met console voor het reizigersinformatiesysteem;
- de nodige aanpassingen voor eenmansbediening (= enkel de bestuurder, apparatuur nodig voor de bediening deuren en het toezicht tijdens het in- en uitstappen) en plaatsing van een intercom (voor direct contact met de reizigers bij een eventueel alarm-sig-naal). De plaatsing van deze uitrusting maakte de herinrichting van de stuurtafel noodzakelijk;
- plaatsing van een tweede ruitenwisser. De kabels, nodig voor rit in treinschakeling, werden niet aangebracht;
- plaatsing van hoogspanning voor de

voeding van de treinen;

- plaatsing van de uitrusting die vereist is bij de inzet van de diverse soorten trek/duwtreinen.

Bombardier levert de NAT

Bombardier mag de nieuwe motorstellen van het type NAT (Nouvelle Automotrice Transillienne) leveren. De bestelling, geplaatst op 25 november 2006, omvat de levering van 372 motorstellen voor een bedrag van € 2,7 miljard. Er is een optie voor 172 bijkomende treinstellen voorzien.

De Bombardier-fabriek van Crespin (nabij Valenciennes gelegen) staat in voor de bouw. Alstom levert een deel van de uitrusting (tussenrijtuigen en draaistellen). De levering gebeurt tussen november 2009 en 2015.



Een NAT-maquette op schaal 1/1 tijdens de voorstelling op 25/10/2006 op de Parijse Champ-de-Mars. Serge OUTLET.

FOTO 77-24 1 december 2006. De 827 304 bij de aankomst te Raismes voor testen bij CEF (Centre Essais Ferroviaires). Pierre HERBIET.



Het einde van de Z 7100

De motorstellen Z 7100 werden ontworpen om te rijden onder 1500V gelijkspanning. Met een ontwikkeld vermogen van 940kW haalden ze 130km/h, alleen of met een bijwagen ZR 27100/27200 en een stuurstandrijtuig ZR 17100/17200.

Alle 33 motorstellen werden geleverd tussen 1960 en 1962. Oorspronkelijk vervingen ze de gesleepte treinen tussen Lyon-St.-Paul en Charbonnières. Vervolgens werden ze ingezet op de lijn van Causses om daarna de BB8100'en te vervangen op de stoptreindiensten in de regio's Dijon, Lyon, Paris en Avignon.

Bij het begin van de jaren '80 werd hun comfort flink verbeterd door het plaatsen van individuele zetels, de compartimentering van de wagens, de aanpassing van verwarming en verlichting en het vernieuwen van de vloeren, de plafonds en de zijwanden. Op dat ogenblik leidde het opheffen van één stuurpost eveneens tot het samenstellen van vaste stellen bestaande uit 2 (13 stellen) of 4 rijtuigen (19 stellen). Het installeren van een statische omvormer voor de basisspanning, het monteren van assen op rollagers en het vervangen van de rood / witte livrei door een blauw / witte, maakte de modernisering compleet. De massale introductie van de motorstellen Z2, die als comfortabeler werden beschouwd, betekende het



FOTO 77-25 De Z 7121 op de draaischijf voor de rotonde van Avignon. Ze werd in dienst genomen bij de werkplaats van Avignon op 17 april 1962 en geschraapt in oktober 2005 te Vénissieux.
Pierre HERBIET, 16 december 1998.

verdwijnen van de vierdelige stellen in Avignon en Vénissieux.

Toen vanaf 1997 gestopt werd met de revisies betekende dit het langzame maar zekere einde van deze kleine reeks. Uiteindelijk werden ze allemaal gegroepeerd in de stelplaats van Lyon-Vénis-

sieux van waaruit ze pendeltreinen verzorgden tussen Lyon en Vienne, Bourg en Bresse en Dijon en in de buurt van Ambérieu, Macon en Châlon sur Saône.

De toestroom van nieuw TER-materieel leidde uiteindelijk tot het uit dienst nemen van de Z 7100'en op 16 mei 2006.

FOTO 77-26 Op de lijn van Causses, tussen Neussargues en Béziers, verlaat een stoptrein, bestaande uit de Z 7129 en een stuurstandrijtuig, het station van Millau richting Bédarieux en Béziers. Dit motorstel begon zijn loopbaan te Avignon op 21 augustus 1962.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 3 september 1984.





DUITSLAND De goederendienst op de beroemde Rübelandbahn, de enige Duitse lijn die met 25kV geëlektrificeerd werd, is sinds 2005 overgenomen door de Haveländische Eisenbahn (HVLE). Zij gebruikt diesellocomotieven van het type Blue Tiger. Op 19 september 2006 trekt de 330.3 van HVLE een kalktrein richting Blankenburg, hier gezien te Hüttenrode. Wim DE RIDDER.

X HECTORRAIL

We herinneren u er aan dat de Zweedse firma Hector Rail in november 2005 twee van de zes locomotieven van de serie Re 474 (EuroSprinter ES64F4 van Siemens), die geweigerd waren door SBB-Cargo, in dienst heeft genomen. Zij rijden nu in Zweden in de kleuren van Hector Rail en zijn genummerd 441.001 en 002 (ex-Re 474 006 en 011). Op 6 september 2006 verlaat de 441.001-5 (ex-SBB Cargo Re 474 006) de draaischijf te Hallsberg. Christian MUEHLEIM.



TRAXX'en voor Angel Trains

De leasingmaatschappij Angel Trains heeft bij Bombardier 35 TRAXX'en met volgende karakteristieken besteld (MS = multi system : meerspanning 1,5 / 3 kV= en 15 / 25 kV ~, P : reizigers, 140 en 160 : toegelaten snelheid, F : goederen) :

- 186 101 t/m 110 geschikt voor Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië en Nederland;
- 186 111 t/m 125 geschikt voor Duitsland, België, Nederland en Oostenrijk. Het betreft de TRAXX'en die door HSA aan de NMBS zullen verhuurd worden. Deze zullen de Benelux-diensten overnemen vanaf december 2007. (Zie ook p. 50-51);
- 126 t/m 135 geschikt voor Duitsland, Polen en Oostenrijk.

Angel Trains levert ook tien TRAXX'en F140DC (3 kV =) E483 001 t/m 010 aan Italië.



Op 12 november 2006 stond de F160MS 186 101 van Angel Trains, in het gezelschap van de prototypeloc 128.001, in Winterthur klaar voor testritten. De TRAXX is getooid met de livrei van Cargo Angel Trains, met een extra rode band vereist door de FS en een witte rechthoek voor Nederland.

Patrice AIROLDI.

Slowakije : een nieuwe schildering voor de ZSSK

De Slowaakse spoorwegmaatschappij ZSSK opteerde in 2006 voor een nieuwe livrei voor het reizigersmaterieel : roodwitte kast, onderstel en dak in lichtgrijs. De eerste herschilderde locomotief, de 350.011, verliet na een revisie de werkplaats op 20 februari 2006 getooid in het nieuwe kleedje.

FOTO 77-27 Doorrit op 24 juli 2006 van een exprestrein, gesleept door de 362 003, te Turany. De locomotief en meerdere rijtuigen dragen reeds het nieuwe kleedje.

Yves STEENEBRUGGEN.



TELEX.....

SPANJE

● De Spaanse spoorwegen (RENFE) hebben op 8 november 2006 een reeks van 100 TRAXX-locomotieven type F140DC besteld bij Bombardier. De waarde van het contract, dat ook een akkoord voor het onderhoud gedurende 14 jaar bevat, bedraagt € 419 miljoen. Deze enkelspannige locomotieven (3000 V) zijn bestemd voor het goederenverkeer en zullen ingedeeld worden in de reeks 253 van de RENFE. De eerste tien worden gebouwd in de Bombardier-fabriek van Kassel, de rest in een Bombardier-fabriek te Villaverde nabij Madrid. De levering zal gebeuren vanaf midden 2008 tot in 2010.



Virtuele voorstelling van de TRAXX'en, besteld door de RENFE. Bombardier.

FRANKRIJK

● Op 25 november 2006 heeft de SNCF bij Bombardier een nieuwe bestelling geplaatst van 112 AGC-motorwagens (Autorail Grande Capacité). Ze zullen gebouwd worden in de fabriek van Crespin, bij Valenciennes en worden geleverd vanaf oktober 2007. Het aantal AGC-motorwagens zal na deze levering op 612 komen te liggen, hetzij Diesel, hetzij elektrisch of gemengd elektrisch/diesel. Omdat ook de bestelling van de NAT (zie p. 24) bij Bombardier is gebeurd, wordt de SNCF voortaan hun grootste klant.

EMD - CLASS 66

● Bombardier zal in de periode 2007-2008 minstens 105 diesellocomotieven Class 66 leveren aan Europa. Zij werden besteld door :

- EWS / Euro Cargo Rail (Fr.) (60)
- Fret SNCF (20)
- Freightliner (16)
- Direct Rail Services (10)
- MRCE (7)
- rail4chem Benelux (2)
- DLC (5)
- GB Railfreight (5)
- Freightliner Polen (1)

Alle machines van EWS en Fret SNCF kunnen worden ingezet op de netten van SNCF, NMBS, NS en DB.

CHINA

● De Chinese spoorwegen hebben bij Siemens een reeks van 180 dubbele locomotieven besteld, die gebaseerd zijn op de EuroSprinter. Ze zullen in China gebouwd worden door Zhuzhou. Met een vermogen van 9600 kW zullen ze ingezet worden voor het slepen van steenkooltreinen tussen Datong en Qinhuangdao (620 km). Momenteel worden deze treinen gesleept door drie gelede locomotieven.



BULGARIJE

● Twee elektrische locomotieven Class 87 (ex BR 87.012 en 87.019), geschikt voor 25 kV, werden in november 2006 verkocht aan Bulgarije. Zij zullen vooral treinen slepen met chemische producten.

LUXEMBOURG

● Sedert 11 december 2006 worden de motorstellen van de DB en CFL reeks 628 niet meer ingezet tussen Luxembourgen en Kleinbettingen.

Ze werden vervangen door dubbeldeksrijtuigen, gesleept door een 3000 CFL.

ZWITSERLAND

● Op 8 november 2006, bestelde BLS-RM bij Bombardier 13 vierledige motorstellen (met 20 in optie).

Deze zijn afgeleid van de NINA-motorstellen van de BLS en vormen de reeks RABe 4/10 525 101 t/m 113

Er zijn 193 zitplaatsen (40 A en 153 B) en de reizigers beschikken over een panoramisch uitzicht. Ze zullen gemonteerd worden bij Bombardier te Villeneuve, terwijl Alstom de tractie-elementen levert en zorgt voor de informatie aan de reizigers.

Het nieuwe materieel zal worden ingezet op de verbindingen Bern - Brig via de Lötschberg en Spiez - Zweisimmen. Levering in 2008.



DUITSLAND

● DB Regio heeft bij Alstom een bestelling geplaatst van 37 motorstellen (+42 in optie) van het type "CORODIA LIREX", bestemd voor het regionale verkeer in de streek van Augsburg (lijnen Ulm - München en Augsburg - Aalen - Donauwörth). Deze vierledige stellen zullen ondergebracht worden in de reeks 440. De vloerhoogte in de rijtuigen wordt over de gehele lengte verlaagd tot 73 cm. Er is plaats voor 450 reizigers - er zijn 240 zitplaatsen - zowel tegenover als achter elkaar. Dit nieuwe materieel zal een vermogen van 2880 kW ontwikkelen en een maximumsnelheid van 160 km/h kunnen halen. De bouw vindt plaats in de fabriek van Salgitter en de levering loopt van december 2008 tot in 2011.

● Eurobahn heeft er uiteindelijk voor gekozen om 215 vierledige elektrische Flirt-motorstellen van Stadler te leasen bij Angel Trains Europa, teneinde de regionale lijnen te kunnen uitbaten die zij van de DB overnemen vanaf december 2008 (zie ODB 75 pagina 24). Dit materieel, besteld door Angel Trains Europa, zal geleverd worden vanaf midden 2008. In tweede klasse zijn er 217 zitplaatsen, in eerste klasse 16. Daarnaast zijn er nog 184 staanplaatsen. De maximumsnelheid zal 160 km/h bedragen.

● Metronom zal vanaf december 2007 de lijn Hamburg - Cuxhaven (115 km) uitbaten. De LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) heeft voor deze verbinding 11 diesellocomotieven van het type TRAXX P160DE besteld bij Bombardier, als ook 36 dubbeldeksrijtuigen.

● Zoals wij in ons vorig nummer aankondigden, is de firma Dispolok (Siemens) verkocht aan Mitsui Rail Capital Europe (MRCE). Twee dochterfirma's zijn onderzocht opgericht : enerzijds Mitsui Rail Capital Europe BV dat zijn producten aanbiedt in de Benelux, Frankrijk en Zwitserland; anderzijds Mitsui Dispolok GmbH dat in Duitsland, Oostenrijk, Polen, Italië en Oost-Europa opereert.

MRCE heeft bij Siemens 50 nieuwe locomotieven besteld, waaronder 20 diesellocomotieven bestemd voor Italië. Daarnaast wenst MRCE bij Alstom een bestelling te plaatsen voor 30 PRIMA-locomotieven van het type EL4200 3U (identiek aan de 437000 van de SNCF). Tien locomotieven zouden aan Veolia Transport worden verhuurd (zie ODB 75 pagina 29). De levering zal gebeuren vanaf 2007 tot in 2009.

SCHRAPPINGEN 192 : 10-12-06 FSD 242 : 10-12-06 GCR 264 : 10-12-06 GCR 266 : 10-12-06 GCR 2206 : 01-10-06 GCR 2230 : 10-12-06 GCR 2233 : 10-12-06 GCR 2240 : 10-12-06 GCR 2243 : 10-12-06 GCR UIT REVISIE 684 : 05-12-06 M 688 : 23-08-06 M 690 : 12-10-06 M 693 : 20-11-06 M 694 : 19-07-06 M	699 : 11-09-06 M 702 : 16-11-06 M 703 : 27-09-06 M 1185 : 27-10-06 RIK1 (uitgebrand) 2624 : 24-11-06 LC 2753 : 27-10-06 RG MUTATIES 159 t/m 166 : MKM → NK 10-12-06 174 t/m 176 : FSD → MKM 10-12-06 219 : FSD → ICT 10-12-06 240 : FSD → MKM 10-12-06 241 : GCR → MKM 10-12-06 243 t/m 248 : GCR → MKM 10-12-06 249 t/m 263 : GCR → NK 10-12-06 265 : GCR → NK 10-12-06 267 t/m 270 : GCR → NK 10-12-06	349 t/m 354 : FHS → NK 10-12-06 410 t/m 414 : FKT → FHS 10-12-06 595 t/m 600 : GCR → NK 10-12-06 677 t/m 730 : NK → GCR 10-12-06 2226 : GCR → NK 10-12-06 2229 : GCR → NK 10-12-06 6236 : FKR → GCR 31-08-06 (I) UITGELEEND 4110 : GCR → MKM 10-12-06 AFKORTINGEN FAZ : Centrale Werkplaats Salzannes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord	FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud H-ICT : B-Holding, afdeling Information and Commu- nication Technology I / INF : INFRABEL IFB : Inter Ferry Boats It : Italië LC : Comfort revisie LT : Technische revisie 1 M : Gemoderniseerd MKM : Stockem MUX : multiplexering NK : Kinkempois RI : Tussentijdse revisie RG : Algemene revisie
--	--	--	--

Elektrische locomotieven

reeks 16

● De nieuwe omloop van de reeks 16 bevat nog steeds 3 dagen. De enige wijziging is dat trein P8003 Schaarbeek - Oostende vervangen wordt door P8005.

991	7402 ①-⑤ GWK 06.43 - FBM 08.46 8002 ①-⑤ FSR 16.08 - FSD 17.39
992	7009 ①-⑤ FSD 07.23 - FBN 08.49 8402 ①-⑤ FBM 17.11 - GWK 19.16
993	7003 ①-⑤ FSD 06.23 - FSR 07.56 8005 ①-⑤ FSR 17.08 - FSD 18.39

De 16'en zullen ook de Treski slepen tussen Brussel-Zuid en Aachen Hbf :

13221 (1)	FBMZ 22.15 - AACH 00.34
13220 (2)	AACH 07.45 - FBMZ 09.47

Afkortingen :

FBMZ : Brussel-Zuid
 FBN : Brussel-Noord
 FSD : Oostende
 FSR : Schaarbeek
 GWK : Welkenraedt
 ①-⑤ : van maandag t/m vrijdag

- (1) vrijdagen 16 + 23 februari en 2 maart 2007
- (2) zondagen 18 + 25 februari en 4 maart 2007.

Op 9 september 2006 had de Volvo-trein 46255 Älmhult - Gent-Zeehaven een zeer grote vertraging en werd daarom omgeleid via Kijfhoek. De tractie werd verzorgd door de 2555 en niet door de voorziene twee 77'ers-ATB. Omgeving Roosendaal. Michel de Esch.

reeks 20

● Sinds 10 december 2006 bestaat de omloop van de 20'ers uit 18 dagen. Het merendeel van de ritten bestaat uit de goederendienst tussen Antwerpen en Montzen. Slechts de eerste 4 dagen zijn ze voorzien voor de reizigersdienst :

A001	91 ①-⑦ FBMZ 07.00 - LUX 09.52 96 ①-⑦ LUX 20.08 - FBMZ 22.45
A002	7405 ①-⑤ LY 06.48 - FBMZ 08.21 8405 ①-⑤ FBMZ 16.54 - LY 18.31 ER8405 ⑤ LY 19.11 - FEO 19.42
A003	7403 ①-⑤ LY 05.48 - FBMZ 07.21 8403 ①-⑤ FBMZ 16.39 - LY 18.09
A004	7600 ①-⑤ LJ 05.58 - FBM 07.51 8602 ①-⑤ FBMZ 16.15 - LJ 18.06

In de goederendienst zien we de volgende interessante diensten :

44238 ②-①	GMN 11.22 - FCL 14.06
44241 ②-⑤	FCL 15.33 - NK 17.34
47520 ②⑤	GMN 07.41 - LZR 11.28

Afkortingen :

FBMZ : Brussel-Zuid
 FCL : Châtelet
 FEO : Ronet
 GMN : Montzen
 LJ : Jemelle
 LY : Huy
 LZR : Zeebrugge
 LUX : Luxembourg
 NK : Kinkempois



Centrale Werkplaats Salzinnes Voorziene revisies voor 2007

reeksen 22 en 25

● Zoals voorzien hebben de locomotieven reeksen 22 en 25 hun omloop verloren op 10 december 2006 (uitgezonderd de lichterlocomotieven op het hellend vlak van Liège, waarvoor nog steeds een speciale omloop bestaat te Kinkempois). In de praktijk zijn de locomotieven reeksen 22 en 25 nog steeds te vinden op kop van reizigers- en goederentreinen, al wordt het hoe langer hoe zeldzamer.

Vijf locomotieven van de reeks 22 zijn uit dienst genomen op 10 december 2006 : de 2206, 2230, 2233, 2240 en 2243; terwijl zeven andere uit de dienst zullen onttrokken worden bij hun volgende bezoek aan de onderhoudswerkplaats, voorzien of onvoorzien : de 2216, 2223, 2236, 2247, 2249, 2506 en 2513.

Er blijven dus nog slechts vijf 22'ers te Charleroi-Sud (2204, 2213, 2214, 2221 en 2224), drie te Kinkempois (2226, 2229 en 2248) en vijf 25'ers te Antwerpen-Noord (2503, 2505, 2507, 2510 en 2514).

Bemerk eveneens de mutatie van de 2226 en 2229 van Charleroi-Sud naar Kinkempois ter vervanging van de

- reeks 11 : 5 tussentijdse revisies
- reeks 12 : 1 tussentijdse revisie
- reeks 13 : 13 tussentijdse revisies (+ 6 locomotieven van de reeks 3000 CFL)
- reeks 20 : 3 algemene revisies (2002, 2008, 2023)
- reeks 21 : 6 algemene revisies
- reeks 23 : 5 algemene revisies en 8 technische revisies
- reeks 26 : 1 algemene revisie (2601), 3 algemene revisies en 1 technische revisie
- reeks 27 : 11 algemene revisies

Bij de diesellocomotieven worden slechts twee machines verwacht voor een tussentijdse revisie : de 5510 (voorzien vanaf 6 april) en 5537 (voorzien vanaf 1 februari).

Voeg hierbij nog diverse tussenkomsten of specifieke aanpassingen bij andere machines : plaatsing van airco (reeksen 12, 21 en 27), MUX (besturing via multiplexering bij zeven 27'ers) en MUX + automatische GF-koppeling bij de 2743, 2745, 2746, 2748, 2749, 2751, 2752, 2753, 2756 en 2759.

2247 en 2249 in afwachting van hun ombouw.

● Half december 2006 waren reeds 35 locomotieven van de reeks 22 gereserveerd voor Polen. Eén loc zal zeer snel naar Polen gezonden worden onder een huur/koopcontract teneinde de homologatieritten uit te voeren voor het Poolse net.

reeks 27

● De 2741 en de 2750 verlieten op hun beurt eveneens de CW Salzinnes, voorzien van een automatische GF-koppeling. Ter herinnering : de 2742 t/m 2760 zullen eveneens een automatische koppeling krijgen. (Slechts aan één zijde - zie *OP DE BAAN* 75 pagina 33).

FOTO 77-28 Sedert 10 december 2006 wordt de reeks 20 niet meer ingezet voor het slepen van de EC 97 "Iris" Brussel - Zürich en de EC 90 "Vauban" Brig - Brussel. De diensten werden overgenomen door de reeks 27 die 's morgens vroeg en 's avonds de 242/243 Berlin - Paris slepen. Op 30 november heeft de 2009 de "Iris" aan de haak. Doortocht te Forrières.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



NIEUWE LOCOMOTIEVEN REEKS 1X DE NMBS HEEFT SIEMENS GEKOZEN !



FOTO 77-29 De "Taurus" is de Oostenrijkse versie van de EuroSprinter. Ze bestaat in drie subreeksen : 1016 001 t/m 050 (15 kV), 1116 (332 machines - 15 en 25 kV) en 1216 001 (50 eenheden - vierspanning). Ze wordt vaak aangehaald als de beste locomotief van deze tijd. Dergelijke machines zijn in dienst in Hongarije (MAV 1047 001 t/m 010 - GySEV 1047 501 t/m 510), bij Mitsui Dispolok (ex-Siemens Dispolok) en 25 bij de DB (reeks 182). Op 7 juni 2005, sleept de 1116 068-8 een mineraaltrein naar Hongarije. Pierre HERBIET.

Het Directiecomité heeft op 12 december 2006 beslist een bestelling te plaatsen van 60 tweespanningslocomotieven 3kV = / 25 kV ~ (met een optie voor 60 bijkomende), voor de reizigersdienst.

Enkele dagen later is de Raad van Bestuur op zijn beurt met deze beslissing akkoord gegaan.

Het nieuwe reeksnummer is nog niet toegelikt, daarom wordt er voorlopig gesproken over de reeks 1X.

De keuze van constructeur vormt een echte revolutie binnen de NMBS sinds er voor Siemens met zijn fameuze EuroSprinter geopteerd wordt.

Sedert meer dan 50 jaar verkoos de NMBS altijd ACEC en later Alstom voor de levering van de elektrische krachtvoertuigen.

De nieuwe machine krijgt het zelfde uiterlijk als de Portugese EuroSprinter. Opvallend hier zijn de aangepaste fronten die in overeenstemming zijn met de geldende Europese veiligheidsnormen.

Momenteel zijn drie versies in productie :

- de klassieke versie EuroSprinter;
- de Oostenrijkse versie "Taurus";
- De Portugese versie waarvan de levering van de eerste eenheden voorzien is begin 2008.

Volgens circulerende geruchten zou, bij het lichten van de optie voor de tweede reeks machines, de 40 laatste eenheden uitgevoerd worden in vierspanning versie.

Meer details over deze historische bestelling in ons volgend nummer.

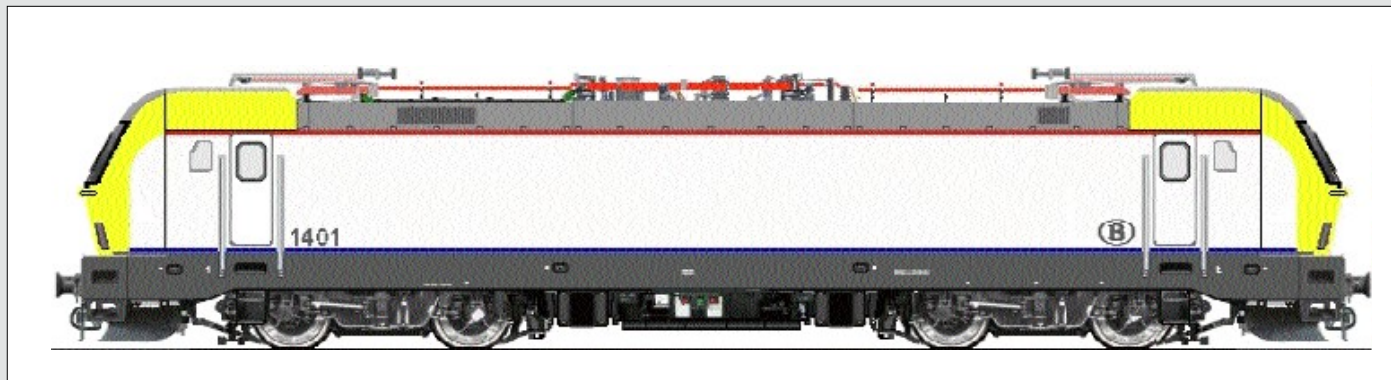


Hierboven : een virtuele voorstelling van de EuroSprinter die bestemd is voor de Portugese spoorwegen (CP).

Even ons geheugen oprispen : op 10 januari 2006 bestelde de CP een reeks van 15 locomotieven (+ 12 in optie) van het type ES46F1 (enkel 25 kV, 4600 kw, 140 km/h max.). Ze worden de reeks 4600.

Hieronder : virtuele voorstelling van de EuroSprinter in NMBS-uitvoering.

Op deze tekening is het reeksnummer 14 vermeld. NMBS.



Diesel locomotieven

reeks 51

● De 5121 werd overgeracht van Montzen naar de werkplaats Antwerpen-Noord. Zij wordt terug in rijvaardige toestand gebracht voor haar vertrek naar Italië. Zij werd in september 2006 verkocht aan Ventura.

reeks 55

● De 55'ers-ATB (5507, 5517, 5523, 5526, 5533) worden ingezet in de inzetreeks GA van Kinkempois (GA 01 t/m 03), die 3 dagen telt. Nieuw hierbij is hun inzet naar de Rotterdamse haven voor rekening van de privévervoerder ERS. Zij rijden tussen Essen en Waalhaven (Rotterdamse haven) voor B-Cargo, en tussen Waalhaven en Maasvlakte voor ERS.

01 47532 ⑤ GMN 08.38 - FKGG 09.50
47522 ④ AACHW 10.48 - FKGG 12.32
40221 ①②③ FKGG 11.50 - AACHW 14.00
47610 ①-⑤ FKGG 17.22 - SLOE 21.20

02 47612 ①③⑤ FHS 07.46 - SLOE 21.52
49813 ①③⑤ SLOE 12.31 - FKGLF 16.20
34921 FKGLF ③⑤ 18.42 - FHS 19.35

03 41604 ①②③⑤ Muizen 01.10 -
WHZ 03.00 - MVT 06.05
41605 ②④ MVT 18.00 - WHZ 18.27
41605 ①②④ WHZ 18.28 - FIZ 21.44
41605 ⑦ MVT 10.28 - FIZ 14.44

afkortingen :

AACHW : Aachen West
FHS : Hasselt
FIZ : Muizen
FKGG : Genk-Goederen
FGKLF : Genk-Ford
GMN : Montzen
MVT : Maasvlakte
RTD : Rotterdam
SLOE : Sloe
WHZ : Waalhaven
①②③④⑤⑥⑦ : maandag, ..., zondag

reeks 62/63

● Totaal onverwacht werden de laatste twee locomotieven van de reeks 62/63 uit commerciële dienst genomen. De 6236 en de 6306 van Kinkempois sleepten nog tot op het einde van afgelopen zomer regelmatig goederentreinen.

De 6236 muteerde naar Infrabel.

De 6306 heeft misschien een betere toekomst : er wordt eraan gedacht haar eventueel op te nemen in het historisch patrimonium van de NMBS...

reeks 74

● Op 10 december 2006 werden twee 74'ers uitgerangeerd : de 7409 wegens chade aan de Voith-versnelling. Bij de 7410 zijn de assen versleten.

Hun schrapping wordt weldra verwacht.

FOTO 77-30 Op 10 november 2006 hebben de 7788 en de 7789 - alleen en zonder tractiewissel - de goederentreinen 41548 en 47067 gesleept tussen Antwerpen-Noord en Aachen West (en terug). In feite wenst B-Cargo bepaalde treinen te laten slepen door de reeks 77ATB/PZB tussen Antwerpen en het Ruhrgebied via Montzen. Men zou dus niet meer via Roosendaal en Arnhem rijden om problemen met de dienstregeling op de NS-net te vermijden. De foto toont trein 41548, getrokken door de 7788 en de 7789, bij de tunnel van Botzelaar. We kunnen het doosje opmerken dat op de loc geplaatst is dat alle parameters registreren (oliedruk, draaisnelheid, watertemperatuur, de druk van de verbrandingsgassen, enz.) tijdens de werking van de dieselmotor ABC. Eigenlijk wilde tijdens deze rit het gedrag van de turbo-compressor KBB M40 onderzoeken waarmee de dieselmotoren van de reeks 77/78 is uitgerust.

Christian VANHECK.





FOTO 77-31 Sedert 10 december 2006 wordt, enkel op zondag, een overbrengingsrit van vier losse locomotieven ingelegd. Het betreft locomotieven van de reeksen 55 NMBS en 225 Railion. Vertrek te Montzen om 11.12, aankomst te Aachen West om 11.26. Op 17 december 2006 rijden de 225 025 + 255 027 (nog steeds in oude beige-turkoois livrei) + 5508 + 5541 over het viaduct van Mo-resnet richting Duitsland.
Michel HANSENS.

FOTO 77-32 De militaire basis van Jéhonville wordt nog uiterst zelden door een trein bediend. Deze aansluiting is ongeveer 3 km lang en takt af van lijn 166 (Dinant - Bertrix) tussen de oude stopplaatsen Glaumont en Burhaimont, niet ver van Bertrix. Op 27 oktober 2006, sleepten twee 77'ers van Stockem een munitietrein naar de basis.
Michel HANSENS.





FOTO 77-33 *Op 12 december 2006 werden geluidstesten uitgevoerd met de 5511. In de voormiddag werden testen met met klappers uitgevoerd te Schaarbeek. Na de middag sleepte zij een stam M4-rijtuigen van Schaarbeek naar Kortrijk voor geluidsmetingen. Door-tocht van de trein te Itterbeek, richting Kortrijk.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De 4126 verzorgt een L-trein Arlon - Virton en rijdt door Autelbas, komende vanuit Arlon richting Rodange. 22 december 2006.
Wim DE RIDDER.



Motorstellen

Reeks 153 t/m 270

Het vervangen van de reeks 153 tot 270, de oudste motorstellen van de NMBS, begon op 10 december 2006 met de afstelling van de 192, 242, 264 en 266.

Bovendien werd de 219 uit de omloop genomen vanwege haar aanstaande ombouw tot rijdend laboratorium als vervanging van motorstel 106.

Reeks 300 : modernisering in zicht

In 2008 begint de NMBS met de modernisering van de 139 motorstellen "Break" in de centrale werkplaats van Mechelen. De werken begonnen in januari 2007 op het stel 308 dat als prototype zal dienen en dat in december 2007 afgewerkt moet zijn. Twee afgestelde rijtuigen van de stellingen 321 en 412 kregen een nieuwe binnenbekleding en zullen dienen als maquette op ware grootte. Ze zijn afgewerkt sinds december 2006. De modernisering omvat ondermeer :

- een nieuwe binnenbekleding, te vergelijken met de gemoderniseerde klassieke motorstellen ;
- het creëren van een multifunctionele ruimte zoals in de "Cityrail"-stellen met 17 klapstoelen ;
- de installatie van informatieschermen voor de reizigers zoals in de rijtuigen type I11 en M6 ;
- een toilet voor mindervalide reizigers ;
- een volledige technische vernieuwing met de inbouw van een statische omvormer ;
- toepassing van de nieuwe licht grijs livrei (RAL 7035) met rode deuren zoals op de gerenoveerde klassieke motorstellen.

In de loop van dit jaar zal de 384 reeds het nieuwe interieur krijgen maar verder ongewijzigd blijven. Vanaf 2008 zullen jaarlijks 20 motorstellen gerenoveerd worden.

Het kleine compartiment eerste klasse werd omgevormd tot tweede klasse. Een sticker met het cijfer 2 vervangt de 1 terwijl de gele band boven het compartiment in het bordaoux werd overschilderd, wat op deze foto goed te zien is. Alle 900'en werden in mei en juni 2006 op deze manier behandeld.

Nieuwe verdeling van de motorstellen en motorwagens

153 t/m 158 :	Stockem (6)
159 t/m 166 :	Kinkempois (8)
167 t/m 169, 171, 174 à 176 :	Stockem (7)
177 t/m 191, 193, 195 t/m 198, 200 t/m 210, 212 t/m 218, 220 t/m 239 :	Oostende (58)
240, 241, 243 t/m 248 :	Stockem (8)
249 t/m 263, 265, 267 t/m 270 :	Kinkempois (19)
301 t/m 320, 322 t/m 354 :	Kinkempois (53)
355 t/m 414 :	Hasselt (60)
415 t/m 440 :	Merelbeke (26)
441 t/m 490 :	Oostende (50)
501 t/m 524 :	Stockem (24)
525 t/m 570 :	Hasselt (46)
595 t/m 600 :	Kinkempois (6)
601 t/m 634 :	Merelbeke (34)
635 t/m 640 :	Kinkempois (6)
641 t/m 655, 657 t/m 664 :	Schaarbeek (23)
665 t/m 676 :	Kinkempois (12)
677 t/m 715, 717 t/m 782 :	Charleroi-Sud (105)
801 t/m 844 :	Charleroi-Sud (44)
901 t/m 931, 933 t/m 952 :	Schaarbeek (51)
4101, 4117, 4129 t/m 4153, 4155, 4156 :	Hasselt (29)
4102 t/m 4109, 4113, 4114, 4116, 4118 t/m 4120 :	Charleroi-Sud (14)
4110 t/m 4112, 4115, 4121 t/m 4128 :	Stockem (12)
4154, 4157 t/m 4196 :	Merelbeke (41)

Reeks 900 : minder plaatsen eerste klasse

Bij hun levering bezaten de motorstellen van de reeks 900 twee compartimenten eerste klasse : één met 24 plaatsen in het ABD-rijtuig en één van 16 plaatsen in het AB-rijtuig. Op 25 april 2006 besliste de NMBS om het kleinste compartiment te deklasseren tot tweede klasse. Hierdoor stijgt het aantal zitplaatsen in tweede klasse

van 102 tot 118. Dit rijtuig werd dus een B in plaats van een AB.

De ombouw werd uitgevoerd in Schaarbeek in de maanden mei en juni 2006 en omvatte enkel het vervangen van de aanduidingen en het verwijderen van de gele band.

Bij de directie werd een aanvraag ingediend om de zetelbekleding te mogen vervangen door kunstleder om zo het onderhoud te vereenvoudigen.



Rijtuigen

De nieuwe M6-stuurstandrijtuigen

Sinds december 2006 ontvangt de NMBS een reeks van 70 nieuwe dubbeldeksrijtuigen type M6. Sinds het begin van dit jaar komen ze geleidelijk in dienst. De laatste exemplaren worden in februari 2008 verwacht.

Deze rijtuigen maken deel uit van de derde bouwreeks M6-rijtuigen, waarvan de bestelling in oktober 2004 door de NMBS werd goedgekeurd :

- 19 rijtuigen eerste klasse (A) ;
- 19 rijtuigen tweede klasse (B) ;
- 32 stuurstandrijtuigen tweede klasse (Bx).

De stuurstandrijtuigen zijn dus de grote

nieuwigheid. Het eerste, met nummer 65.001, werd in november 2006 afgeleverd en vertrok onmiddellijk naar het Oostenrijkse Wien om in de klimaatkamer de traditionele testen onder verschillende temperaturen te ondergaan. (zie *Op De Baan* 76, pagina. 52).

Op 5 december 2006 stelden de NMBS en Bombardier in de fabriek te Sint-Michiels-Brugge het rijtuig 65.002 voor aan de pers en aan federaal verkeersminister Renaat Landuyt.

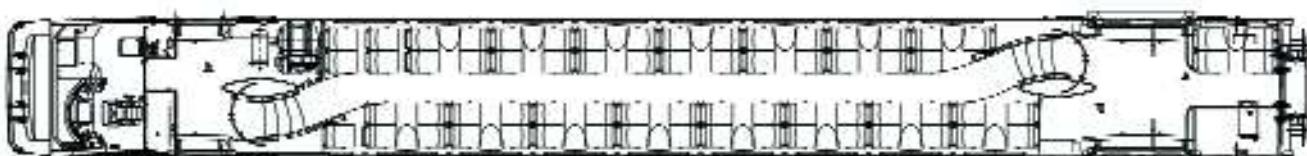
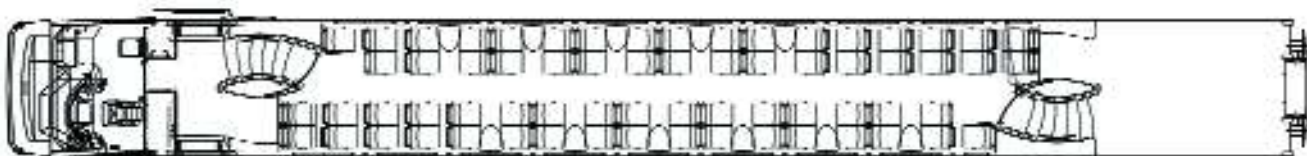
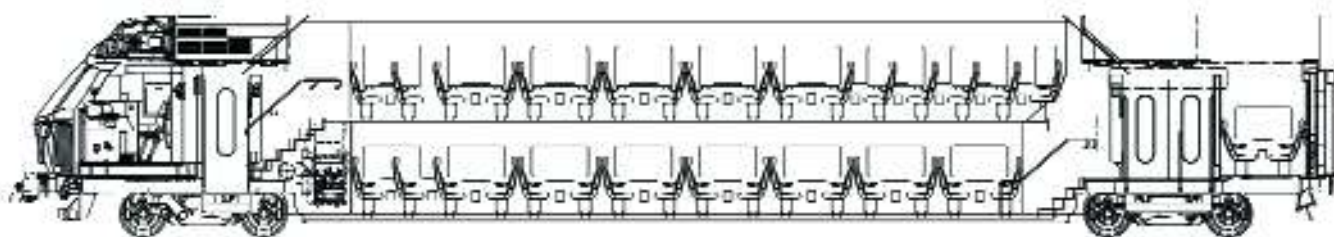
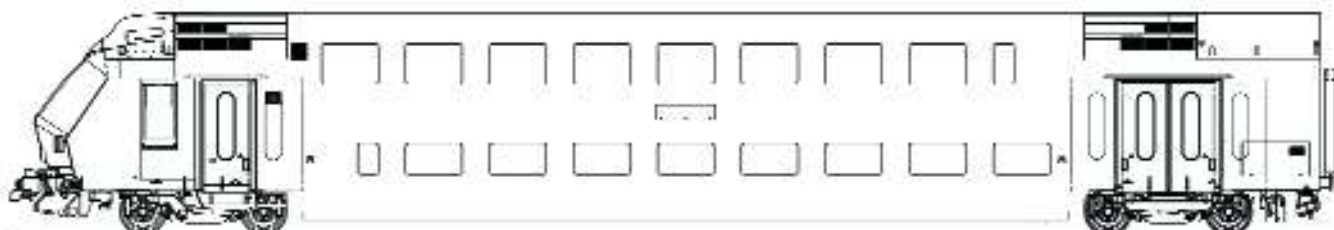
We hebben deze rijtuigen reeds in detail beschreven (zie *Op De Baan* 49, blz. 36 t/m 41), waardoor we ons hier kunnen beperken tot de specifieke technische gegevens van de stuurstandrijtuigen. Ter vergelijking staan de gegevens van de normale B - rijtuigen tussen haakjes. De totale lengte bedraagt 27,090 m (26,800) en ze wegen ledig 52,8 t (49,9 t). Ze bieden 134 reizigers een zitplaats in tweede klasse (140). Ze hebben dezelfde stuurstand als de I11 - rijtuigen

terwijl de stuurpost sterk op die van de reeks 13 lijkt. Negentien rijtuigen worden vooraan uitgerust met een automatische GF-koppeling waardoor twee stellen gemakkelijk gekoppeld of ontkoppeld kunnen worden.

Vanaf maart 2009 zal deze derde bouwreeks door een vierde reeks van 90 M6-rijtuigen gevolgd worden. Ter herinnering : de directie van de NMBS besliste de aankoop van deze serie op 1 december 2005 en de bestelling werd op 13 december 2005 bij Bombardier geplaatst. De 90 rijtuigen zullen in principe als volgt verdeeld worden (veranderingen blijven mogelijk) :

- 36 rijtuigen B ;
- 18 stuurstandrijtuigen ABx ;
- 18 multifunctionele rijtuigen ;
- 18 rijtuigen A.

Op termijn zal de reeks M6 dus 370 rijtuigen omvatten, wat een totale investering van € 550 miljoen betekent.



Ligrijtuigen type I5 K4 - rijtuigen

Het Italiaanse bedrijf Visali heeft alle ligrijtuigen type I5 en de rijtuigen type K4 gekocht.

De I5'en zullen doorverkocht worden aan Kazachstan terwijl de K4'en in Afrika zullen worden ingezet.

Sinds november 2006 worden de K4'en in Schaarbeek weer in rijvaardige toestand gebracht teneinde hun overbrenging mogelijk te maken.

Bovendien werden begin december 2006 verschillende ontroestingsritten met het type I5 uitgevoerd.

De reeks M4 wordt binnenkort dus de oudste reeks rijtuigen van de NMBS !



Meerdere ontroestingsritten werden ingelegd voor I5-ligrijtuigen in de loop van de voorbije maand december voor hun laatste inzet in de skitreinen. Daarna worden deze rijtuigen verkocht aan Visali.

Op 8 december werd voor 3 rijtuigen een dergelijke rit ingelegd tussen Kortrijk en Merelbeke. Voor de bestuurder van de 7798 + 7834 + 7835 was het zijn laatste opdracht : hij gaat met pensioen. Daarom werd een speciaal bord op de 7798 aangebracht. De foto werd gemaakt in de omgeving van Astene.

Wim AMEELE.

FOTO 77-35 *Op 8 december 2006 werd stuurstandrijtuig 65.005 overgebracht van de Bombardier-fabriek in Brugge naar de Centrale Werkplaats van Mechelen. Het gaat om één van de 19 rijtuigen die met een automatische GF-koppeling worden uitgerust. Dit gebeurt enkel aan de stuurstand en het rijtuig heeft aan deze kant geen buffers. De foto werd genomen in Anderlecht. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Nieuwe inzetreeks voor de M6-stammen op de IC J Brussel-Zuid - Luxembourg

Drie ruitstamtype M6 worden geïntegreerd in de inzetreeks van de IC J Brussel-Zuid - Luxembourg. Ze worden gesleept door twee locomotieven 3000 CFL en één 13 NMBS die in pool worden ingezet (beurtrol E897 t/m 899). Het is geen uitzondering dat een 20 een dienst overneemt.

Van maandag t/m vrijdag

E897 2129 LUX 06.24 - FBM 09.24
ER 2129 FBMZ 09.42 - FCL 10.57 (onderhoud)
RE 2115 FCL 14.30 - FBMZ 15.20
2115 FBMZ 15.36 - LUX 18.36

E898 2127 LL 04.46 - FBMZ 07.24
2108 FBMZ 08.36 - LUX 11.36
2135 LUX 12.24 - FBMZ 15.24
2117 FBMZ 17.36 - LUX 20.36

E 899 NTP 2128 LUX 05.24 - FBMZ 08.24
RTP 2128 LUX 05.24 - FSD 09.52
RTP RE 2116 FSD 15.08 - FBMZ 16.20
2116 FBMZ 16.36 - LUX 19.36

Op zaterdag (E 897 en 899 NTP = reserve)

E897 RTP 2132 LUX 09.24 - FBMZ 12.24
RTP 2113 FBMZ 13.36 - LUX 16.36
RTP 2140 LUX 17.24 - FBMZ 20.24
RTP 2121 FBMZ 21.36 - LUX 00.36

E898 5904 LL 04.38 - LUX 05.04
2129 LUX 06.24 - FBM 09.24
2110 FBMZ 10.36 - LUX 13.36
2137 LUX 14.24 - FBMZ 17.24
2118 FBMZ 18.36 - LUX 21.36

E899 RTP 2104 LL 07.19 - LUX 07.36
RTP 2131 LUX 08.24 - FBMZ 11.24
RTP 2112 FBMZ 12.36 - LUX 15.36
RTP 2129 LUX 16.24 - FBMZ 19.24
RTP 2120 FBMZ 20.36 - LUX 23.36

Op zondag

E897 5904 LL04.38 - LUX 05.04
2129 LUX 06.24 - FBMZ 09.24
2110 FBMZ 10.36 - LUX 13.36
2137 LUX 14.24 - FBMZ 17.24
2118 FBMZ 18.36 - LUX 21.36

E898 RTP 2105 LL 0819 - LUX 08.36
RTP 2132 LUX 09.24 - FBMZ 12.24
RTP 2113 FBMZ 13.36 - LUX 16.36
2140 LUX 17.24 - FBMZ 20.24
2121 FBMZ 21.36 - LUX 00.36

E899 RTP 2104 LL 07.19 - LUX 07.36
2131 LUX 08.24 - FBMZ 11.24
RTP 2112 FBMZ 12.36 - LUX 15.36
2129 LUX 16.24 - FBMZ 19.24
2120 FBMZ 20.36 - LUX 23.36

Afkortingen

FBMZ : Brussel-Zuid
FSD : Oostende
ER : Lege stam van trein ...
LL : Arlon
LUX : Luxembourg
NTP : Trein rijdt niet tijdens de toeristische periode (30-06 t/m 02-09-2007)
RE : Lege stam voor trein ...
RTP : Trein rijdt tijdens de toeristische periode (30-06 t/m 02-09-2007), cursief aangegeven.

FOTO 77-36 De lege trein RE 2115 Châtelet (14.30) - Brussel-Zuid (15.20) rijdt door Couillet op lijn 130 Namur - Charleroi. Pierre HERBIET.





FOTO 77-37

Op 18 december 2006 werden twee K1-rijtuigen, die door de restaurantketen Colmar werden aangekocht, over de weg naar hun nieuwe verblijfplaats te Melle gebracht.

De foto toont het laden van beide rijtuigen op wegvoertuigen, te Merelbeke.

Tommy MAEREMANS.



Wagens

Verhuren van wagens aan IFB

IFB (Inter Ferry Boats) heeft bij B-Cargo een totaal van 205 containerwagens in huur genomen, verdeeld als volgt :

- 175 platte wagens op draaistellen type Rs 3514B0, 3514B3 en 3514B5;
- 30 platte twee-assige wagens type Lgns 3714B2.

Deze voertuigen vervangen de stortwagens op draaistellen van het type Eaos die voor het vervoer van containers werden omgebouwd, en die allemaal tot op de draad versleten zijn.

In de haven van Zeebrugge, wachten verschillende tientallen wagens type Rs en Lgns (deze wagen is zichtbaar onderaan op de voorgrond) van B-Cargo die aan IFB worden gehuurd, op hun volgende lading.

Christian DOSOGNE, 26 juni 2006.

FOTO 77-38

De Eaos die dienden om containers te vervoeren, werden na het huren van 205 platte containerwagens buiten dienst gesteld. Hier Eaos 33.88.533.0 240-8P, type 6503B0, te Zeebrugge, op 3 oktober 2006.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Op 23 oktober 2006 heeft Infrabel, de beheerder van het Belgisch spoornet, de eerste werkzaamheden voor het GEN aan de halte Meiser (Schaarbeek) op lijn 26 (oostelijk ringspoor) aangevat. Deze werken omvatten het plaatsen van geluidsschermen en de herinrichting van de toegangen tot de stopplaats. Het betreft de eerste bouwfase voor de tunnel die Schuman met Josaphat verbindt. Hierdoor wordt het noordoosten van het Brusselse agglomeratie beter bereikbaar. Deze halte is momenteel slechts langs twee toegangen bereikbaar : via de Rogierlaan en de Leuvensesteenweg.

Lijn 3 : geen treinen voor 2009 ?

De nieuwe hogesnelheidslijn tussen Liège en de Duitse grens, volledig klaar eind 2007, zal heel waarschijnlijk geen treinen zien rijden voor begin 2009. De reden : het ETCS-signalatiesysteem dat op de lijn geïnstalleerd is. De Thalys PBKA-stellen alsook de ICE 3 van de DB zullen niet uitgerust zijn met dit systeem voor eind 2008 of begin 2009. De installatie van dit gesofistikeerde systeem op de stellen is niet evident aan-



gezien ze al voorzien zijn van zeven verschillende signalatiesystemen. Alvorens dit achtste systeem te installeren, moet men er zeker van zijn dat het de werking van de zeven andere niet verstoort.

De keuze om L3 met ETCS uit te rusten is ingegeven door Europese richtlijnen die voorzien dat alle nieuwe lijnen dit systeem in de toekomst zullen krijgen, zodat uniformiteit bekomen kan worden. In afwachting zal Infrabel de lijn en aan-

gelanden moeten onderhouden en lege ritten moeten laten rijden.

Het is trouwens om dezelfde reden dat de Thalys-stellen PBA en PBKA niet mogen rijden op de nieuwe lijn 4 (Antwerpen - Nederland) vanaf juni 2007. De Beneluxtreinen en de nieuwe treinen tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen zullen getrokken worden door gehuurde meerspannige locomotieven van het type TRAXX die door de NMBS en de HSA worden geleased.

De laatste ballasttreinen reden op L3 tijdens de afgelopen herfst.

FOTO 77-39 ↑ : een ballasttrein, gesleept door de 5318 en de 5313, wordt door enkele andere locomotieven geduwd. Omgeving Welkenraedt, 31 oktober 2006.

FOTO 77-40 ↓ : twee locomotieven volstonden om deze korte trein te slepen. Achteraan de 5311. Astenet, 26 oktober 2006. Michel HANSENS.



FOTO 77-41 → Stoptrein 3285 Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid rijdt op 14 juli 2006 tussen Buda en Schaarbeek. Deze sectie is de laatste die nog uitgerust is met oude bovenleidingspalen (daterend uit 1935). Intussen verzekeren de motortellen van de reeks 900 de L-treinen tussen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal niet meer. Deze taak werd op 11 december 2006 overgenomen door de motorstellen van het type Break. De 900'en worden sindsdien ingezet voor de L-treinen tussen Aalst en Geraardsbergen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Het tractie-onderstation van Brussel-Zuid uitgebrand

Op 18 december 2006 werd het tractie-onderstation van Brussel-Zuid door brand vernield. Dit onderstation zette de netstroom van 36.000 V om in 3000 V =. Deze brand werd veroorzaakt door het ontploffen van een transformator van 25 kV in de HST-werkplaats te Brussel-Zuid. Het onderstation zal zeker tot 23 maart onbruikbaar zijn. De voeding wordt voorlopig overgenomen door de onderstations van Brussel-Noord, Denderleeuw, Watermaal en Halle. Deze zijn hierdoor echter overbelast en dreigden eveneens uit te vallen. De NMBS zag zich dan ook genoodzaakt om maatregelen te nemen teneinde het stroomverbruik te beperken : verminderen van de tractie tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord, stilleggen van de verwarming in de treinen, afschaffen van enkele P-treinen, uitschakelen van de wisselverwarming. Vijf elektrische treinen werden vervangen door motorwagens :

P5308 Brussel-Zuid 07.50 -
Dendermonde 08.39;
P5328 Dendermonde 09.24 -
Brussel-Zuid 10.04;
P7967 Zottegem 06.29 -
Brussel-Zuid 07.46;
P7968 Zottegem 07.31 -
Brussel-Zuid 07.46;
P8969 Brussel-Zuid 16.11 -
Zottegem 17.31.



FOTO 77-42 ↑ Op 2 oktober 2006 werden twee werktreinen ingezet tijdens de laatste werken aan het nieuwe viaduct van Brussel-Zuid. Simon DERIDDER.

← Lijn 45a (Junkerath) - Duitse grens - Weywertz wordt momenteel ontmanteld door Infraabel, zoals deze foto van eind oktober 2006, genomen te Losheimergraben, laat zien. Let op de speciale constructie rechts naast het spoor : dit is een oude waterkraan voor de bevoorrading van stoomlocomotieven. De vrijgekomen bedding zal omgebouwd worden tot fietspad. De Duitse sectie is al "ontspoord" sinds 2004 (zie ODB 66 pag 49). B. DOM.

L 4 : een rampenoefening

Op 10 oktober 2006 voerden de NMBS en de brandweer een rampenoefening uit in de tunnel van Peerdsbos (gemeente Schoten), gelegen op de nieuwe lijn 4.

Men plaatste voor dit doel een trein in de tunnel. Hij bestond uit drie ligrijtuigen type I5. Hiertussen had men twee platte wagens, elk beladen met een auto, gevoegd. Het geheel werd gesleept door drie locs (6268, 6256 en 53xx).

Ter plaatse, in de tunnel, lagen de simulanten onder de auto's. Deze op de platte wagens geplaatste auto's belichaamden de rijtuigen. Men wilde onder geen enkel beding de echte rijtuigen beschadigen.

De hulpdiensten werden met speciale draisines (gebouwd voor interventies in tunnels) aangevoerd.



Hierboven : Aankomst van de brandweer op de plaats van het onheil. Dit gebeurde met behulp van kleine draisines van de brandweer van Zaventem.

Hiernaast : de brandweer in actie tijdens de oefening. Foto's : Frank BOELENS.



FOTO 77-43

De drie I5-rijtuigen werden door de 5205 vanuit Vorst-Zuid naar Antwerpen overgebracht. De trein rijdt hier voorbij de oude stopplaats van Machelen (Brabant), 3 oktober 2006.

Simon DERIDDER.



Financiering door de Regio's

Op 5 december 2006 werd, voor het eerst in de geschiedenis van onze spoorwegen, een akkoord gesloten tussen alle overheden om nieuwe spoorwegprojecten met préfinanciering mogelijk te maken.

Bij de ondertekening waren volgende personen aanwezig : Premier Guy Verhofstadt, Waals Minister-President Elio Di Rupo, Brussels staatssecretaris Brigitte Grouwels, Vlaams Minister-President Yves Leterme, staatssecretaris voor overheidsbedrijven Bruno Tuybens, Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters en Waals minister van Verkeer André Antoine. Luc Lallemand en Jannie Haek vertegenwoordigen respectievelijk Infrabel en NMBS-Holding.

Dit akkoord omvat drie projecten : de modernisering van de lijn Brussel - Luxemburg, de uitbreiding van het vormingsstation Zeebrugge en de modernisering van de spoorweginfrastructuur in de haven van Brussel. Dankzij de préfinanciering kunnen deze projecten sneller verwezenlijkt worden.

De modernisering van de lijn Brussel - Luxemburg moet een snellere verbinding tussen de drie zetels van de Europese instellingen (Brussel, Luxemburg en Strasbourg) mogelijk maken.

Waar mogelijk zal de snelheid tussen de vertakking Louvain-la-Neuve en de grens in Sterpenich worden opgetrokken van 130 tot 160 km/h. Dit impliceert belangrijke werken aan de infrastructuur (modernisering van wisselstraten en rechttrekken van bochten) waarna een tijdswinst van 15 minuten mogelijk wordt. Brussel ligt dan op twee uur van Luxemburg. De werken zullen tussen 2007 en 2013 uitgevoerd worden en kosten 458,7 miljoen euro, waarvan 289,2 miljoen via préfinanciering.

De modernisering van het vormingsstation van Zeebrugge is nodig om het toenemende goederenverkeer te kunnen verwerken (12,2 miljoen ton per jaar). De werken omvatten de uitbreiding van de rangeerbundel (nu 30 sporen), de aanleg van een nieuwe ontvangstbundel ten zuiden van de stopplaats Zwanekendamme, verbeteringen en uitbreidingen in verschillende bundels om de uitbating eenvoudiger te maken, de aanleg van de verbindingsocht Ter Doest tussen het westelijke en oostelijke deel van de haven en verschillende bijkomende maatregelen.

Dit project zal tussen 2007 en 2011 verwezenlijkt worden en de investering bedraagt 111,2 miljoen euro, waarvan 102,4 miljoen door préfinanciering.

Tenslotte moet de modernisering van de spooraanluiting in de Brusselse haven er voor zorgen dat deze installaties beter toegankelijk worden. Er zijn verschillende aanpassingswerken nodig terwijl bovendien een overslagplatform aangelegd zal worden. De werken zullen in 2007 en 2008 uitgevoerd worden en omvatten een investering van 5 miljoen euro.

De financiering van drie bijkomende dringende projecten is in voorbereiding. Het gaat om :

- De Liefkenshoektunnel in Antwerpen, die samen met een privépartner zal aangelegd worden. Na de opening wordt de infrastructuur ter beschikking van Infrabel gesteld dat hiervoor een vergoeding zal betalen. De investering wordt geschat op 634,8 miljoen euro waarvan het Vlaamse Gewest 107 miljoen euro voor zijn rekening neemt;
- De aanleg van een parking in Louvain-la-Neuve in samenwerking met de UCL. Er komen 2500 plaatsen voor treinreizigers en de kosten bedragen 60 miljoen euro;

- Het Diabolo-project voor de aansluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Later zal nog een apart akkoord gesloten worden voor de aanleg van een spoorlijn naar de luchthaven van Gosselies (Charleroi). Deze investering wordt geschat op 142,3 miljoen euro.

Samengevat : NMBS-Holding schiet de bedragen voor, Infrabel realiseert de projecten (naargelang de timing en het budget), de Regio's betalen de rente en de investeringen worden uiteindelijk betaald vanuit de dotaties van de federale overheid aan de NMBS-Groep.

De tussenkomst van de Regio's in de financiële lasten is als volgt verdeeld : 13 miljoen euro van het Vlaams Gewest voor de projecten in Zeebrugge, 750.000 euro van het Brussels Gewest voor de Brusselse haven en 47,1 miljoen euro van het Waals Gewest voor de lijn Brussel - Luxemburg.

De nettobedragen voor de investeringen en de rente die niet door de Regio's wordt betaald zullen vanaf 2008 worden afgetrokken van de investeringsbudgetten van de federale overheid.

Sedert 10 december 2006 staat de bundel Waaslandhaven op de Antwerpse linkeroever onder spanning. In praktijk zal men nog even moeten wachten om elektrische treinen te zien rijden. De nieuwe verbindingsboog (de Gentboog) tussen lijn 10 (Zwijndrecht - Kallo) en lijn 59 (Antwerpen - Gent) wordt aangelegd. De grondwerken zijn nog niet volledig uitgevoerd, enkel de wissels en enkele meter spoor zijn reeds gelegd op de vertakking met lijn 10. Via dit verbindingsspoor wordt een rechtstreekse verbinding naar Gent en Zeebrugge gerealiseerd. Momenteel moeten treinen met deze bestemmingen via de Kennedytunnel eerst naar Antwerpen-Schippoort rijden en daar van front wisselen. Op de achtergrond de terminus van tramlijn 3 (Merksem - Zwijndrecht) van De Lijn die onder andere op deze lijn haar "Hermelijnen", gebouwd door Siemens, inzet. Walter PINET, 14 december 2006.



OVERZICHT VAN DE HOMOLOGATIES



Gedurende de hele herfstperiode, is men getuige geweest van verschillende test- en homologatieritten, die voor het merendeel in België, maar eveneens met NMBS-materieel in Frankrijk, Nederland en Luxemburg hebben plaatsgevonden.

Waren bij deze proeven betrokken, zowel het NMBS-materieel dat haar homologatie voor het verkeer op buitenlandse netten moest verkrijgen (locomotieven reeks 13 en riji tuigen I11 voor verkeer tot Maastricht, motorwagens reeks 41 voor verkeer op het Luxemburgse net); als het buitenlands materieel voorzien om te rijden op het Belgische net (motorstellen reeksen 2000 en 2200 van de CFL, de elektrische CFL-locomotieven reeks 4000, de elektrische Traxx-locomotief); en ook nog meetritten als gevolg van verschillende wijzigingen (motorstel 707, locomotief 1306 in Lille).

Het is het in voege komen van de nieu-

we treindienst op 10 december 2006 die de oorzaak is van het grootste deel van de testritten. Immers het inleggen van de nieuwe IC O Brussel-Zuid - Maastricht, alsmede het hernemen van de reizigersdienst tussen Virton en Arlon via Rodange en Athus, heeft een hele reeks van materieelhomologaties vereist, nodig voor het verkeer op de verschillende grensbaanvakken.

Van haar kant, is de NMBS moeten overgaan tot de homologatie van de locomotieven van de reeks 13 en de I11-riji tuigen voor het verkeer tussen Visé en Maastricht; hetzelfde voor de motorwagens van de reeks 41 voor hun inzet tot

Rodange.

Vermelden wij nog even dat de Directie Materieel al het nodige heeft gedaan om de homologatie in recordtijd, want door het opstellen van de nieuwe dienstregeling was men dit volledig uit het oog verloren.

- reeks 41

De proefritten werden uitgevoerd in de driehoek Athus - Rodange en Virton op 9 november 2006 door de 4121. Op 27 november 2006, heeft de CFL de rijvergunning van de reeks 41 op de grensbaanvakken Athus - Rodange en Aubange - Rodange afgeleverd. Om verder te mogen rijden, zullen de motorwagens met Memor II + en de radio grondtrein CFL uitgerust moeten worden.

FOTOTHEMA 77 ↑ *Op 9 december 2006 vervult de locomotief TRAXX 186 112-9 van de leasingmaatschappij 'Angel Trains' de traditionele elektromagnetische compatibiliteits-testen tussen Ath en Silly, in Coucou.* Geert PACKET.

Foto 77-44 ←

Op 9 november 2006, voerde 4121 meerdere ritten uit tussen Athus - Rodange en Aubange, in verband met het verkrijgen van de toelatingen van reeks 41 op deze grensbaanvakken. Hier te Rodange, naast de 3018 en de 1816 van de CFL. Christian VANHECK.



- reeks 13 en rijtuigen I11

De homologatie van de locomotieven van de reeks 13 daarentegen was veel delicaat, gezien hun elektrische uitrusting kunnen hun zwerfstromen de goede werking van de signalisatie ernstig verstoren, dit des te meer omdat de grenssectie Eisden - Maastricht is uitgerust met enkele ATB-sectie. Aangezien het uitvoeren van de proeven op de lijn moeilijk denkbaar is, gezien de verzadiging van het Nederlandse net, en omdat er tijdsgebrek was, werd er besloten om de metingen uit te voeren op het testcircuit van het *Centre d'essais Ferroviaire* (CEF) in Petite Forêt, dat aan het station van Raismes dichtbij Valenciennes grenst.

Op 28 november 2006 heeft de 1350 - voor de gelegenheid gereinigd! - gekoppeld aan een stam van acht I11-rijtuigen zich op eigen kracht naar Raismes begeven, via Mons, Aulnoye en Valenciennes. 's Avonds werd het konvooi naar het testcircuit overgebracht door een diesellocomotief. De metingen werden de volgende dag uitgevoerd, in aanwezigheid van Nederlandse verantwoordelijken.

De terugkeer van het konvooi was oorspronkelijk voorzien op 29 november, maar een staking - nog een (!) - van het van het SNCF-personeel heeft dit tot vrijdag 1 december uitgesteld. Het konvooi, verliet de aansluiting van CEF, gesleept door locotractor Y8369 van de SNCF tot in het station van Raismes, waar de 1350 zijn stroomafnemer kon lichten en naar België kon terugkeren.

Deze proeven werden op 6 december gevolgd door een rit met een stam van acht rijtuigen I11 getrokken door een 13 tussen Vorst-Zuid en Maastricht en terug.

Op vrijdag 8 december 2006, in de namiddag, heeft NedTrein tenslotte de rijvergunning voor de reeks 13 en de rijtuigen I11 op het grensbaanvak tussen Visé en Maastricht afgeleverd... oef! Er zijn talrijke beperkingen opgelegd, zoals een verbod op zandstrooien en de dynamische rem moet worden afgezonderd.

FOTO 77-46 ↗ - FOTO 77-47 →

Het CEF is uitgerust met verschillende circuits : een proefvak voor maximum vermogentesten van 1828 m (V max. 90 km/h), een proefvak voor automatische besturing van 1798 m of 1628 m volgens de reisweg (V max. 80 km/h), een proefvak van 2720 m voor capaciteitstesten (V max. 110 km/h) en verder nog uitwijksporen. Het geheel kan onder de 5 Europese spanningen gevoed worden (750 V via 3de rail + 1500 + 3000 V = en 15 + 25 kV ~). De rijtuigstam van I11 is hier te zien op het binnenste proefvak van 1798 meter De experimentele motorwagen X1501 - 1502 rijdt op het grote vak van 1828 m. Foto's : Philippe GOUSSET.



FOTO 77-45 *De trein, door de 1350 gesleept, kruist het station van Aulnoye ter hoogte van post 1 en zal zich op de lijn naar Valenciennesbegeven om naar Raismes terug te keren.*
Philippe GOUSSET.





FOTOTHEMA 77 *Locotractor Y8369 van de SNCF brengt het Belgische konvooi van het testcircuit naar het station van Raismes over.*

FOTOTHEMA 77 *Eens in het station van Raismes, heeft de 1350 zijn stroomafnemer kunnen lichten en kan via Valenciennes, Aulnoye en Mons naar België terugkeren.*

Foto's : Pierre HERBIET.



- CFL 2000, 2200 en 4000

Van hun kant voorziet de CFL tussen Luxemburg en Virton gesleepte dubbeldekstreinen, getrokken door de locomotieven van de reeks 4000 en motorstellen van de reeksen 2000 en 2200.

De homologatie van de reeks 4000 verliep vlot, aangezien alle proeven reeds in 2005 werden uitgevoerd.

Voor de motorstellen moest men voor hun goedkeuring tot de volledige modaliteiten overgaan.

De eerste fase bestaat altijd uit het beproeven van de elektromagnetische compatibiliteit. Voor het 25 kV-materieel, wordt dit altijd uitgevoerd tussen Gedinne en Graide, op de lijn 166 Dinant - Bertrix. Het motorstel 2208 werd op 28 oktober getest (zie ons artikel *OP DE BAAN 76*, bladzijde 68); terwijl motorstel 2019 op 11 november aan de beurt was.

Vervolgens werd de 2208 gebruikt voor proefritten tussen Virton en Bertrix van 19 tot 23 november, gevolgd door motorstel van de reeks 2000 tussen 25 november en 1 december.

Belgorail heeft echter de rijvergunningen voor de motorstellen niet kunnen uitreiken voor 10 december 2006, zodat de P-treinen Virton - Luxemburg tijdelijk wor-



FOTO 77-48 De 2208 van de CFL tijdens het uitvoeren van de elektromagnetische compatibiliteitsproeven in Graide, op 28 oktober 2006. Yves STEENEBRUGGEN.

den uitgevoerd door de NMBS-motorwagens van de reeks 41 tot Rodange waar de reizigers moeten overstappen. De gesleepte dubbeldekstreinen getrokken door de 4000'en mogen maar tot Virton rijden. Zij doen twee slagen per dag.

Te noteren valt dat de motorstellen van

de reeksen Z 11500 (identiek aan 2000 CFL) en Z 23500 (identiek aan 2200 CFL) van SNCF eveneens tot Virton kunnen rijden.

Een deel van hen zitten immers in pool met de 2000 en de 2200 van de CFL, en kunnen zich dus afhankelijk van hun inzet in Virton bevinden.

FOTOTHEMA 77 Doorrit van de 2208 in Florenville tijdens een rit tussen Virton en Bertrix. 22 november 2006.

Pierre HERBIET.





Op 10 november 2006, werd het motorstel 2006 CFL uit Luxemburg naar Bertrix verzonden teneinde de compatibiliteitsproeven in Graide uit te voeren.

Het konvoi werd in het station van Dippach-Reckange op 10 november 2006 gefotografeerd.

Serge Pletgen.

- motorstel 707

De 707 heeft een veel uitgebreidere renovatie ondergaan dan de andere reeds gemoderniseerde 600- en 700'ers. Zo werd de uitvoering binnenin speciaal voor het GEN aangepast.

Een klein compartiment tweede klasse bezit geen enkele bank meer, maar alleen maar slechts enkele langs de zijwanden opgestelde klapstoelen, terwijl bijkomend talrijke handvatten bevestigd werden aan het plafond. Het

doel is immers een maximum aan reizigers te "vervoeren"...

Uitwendig heeft het motorstel een nieuwe livree gekregen, "Cityrail" genoemd. Op de zijwanden werd de tekening vereenvoudigd door het weglaten van de donkere blauwe en de kleine rode band. (zie foto onderdaan).

De fronten hebben daarentegen een livree gekregen van zwart, geel, blauw en grijs. De keuze van deze tinten en

het gebruik ervan lokken verschillende kritieken uit.

Op elektrisch vlak werd vooral de motor-generatorgroep, nodig voor het leveren van de laagspanning, vervangen door een statische omvormer. Omdat deze apparatuur zwerfstromen kan veroorzaken, moest het motorstel op 19 oktober 2006 op de site van Coucou getest worden op haar elektromagnetische compatibiliteit.

FOTOTHEMA 77 MS 707 gedurende de compatibiliteitsproeven op de site van Coucou tussen Ath en Silly op 19 oktober 2006. Merk de twee cabines op waarin de verschillende parameters worden geregistreerd.

Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 77-49 ←

De 1306 in Lille-Flandres. Naar onze mening is het de eerste keer dat een locomotief van deze reeks tot Lille rijdt.

Foto's Philippe GOUSSET.

FOTO 77-69 ↓

Tijdens de heenrit naar Lille moet de 1306 enkele minuten uitwijken in Tourcoing. Een TGV-reseau verlaat het station in de richting van Paris.

Michel HANSSENS.

- 1306 in Lille-Flandres

Op 7 december 2006 verscheen voor een tweede maal een 13 in de omgeving van Lille plaats. Het ging om de 1306 die leeg van Merelbeke naar Lille-Flandres kwam teneinde de werking van GSM-R te testen. De machine werd op spoor 16 van Lille-Flandre ontvangen waar zij een dertigtal minuten stilhield alvorens weer naar België te vertrekken. De ritten van de 1350 tot Raismes en de 1306 tot Lille zijn naar onze mening een première voor deze regio.

FOTO 77-97 ↓ *De nieuwe IC O Brussel-Zuid - Maastricht is slecht gestart : tijdens de maand december waren de vertragingen schering en inslag en treinen werden zelfs afgeschaft. IC O 434 wacht op vertrek. Maastricht, 4 januari 2007.*
Pierre HERBIET.



- TRAXX E186 112-9

Na lang wachten heeft een TRAXX-locomotief van Bombardier in het begin van de maand december de compatibiliteitstesten onder 3000V ondergaan. Het ging om E186 112-9, één van de 15 meerspanningstraxx van het type F160MS (F = goederen; 160 = maximumsnelheid; MS = multisysteem / meerspanning 1,5 + 3 kV = en 15 + 25 kV ~) eigendom van de leasingmaatschappij Angel Trains. Het betreft bovendien één van de eerste TRAXX F160MS gebouwd door Bombardier. In praktijk gaat het om de TRAXX F140MS die tijdelijk werd omgebouwd tot converties temporairement en F160MS.

Deze testen hebben tot doel het verkrijgen van de homologatie van dit type krachtvoertuig, nodig voor hun inzet door de NMBS en door HSA. De NMBS moet bovendien drie machines huren om de nieuwe treinen te kunnen verzekeren tussen Antwerpen-Centraal en het station Noorderkempen, gelegen op de hogesnelheidslijn naar Nederland (L4). Om deze verbinding te verzekeren heeft men nood aan machines geschikt voor 3 en 25kV en aangepast voor de ETCS signalisatie waarmee de L4 is uitgerust. HSA (High Speed Alliance), de vennootschap die de HST-verbindingen tussen Brussel en Amsterdam zal exploiteren, zij zal een reeks van 12 TRAXX'en huren om vanaf december 2007 deze verbinding te uitbaten ter vervanging van de huidige Benelux-treinen,



FOTO 77-51 De eerbiedwaardige 2507 werd belast met de overbrenging van de TRAXX van Montzen naar Schaarbeek, tijdens de nacht van 6 op 7 december laatstleden. De trein staat klaar voor vertrek te Montzen. Michel HANSSENS.

nen, in afwachting van de levering van de HST-stellen van Ansaldo-Bréda die steeds meer vertraging oploopt. Deze treinen zullen samengesteld zijn uit de huidige NS IC R-rijtuigen, die aan maximum 160 km/h op de nieuwe infrastructuur zullen rijden.

De E186 112-9 kwam uit Klinkum toe in Montzen op 6 december 2006, gekoppeld met een goederenwagen. Iets voor middernacht verliet ze Montzen, gesleept door de 2507, op weg naar Schaarbeek. Na een verblijf van twee dagen in Schaarbeek werd ze op 8 december

op het einde van de avond overgebracht naar Ath, nog steeds vergezeld van de goederenwagen en een stam van acht Dms-bagagerijtuigen.

De proeven waren voorzien op 9 en 10 december op de site van Coucou. Ze begonnen echter met vertraging omdat de locomotief (reeks 21 of 27) die de TRAXX moest vergezellen, afwezig was. Men moest de 2708 laten komen die in Tournai uitgeweken stond.

Na haar eerste testen keerde de TRAXX op 11 december 2006 terug naar Duitsland.

FOTO 77-52 De E186 112-9 bij het vormen van de trein in het station van Ath op 9 december 2006. De goederenwagen, beperkt tot 80km/h, moet nog uit de trein gezet worden. Pierre HERBIET.





FOTOTHEMA 77 ↑↓ *De E186 112-9 tijdens een tussenstop te Schaarbeek op 7 december 2006 tijdens de testen te Coucou.*
Michel HANSSENS - Yves STEENEBRUGGEN.



Virton - Rodange - Athus - Arlon : DE REIZIGERSDIENST HERINGEVOERD

20 jaar na de afschaffing en een groot aantal pogingen tot heropening is het op 11 december 2006 dan toch gelukt. De reizigersdienst tussen Virton en Arlon, via Athus en Rodange werd hersteld, maar enkel op werkdagen. Deze wordt tijdens de ochtend- en avondspits aangevuld met een aantal ritten tussen Luxembourg en Virton.

Er is wel één minpunt : men moet tot juni 2007 wachten alvorens de stopplaatsen van Aubange, Halanzy en Messancy heropend worden. Meer over deze problematiek verwijzen we graag naar de vorige ODB (p. 58).

Deze gebeurtenis ging niet ongemerkt voorbij. Op vrijdag 8 december 2006 legden de NMBS en de CFL twee speciale treinen in : de eerste, afkomstig uit Arlon, werd verzekerd door de 4126, de tweede

trein kwam vanuit Luxembourg aanrijden. Het betrof een stam DOSTO-dubbeldeksrijtuigen, gesleept door de 4020 van de CFL. De twee treinen werden kort na elkaar (respectievelijk om 13u00 en 13u08) ontvangen aan perron 1. De aanwezigheid van een fanfare en Sinterklaas vrolijkte het feestje op. Na het nodige protocol reden beide treinen, nog steeds vanaf perron 1, respectievelijk terug naar Arlon en Luxembourg.

De nieuwe dienst werd dan op 11 december aangevat, maar in afwezigheid van de CFL-motorstellen. Deze hebben hun homologatie voor het Belgisch net nog niet bekomen. De treinen Luxembourg - Virton (en terug) werden gedurende meerdere dagen tot Rodange verzekerd door de reeks 41. Dit maakte een overstap in Rodange noodzakelijk.

FOTO 77-53 De uit Arlon afkomstige speciale trein, gereden door de 4126, wordt onder begeleiding van een fanfare feestelijk ontvangen aan het perron 1 van Virton. Het Luxemburgse konvooi volgde acht minuten later. *Dominique ALLARD.*

TRAIN INAUGURAL
DE LA REOUVERTURE DU SERVICE
ENTRE
ARLON - VIRTON
Via Rodange
L.165-167 -





AUGURAL
DU SERVICE VOYAGEUR
TRE
I - LUXEMBOURG
ge et Athus
08-12-2006



FOTO 77-54 ↑ De twee speciale treinen staan aan het perron 1 van Virton, klaar voor het vertrek naar Arlon en Luxembourg.
Dominique ALLARD.

FOTO 77-55 ↓ Acht minuten na de aankomst van de 4126, deed het Luxemburgse konvooi haar blijde intrede in het station van Virton. In tegenstelling tot de 4126, was de 4020 voor deze gelegenheid niet versierd. Hij was zelfs niet schoongemaakt...
Philippe GOUSSET.



1500 bijkomende veiligheidscamera's

Tussen eind 2006 en 2010 zullen 1500 bijkomende camera's in 51 stations en in verschillende gebouwen van de NMBS groep worden geïnstalleerd voor in totaal €10 miljoen. Het project bestaat erin de veiligheid te verhogen en het onveiligheidsgevoel, dat heerst in verschillende stations, weg te nemen. Dit kadert in de veiligheidspolitiek van de federale regering en de NMBS-groep.

De camera's zullen gebruikt worden voor het herkennen van verdachte individuen en het observeren van publieke zones. Uiteraard verstrekken zij eveneens bij alarm, inbraak of brand belangrijke informatie, afhankelijk van specifieke factoren te velde.

De eerstvolgende 18 stations die zullen worden uitgerust in 2007 met extra camera's zijn: Braine-l'Alleud, Brugge, Brussel-Centraal, Brussel-Congres, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Luxemburg, Charleroi-Sud, Dendermonde, Gent-Sint-Pieters, Halle, Liège-Guillemins, Mechelen, Namur, Nivelles, Soignies, Verviers-Central en Vilvoorde. De 33 resterende stations zullen gedurende de periode 2008-2010 uitgerust worden.

De camera's zullen verbonden worden met een nationaal controlecentrum dat zich in Brussel zal bevinden en begin 2007 operationeel zal zijn. Dit zal beheerd worden door operatoren van B-Security, de bewakingsdienst van de NMBS-groep, die de mogelijkheid zullen hebben

om centraal alarmoproepen te behandelen en de videobeelden te analyseren. Gelijktijdig zullen de brigades van Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS-groep, met 50 bijkomende agenten versterkt worden om voor de veiligheid aan boord van de treinen en in bepaalde risicostations in te staan.

Het aantal agenten bestemd voor de veiligheidsdienst en bewaking van de spoorwegen, zal aldus van ongeveer 160 in 1999 tot meer dan 400 in 2007 verhogen.

Intermodale verbinding naar Roemenië

Een nieuwe rechtstreekse verbinding die tussen Genk en Aradea in Roemenië is gestart, is opgezet door de vennootschap "Centrum transport", onderdeel van de "Groep, H. Essers", in samenwerking met TRW (Transport-Rail-Weg).

Overdracht van ABX

De NMBS-Holding heeft op 7 december laatstleden de overdracht van zijn dochtermaatschappij "ABX Belgium Distribution" ondertekend met GLS, een belangrijke speler op de Europese vervoersmarkt. De NMBS-Holding voldoet aldus aan alle verplichtingen die door de Europese Commissie worden opgelegd. Op 3 augustus, had zij reeds ABX Logistic Worldwide afgestoten, dat aan de groep 3i, een Britse financieringsvennootschap is verkocht.

De firma GLS beschikt over een netwerk van dochtermaatschappijen en partnerondernemingen in 34 Europese landen en verzekert postdiensten, ex-

press pakketten en andere logistieke diensten. Ongeveer 12.000 personen worden in 31 centrale overlaadplatforms en 645 depots tewerkgesteld binnen het netwerk van GLS. Elke dag rijden er ongeveer 17.800 voertuigen voor GLS. Op jaarbasis vervoert de onderneming 290 miljoen pakketten voor in totaal 220.000 klanten.

Met de overname van ABX Belgium Distribution, wordt GLS leider op de Belgische vervoersmarkt van pakketten en collies. De maatschappij zal de activiteiten in België onder de bestaande naam ABX Belgium Distribution voortzetten.

Nieuwe spoorwegzegels

De NMBS heeft een nieuw vel van 3 zegels uitgegeven die de evolutie van de stoom- tot de elektrische tractie weergeven. Elke zegel heeft een waarde van €1,00 en ze worden niet afzonderlijk verkocht. De eerste toont een stoomlocomotief van de type 29, de tweede een diesellocomotief van de type 204, en de derde een Thalysstel PBKA.



FOTO 77-56

Voor haar derde uitstap van het jaar verzekerde de 29.013 gedurende drie dagen (22, 23 en 24 november 2006) twee ritten tussen Brussel en La Louvière-Sud en teug in het kader van de opleiding van het besturingspersoneel. De ritten verliepen via Braine-le-Comte bij de heenrit en via Piéton-Nivelles bij de terugrit en waren toegankelijk voor het publiek dat eveneens uitgenodigd was om het museum van Haine-St.-Pierre te bezoeken. Op 24 november komt de laatste trein aan in Brussel Noord Tommy MAEREMANS.



Sluiting van het museum Brussel-Noord

De NMBS besliste begin december 2006 het spoorwegmuseum te Brussel-Noord voor het publiek te sluiten, hoewel de collectie niet verhuisd wordt.

Dit museum leek inderdaad wat oubolig te zijn maar het was wel de enige directe link tussen de NMBS en het grote publiek, zowel voor liefhebbers als voor anderen.

Liefhebbers die niet voor de NMBS werken kunnen de in het museum verkochte publicaties van de maatschappij dus niet meer aanschaffen.

Deze beslissing is nog minder te begrijpen wanneer men bedenkt dat het museum onlangs werd opgeknapt en volledig werd herschilderd. De opgegeven reden is het gebrek aan personeel! Nochtans zijn nogal wat personeelsleden "niet in staat hun normale functies uit te oefenen" en deze mensen krijgen dikwijls weinig interessante taken. Het is verbazend dat ze niet in het museum ingezet kunnen worden.

In 2005 telde men meer dan 5000 bezoekers in het museum, zowel in groep als individueel. Tegelijkertijd bestudeert de NMBS weer het project voor een nationaal spoorwegmuseum waar delen van de collecties van Brussel-Noord, Leuven en Haine-Saint-Pierre zullen worden samengebracht. De locatie werd nog niet vastgelegd maar deze zal zich in de Brusselse regio moeten bevinden.

Belgen pessimistisch over de toekomst van het verkeer

Uit een door NMBS-Holding gehouden enquête blijkt dat 56% van de actieve bevolking in België pessimistisch is over de toekomst van het verkeer in België. De gebruikers van het openbaar vervoer blijken dit minder somber in te zien want hier is 50% pessimistisch.

Zij hebben volgende redenen om in het woon/werkverkeer het openbaar vervoer te nemen : vermijden van files, minder vervuiling en vermijden van parkeerproblemen. 44% van de ondervraagden gaf aan hun wagen niet of minder te zullen gebruiken om te gaan werken indien het openbaar vervoer goedkoper zou worden. Het verminderen van de prijs voor het openbaar vervoer is trouwens de meest populaire maatregel bij de ondervraagden (79% is voorstander). Op te merken valt dat 60% voorstander was om de kostprijs van het openbaar vervoer via de belastingen te betalen en daarvoor gratis te mogen reizen...

Om de verkeersproblemen op te lossen wendt men zich dus steeds meer tot het openbaar vervoer, dat de laatste jaren een opmerkelijke groei kende.

Sinds 1999 bedraagt de gemiddelde jaarlijkse stijging 4,1% tegen slechts

1,2% voor het individueel vervoer. 65% van de ondervraagden vindt overigens dat de overheid nog te weinig in het openbaar vervoer investeert om een volwaardig alternatief voor de auto te bieden.

Slechts 6% vindt dat er teveel wordt geïnvesteerd !

Uit de enquête blijkt ook dat een groot deel van de bevolking van mening is dat ook de bedrijven een inspanning kunnen doen om het mobiliteitsprobleem op te lossen.

72% zou bij voorkeur het openbaar vervoer nemen indien hun bedrijf enkele maatregelen zou nemen : aangepaste dienstregeling, verhuis van het bedrijf, vervoercheques,...

68% van diegenen die nooit het openbaar vervoer nemen zijn het hiermee eens !

Binnenkort internet in de trein

De NMBS overweegt om de reizigers toegang tot het internet aan te bieden. Om te bepalen op welke lijnen en verbindingen dit nuttig zou kunnen zijn start nog dit jaar een proefproject in de IC A Oostende - Eupen. Deze treinen passeren in de drie regio's en rijden door tunnels en valleien.

Op 4 november 2006 organiseerde het Britse Mercia Charters een speciale trein vanuit De Panne naar Zeeuws-Vlaanderen via Deinze en Gent-Sint-Pieters. De trein werd gesleept door een 62'er van TUC Rail. In Zelzate werd deze vervangen door twee locomotieven reeks 204 van Railion Nederland. Na de terugkeer in Zelzate bracht de 62'er de trein naar Gent-Sint-Pieters waarna met een 26'er verder gereden werd naar Brussel-Zuid. De trein bestond uit 4 K-rijtuigen en werd hier gefotografeerd aan de Axel-se Sassing, ingesloten door twee 204'en.

Denzil MORGAN (Mercia Charters).



DE CONCURRENTIE ORGANISEERT ZICH

De komende dagen zal B-Cargo aan nieuwe concurrenten het hoofd moeten bieden. Tot nu toe waren DLC (sinds april 2002), Fret-SNCF (sinds 12 december 2005 - zie ODB 71 bladzijde 35) en r4c (sinds april 2006 - zie ODB 74 bladzijden 46 t/m 49) de enige drie particuliere maatschappijen, actief in België.

Deze eerste concurrenten van B-Cargo waren tot hertoe nog de kwaadstenen niet, maar de situatie zal er in de komende dagen, weken en maanden zeker niet op verbeteren.

Twee nieuwe maatschappijen hebben immers hun vergunning verkregen : EWSI en Trainsport.

EWSI

EWSI of English, Welsh & Scottish Railway International, is een dochtermaatschappij van EWS, de voornaamste maatschappij voor vrachtvervoer in Groot-Brittannië. Ter herinnering : EWS werd in februari 1996 door de Amerikaanse regionale maatschappij voor vrachtvervoer Wisconsin Central opgericht door de drie grote vervoermaatschappijen van British Rail over te kopen : Loadhaul, Mainline en Transrail.

EWSI heeft voet aan land gezet op het vasteland in 2006, in Frankrijk. Onder de naam van Euro Cargo Rail (ECR), worden sinds september 2006 enkele treinen

ingelegd in het gebied rond Calais, waarbij het in de eerste plaats de bedoeling is om bestuurders op te leiden en hen lijnstudie te geven. De volgende etappe van EWSI is stelling te nemen in België. Op 10 november 2006 heeft EWSI een certificaat voor haar personeel verkregen en men wacht nu op de goedkeuring voor haar tractiematerieel. Sinds 10 december 2006 bezit EWSI dienstregelingen voor vier verbindingen, alle vanuit Fréthun, naar Muizen, Gent-Zeehaven (2 x) en Genk-Ford (zie de hieronder gepubliceerde dienstregeling). Bovendien zou EWSI alle verkeer (of hetgeen nog zal blijven) van de Volkswagenfabriek van Vorst moeten overnemen, met inbegrip van de rangeringen te Ruisbroek en in de fabriek zelf.

Voor de toekomst heeft EWSI zeer grote ambities. Op termijn wil het een groot deel van het vrachtverkeer op het vasteland overnemen. Daarvoor heeft EWSI niet minder dan 60 diesellocomotieven

Class 66 besteld, alle in staat om in België, Frankrijk, Nederland en Duitsland te rijden (zie bladzijde 28), en zo het hele landschap van vrachtvervoer op zijn kop te zetten.

TRAINSPOORT

Trainsport is een nieuwe Belgische particuliere vennootschap, de tweede dus na DLC. Het hoofdkantoor bevindt zich in Raeren. Zij heeft als financiële partner de Duitse vennootschap Rurtalbahn te Düren. Trainsport heeft zijn vergunning gekregen op 8 december 2006 en heeft reeds vijf bestuurders in dienst. En huurt een diesellocomotief die bij MRCE, terwijl drie andere in bestelling zijn. De activiteiten in België zouden uiterlijk eind januari 2007 moeten starten. Aanvankelijk zou Trainsport niet meer dan twee treinen per week verzekeren tussen de Antwerpse haven en Aachen West, een aantal dat snel tot vijf zou moeten oplopen.

TREINEN GESLEEPT DOOR EWSI

47431	①②③④⑤	Fréthun 04.30 - Genk-Zuid-Ford 12.21
47433	①②③④⑤	Fréthun 04.00 - Gent-Zeehaven 06.50
47435	①②③④⑤	Fréthun 13.53 - Gent-Zeehaven 16.56
47436	①②③④⑤	Gent-Zeehaven 22.08 - Fréthun 02.00
47438	①②③④⑤	Gent-Zeehaven 15.11 - Fréthun 19.45
47440	①②③④⑤	Genk-Zuid-Ford 15.45 - Fréthun 22.15
49423	①②③④⑤	Fréthun 18.00 - Muizen 21.50
49428	①②③④⑤	Muizen 12.00 - Fréthun 16.10

Momenteel is rail4chem de meest discrete operator op het Belgische net. De enige rit, waarvoor een dienstregeling bestaat, is de autotrein 48991 Zeebrugge-Ramskapelle (16.57) - Aachen West (21.27), die slechts op maandag en woensdag rijdt.

Een lege autotrein op de verbinding Aachen West - Zeebrugge haven, gesleept door de PB017 van r4c rijdt op 22 september 2006 met verschillende uren vertraging door Gemmenich.

Serge HOOGSTEYN.





Op 1 december 2006 had de trein 44476 Gremberg (20.05) - Montzen (22.27/00.10) - Châtelet (02.31/03.12) Wembley reeds verschillende uren vertraging bij zijn doorrit te Sclaigneaux. Achter de 36018 die deze trein sleept, bevindt zich het motorstel 450.124, bestemd voor de Engelse maatschappij South West Trains.

Christian AUQUIERE.

Later staan er nog nieuwe verbindingen tussen Aachen West en de haven van Zeebrugge op het programma.

Fret SNCF

Sinds 10 december 2006 heeft Fret SNCF zich echt in België genesteld, door een bestuurdersdepot te openen te Antwerpen-Schijnpoort.

Tot voornoemde datum legde Fret SNCF die, ter herinnering, haar vergunning voor het verkeer op het Belgische netwerk in 2005 had verkregen, slechts één rit heen en terug in : de treinen 49865/49866 tussen Lille en Tessenderlo met behulp van twee diesellocomotieven van de reeks 467400. (zie ODB 71 bladzijde 35). Sinds 10 december 2006 heeft Fret SNCF dienstregelingen voor een totaal van 19 treinen gekregen. De meerderheid ervan hebben als vertrek- of bestemmingspunt Antwerpen-Schijnpoort.

Slechts een deel van deze treinen werden werkelijk ingelegd vanaf 11 december, bij gebrek aan diesellocomotieven. Eind december zijn twee diesellocomotieven van het type G2000 aangekomen, die bij Angel Trains worden gehuurd ingezet. Bij het verschijnen van dit nummer heeft nog geen enkele voorziene trein gereden. Drie andere G2000'en zullen de volgende dagen aankomen en andere diensten verzekeren (Genk-Zuid). Dit materieel zal gebruikt worden tot de komst van 20 loco-motieven Class 66 die door Fret SNCF bij EMD werden besteld

TREINEN GEREDEN DOOR FRET SNCF

44604	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 08.11 - Roosendaal 08.54
44605	①②③④⑤	Roosendaal 12.25 - Antwerpen-Schijnpoort 13.04
44607	①②③④⑤	Roosendaal 17.38 - Antwerpen-Schijnpoort 18.19
45809	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 20.30 - Mont-Saint-Martin 01.25
45811	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 23.18 - Mont-Saint-Martin 04.25
47614	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 13.41 - Roosendaal 14.20
48740	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 23.41 - Somain 02.56
48743	②③④⑤⑥	Somain 08.04 - Antwerpen-Schijnpoort 11.42
48744	①②③④⑤	Essen 22.17 - Aulnoye 04.55
48747	③④⑤⑥⑦	Aulnoye 09.37 - Roosendaal 15.21
49424	①②③④⑤⑥	Antwerpen-Schijnpoort 21.18 - Calais 01.44
49427	①②③④⑤⑥	Moeskroen 08.00 - Antwerpen-Schijnpoort 10.43
49865	①②③④⑤	Lille-Délivrance 03.08 - Tessenderlo 06.34
49866	①②③④⑤	Tessenderlo 12.47 - Lille-Délivrance 16.47
49879	①②③④⑤	Tourcoing 22.40 - Antwerpen-Lillo 01.45
50210	①②③④⑤⑥	Genk-Zuid-L.O.-Ford 17.11 - Antwerpen-Schijnpoort 18.54
50211	①②③④⑤	Antwerpen-Schijnpoort 18.27 - Antwerpen-W.H. 19.02
50212	①②③④⑤	Antwerpen-W.H. 21.07 - Antwerpen-Schijnpoort 21.42
50310	①②③④⑤⑥	Antwerpen-Schijnpoort 13.02 - Genk-Zuid-L.O.-Ford 14.38

en waarvan de levering in de loop van het jaar zal volgen.

En de andere ...

Andere particuliere maatschappijen zullen zeker voet aan land zetten in België de komende maanden. Het gaat om beide Nederlandse vennootschappen ACTS en Railion Nederland waarvan de aanvragen voor een vergunning in behandeling zijn en onmiddellijk toegestaan zouden moeten worden; alsmede ERS (European RailShuttle), Veolia Vervoer (ex-Connex) en HGK (Hafen und Güterverkehr Köln). Het leidt geen twijfel dat het Belgische land-schap van het vrachtvervoer per

spoor een totale en ingrijpende verandering zal kennen de komende maanden. En wat zal er gebeuren wanneer het traject Montzen - Aachen West in december 2008 geëlektrificeerd wordt, aangezien B-Cargo tegen die tijd geen enkele elektrische locomotief zal bezitten die geschikt is om op dit traject te rijden...?

Een voorlopige oplossing zou kunnen bestaan uit het huren van meerspanning tractiematerieel, bijvoorbeeld van TRAXX-locomotieven bij Angel Trains, maar men moet dit ook nog willen, want het is zeker niet alleen door de treinen tussen Antwerpen en Aachen West door dieseltractie (reeks 77) te laten slepen dat B-Cargo het grote bloedbad zal vermijden.



In ons vorig nummer kondigden wij aan dat DLC twee TRAXX-locomotieven van de reeks Re 482 gehuurd heeft van SBB Cargo. Intussen heeft DLC een derde locomotief in leasing genomen : Re 482 020. DLC heeft in feite een samenwerkingsovereenkomst met SBB Cargo ondertekend.

Het huren van deze drie elektrische tractievoertuigen laat DLC toe om drie Class 66 locomotieven te vervangen die bestemd waren voor het vrachtverkeer tussen Aachen en Basel en om ze dus terug te kunnen inzetten voor andere treinen. Bovendien heeft DLC bij EMD vijf bijkomende Class 66'en besteld. Het tractiepark zal dus weldra 16 Class 66 en drie Re 482'en omvatten. DLC blijft momenteel de belangrijkste privé-operator in België. In totaal worden een dertigtal treinen ingelegd, waarvan het merendeel de haven van Antwerpen oorsprong of bestemmingspunt heeft. De uren worden in de tabel hiernaast gegeven.

Rails & Traction

De RT.80.01 (ex-8020 van NMBS) werd op 19 en 20 december 2006 overgebracht van Raeren naar de steengroeven van Lessines. Zij zal er de Cockerill locotractor vervangen, die naar Algerije verzonden wordt. De 8034 is eveneens bestemd voor Lessines nadat haar dieselmotor vervangen zal zijn door een nieuwe Caterpillar.

MIVB : indienststelling van het nieuw materieel

De komende dagen zal de MIVB geleidelijk 19 nieuwe trams van de reeks 4000 en 15 nieuwe metrostellen in dienst nemen.

Met hun lengte van 43 meter zijn de 4000'en de langste trams ooit gebouwd in België, met een capaciteit van 258 plaatsen.

De metrostellen van de nieuwe generatie die bij CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) in Spanje worden gebouwd, bestaan uit 6 rijtuigen, alle aangedreven. De eerste stellen zullen op alle lijnen van het net ingezet worden.

De eerste 4000 aan de stelplaats van Haren, op 24 oktober 2006
Christian DOSOGNE.

FOTO 77-57 Op 29 november 2006 reed het metrostel 6011 enkele proefritten op het testparcours van CEF te Raimies in Frankrijk. (zie p. 45)
Philippe GOUSSET.

OP DE BAAN 77

TREINEN GESLEEPT DOOR DLC

40162	②③④⑤⑥⑦	Aachen West 18.48 - Genk-Zuid-R.O.-Haven 22.20
40165	①②③④⑤⑥	Genk-Zuid-R.O.-Haven 00.17 - Aachen West 03.45
40166	③⑥	Aachen West 11.00 (Ⓢ 12.48) - Genk-Zuid-R.O.-Haven 13.31 (Ⓢ 14.46)
40165	①②③④⑤⑥	Genk-Zuid-R.O.-Haven 00.17 - Aachen West 03.45
40167	①③	Genk-Zuid-R.O.-Haven 12.01 (Ⓢ 16.01) - Aachen West 15.45 (Ⓢ 19.36)
40225	①	Genk-Zuid-R.O.-Haven 16.01 - Aachen West 19.36
40228	③④⑤⑥⑦	Aachen West 08.12 (Ⓢ 04.36) - Genk-Zuid-R.O.-Haven 10.14 (Ⓢ 06.33)
40237	②③④⑤	Genk-Zuid-R.O.-Haven 13.02 - Aachen West 16.09
41512	①③⑤	Aachen West 01.48 - Antwerpen-W.H. 08.30
41513	①③⑤	Antwerpen-W.H. 19.40 - Aachen West 01.54
41516	②	Roosendaal 14.10 - Antwerpen-Angola 15.01
41517	②	Antwerpen-Angola 21.11 - Roosendaal 22.10
41528	②③④⑤⑥⑦	Aachen West 05.12 - Zeebrugge-Voorhaven-West 09.55
41529	①②③④⑤⑥	Zeebrugge-Voorhaven-West 13.21 - Aachen West 18.00
41530	②④	Aachen West 11.12 - Zeebrugge-Voorhaven-West 16.37
41531	①③⑤	Sluiskil-Dow 10.30 - Aachen West 16.45
41532	⑥	Aachen West 11.12 - Zeebrugge-Voorhaven-West 16.10
41539	②④	Antwerpen-Oorderen 08.49 (Ⓢ 09.21) - Aachen West 14.09
41540	①③⑤	Aachen West 11.12 (Ⓢ 10.48) - Zeebrugge-Voorhaven-West 16.33
41608	②④	Antwerpen-Berendrecht 00.46 - Roosendaal 01.45
41609	②④	Roosendaal 13.43 - Antwerpen-Berendrecht 14.43
42600	①③⑤	Zeebrugge-Voorhaven-West 06.22 - Sluiskil Dow 09.45
42995	①③⑤	Antwerpen-Angola - 20.50 - Aachen West 01.36
42996	③⑤	Aachen West 10.48 (Ⓢ 11.00) - Antwerpen-Angola 14.36 (Ⓢ 12.22)
43551	②④	Antwerpen-Berendrecht 18.49 - Roosendaal 19.53
43552	①③⑤	Roosendaal 10.40 - Antwerpen-Berendrecht 11.51
43553	⑤	Antwerpen-Berendrecht 16.26 - Roosendaal 17.32
43561	②④⑥	Antwerpen-Berendrecht 10.35 - Aachen West 15.45
48995	①④	Antwerpen-B.P. 16.45 - Aachen West 23.54
48996	③⑥	Aachen West 23.48 - Antwerpen-B.P. 03.50
50200	①③⑤	Zeebrugge-Voorhaven-West 21.55 - Antwerpen-Oorderen 00.20





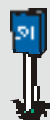
FOTO 77-58 ↑ De RT. 80.01 (ex-8020 NMBS) werd op 19 en 20 december 2006 overgebracht van van Raeren (Rail & Tractions) naar de steengroeven van Lessines. De 7762 verzorgde het transfer tussen Raeren en Kinkempois. Doortocht Kettenis (lijn 49), kort voor aankomst te Eupen. *Michel HANSSENS.*

FOTO 77-99 → De volgende dag werd vrgereden naar Lessines. Nu werd de RT. 80.01 gesleept door de 2603 en de 2353. Deze foto werd gemaakt te Brussel-Zuid, op de sporen die normaal enkel door de HST worden gebruikt. *Ph. GOUSSET.*

De ex-8020 werd volledig vernieuwd en uitgerust met afstandsbediening. "Les Carrières de Lessines" (CUP) nemen over enkele weken een tweede locomotief (de ex-8034) in dienst. Zij wordt momenteel bij Rail & Tractions te Raeren grondig vernieuwd. Zij krijgt zelfs een nieuwe Caterpillar-dieselmotor.



FOTO 77-90
IFB zet de ex-8246 NMBS in bij de Ford-fabriek te Genk. IFB, een filiaal van de NMBS, bezit momenteel de locomotieven 8244, 8246, 8247, 8249, 8273, 9122 en 9142. De 82'ers zijn actief te Genk (ALZ en Ford), de 91'ers te Tertre (Kemira).
Genk-Ford,
4 januari 2007.
Pierre HERBIET.



We hadden het voorspeld : het einde van de locomotieven reeksen 22 en 25 naderd. Zoals voorzien is hun omloop op 10 december 2006 overgenomen door de locs reeks 23 (behalve de speciale omloop voor de lichterlocomotieven op het hellend vlak van Liège).

Onmiddellijk zijn de 2206, 2230, 2233, 2240 en 2243 aan de exploitatie onttrokken.

Bij de overige locomotieven zullen de

2216, 2223, 2236, 2247, 2249, 2506 en 2513 bij hun eerste defect of hun volgend onderhoud eveneens uit dienst genomen worden.

Er zullen dus slechts vijf 22'ers overblijven te Charleroi-Sud (2204, 2213, 2214, 2221 en 2224), drie te Kinkempois (2226, 2229 en 2248) en vijf 25'en te Antwerpen-Noord (2503, 2505, 2507, 2510 en 2514). Dan is er ook nog de mutatie van de 2226 en 2229 van Charleroi-Sud naar Kinkem-

pois ter vervanging van de 2247 en de 2249 in afwachting van hun schrapping (na een omwisseling van de draaistellen).

De buitendienst stelling van de oude motorstellen 153 tot 270 is eveneens begonnen op 10 december 2006 met de 192, 242, 264 en 266.

De levering van nieuwe M6-rijtuigen zal in de komende maanden nog schrappingen veroorzaken bij deze stelletjes.

6224

Constructeur :	La Brugeoise et Nivelles	
Levering :	26-01-1963	
Nummering :	212.124 :	26-01-1963
	6224 :	01-01-1971
Stelplaatsen :	Merelbeke :	26-01-1963
	Kortrijk :	01-10-1970
	Monceau / Charleroi-Sud :	03-06-1984
	Antwerpen-Noord :	15-12-2002
	Schaarbeek (INF) :	15-06-2003
Uit exploitatie :	20-02-2005	

FOTO 77-60

Court-Saint-Etienne, 22 december 1984.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6235

Constructeur :	La Brugeoise et Nivelles	
Levering :	25-03-1963	
Nummering :	212.135 :	25-03-1963
	6235 :	01-01-1971
Stelplaatsen :	Ronet :	25-03-1963
	Dendermonde :	-12-1966
	Merelbeke :	-1980
	Charleroi-Sud (INF) :	15-03-2003
	Schaarbeek (INF) :	01-08-2003
Uit exploitatie :	20-02-2005	

FOTO 77-61

Oudenaarde, 27 augustus 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6307

Constructeur :	La Brugeoise et Nivelles	
Levering :	14-06-1966	
Nummering :	212.207 :	14-06-1966
	6307 :	01-01-1971
Stelplaatsen :	Tournai :	14-06-1966
	Kortrijk :	-1984
	Merelbeke :	-1990
	Merelbeke (INF) :	02-01-2002
Uit exploitatie :	20-02-2005	

FOTO 77-62

Blaton, 20 maart 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8431

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering : 01-02-1963
Nummering : 250.106 : 01-02-1963
8431 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 01-02-1963
Kortrijk :
Haine-St.Pierre : -1984
Kortrijk : -1985
Oostende :
Merelbeke (INF) : 01-05-1994
Uit exploitatie : 20-02-2005 (verschroot te Deerlijk 12-2005)
FOTO 77-63 *Brugge, 17 juli 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8441

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering : 12-04-1963
Nummering : 250.116 : 12-04-1963
8441 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 12-04-1963
Kortrijk :
Oostende : 15-01-1988
Monceau / Charleroi-Sud (INF) : 04-05-1994
Antwerpen-Noord : 01-09-1997
Uit exploitatie : 24-03-2005
FOTO 77-64 *Kortrijk, 1 maart 1984.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8459

Constructeur : ABR, Familleureux
Levering : 22-05-1964
Nummering : 250.134 : 22-05-1964
8459 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Schaarbeek : 22-05-1964
Hasselt : 17-08-1966
Antwerpen-Dam/Noord : 05-11-1985
Uit exploitatie : 01-06-1997 (verschroot te Schaarbeek)
FOTO 77-65 *Hasselt, 22 april 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8505

Constructeur : FUF, Haine-Saint-Pierre
Levering : 13-11-1956
Nummering : 252.005 : 13-11-1956
8505 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Antwerpen-Dam/Noord : 13-11-1956
Uit exploitatie : 31-12-1999 (einde reeks)
verschroot te Bressoux, december 2002
FOTO 77-66 *Antwerpen-Angola, 22 oktober 1985.*
Pierre HERBIET.



100 jaar geleden ...



100 jaar geleden leverden de "Usines Energie" van Marcinnelle een reeks van zes tenderlocomotieven met drie gekoppelde assen aan het mijnnetwerk (smalspoor) van Ouro-Preto in Brazilië. De hierboven getoonde locomotief werd na de bouw gefotografeerd. Zij droeg het nummer "Cocuruto IV (constructienummer 163). Dit waren kleine maar zeer krachtige machines. Foto Couillet, verzameling TSP.

FOTO BD-241 In februari 1957 verlaat de semi-directe trein 7062 Brussel-Zuid (15.46) - Mons (17.18), gesleept door de 29.236 van de stelplaats Mons, het station van Hennuyères. Hij rijdt de sectie in die toegang geeft tot de tunnel van Braine-le-Comte. Dit kunstwerk beleefde zijn laatste dagen, aangezien er op 5 april 1957 de laatste trein doorreed. Het nieuwe spoor, dat de uit Brussel afkomstige treinen toeliet de heuvel te overschrijden, was reeds gelegd. Vanaf 5 april zouden treinen via het nieuwe tracé rijden. Links ligt het spoor naar Brussel, dat sinds 1931 in dienst is. Foto Bruno DEDONCKER, verza-

50 jaar geleden ...



20 jaar geleden ...



FOTO 77-67 In 1987 redde het TSP de tweeassige bijwagen 732.10. Hij werd door de 4315 vanuit de werkplaats van Latour naar de stelplaats van Haine-Saint-Pierre overgebracht. Dit gebeurde in twee ritten : de eerste op 5 februari 1987 van Latour naar Bertrix; de tweede, van Bertrix naar Haine-Saint-Pierre via Dinant, Namur, Charleroi, Trazegnies en Piéton, volgde vier dagen later op 9 februari. Op 5 februari reden de 4315 en bijwagen 732.10 door het station van Saint-Vincent-Bellefontaine. Pierre HERBIET.

FOTO 77-68 Op 28 januari 1987 reed de Koninklijke trein uit voor zijn jaarlijkse testrit. Het betrof een rit tussen de werkplaats van Brussel-Zuid en Arlon en terug. De 5403 stond in voor de tractie. Zo kon eveneens de stoomverwarming van de rijtuigen getest worden. De trein werd tijdens de terugrit tussen Poix-Saint-Hubert en Mirwart vereeuwigd, langs de met prachtige ijspegens gedrapeerde rotswanden. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden ...



De eerste - maart 1951

Op een dag kwam ik terug van de beenhouwerij tegenover het station. Ik had er vlees gehaald voor het middageten en moest mij haasten, want moeder had niet graag dat haar kinderen onderweg bleven hangen.

Toen ik langs de betonnen afsluiting liep bezijden het spoor keek ik onwillekeurig achterom. Ginder in de verte kwam statig en vreedzaam, vanuit Obourg of verder nog wellicht, een locomotief aangereden, met de onafscheidelijk witte rookpluim.

Ik had me eerder al voorgenomen van alle voorbijrijdende locomotieven de nummers en de standplaats te noteren. Deze was dus de eerste: de 40.055, stelplaats Mons, wat ik kon zien aan de letters FMS op de flank van de cabine, en met tender nummer 21.055.

Moeder zal het wel een beetje eigenaardig gevonden hebben dat ik hierdoor zo opgewekt en vrolijk thuiskwam. Maar ja, wat speelt er zich allemaal af in het hoofd van een jongetje van bijna twaalf?

Heel zorgvuldig schreef ik in een klein nieuw schriftje met ruitjes: 40.055 FMS 21.055. Het werd het begin van een groot avontuur! Glimlachend bedacht ik dat :

- er ongetwijfeld nog andere locomotieven van het type 40 waren in Mons;
- alle locomotieven waarschijnlijk tenders hadden waarvan de nummers verwezen naar hun eigen nummer;
- de cabine van de 40.055 wat hoekig van vorm was, wat haar een beetje een modern uitzicht gaf.

Dat laatste had ik goed gezien. Maar ik had echter niet de tijd gehad om te zien dat mijn nieuwe vriend toch eerder een gebocheld silhouet had. Met een perronticket op zak ging ik verschillende keren op verkenning in het station van Mons en zo ontdekte ik de buitengewone vormen van deze vreemde machines. Een spoorwegman vertelde mij over hun afkomst: "Het zijn allemaal Amerikaanse machines. Ze arriveerden in België na de "andere oorlog", zei hij. In die tijd was in de volksmond "de oorlog" die van 1940-1945 en "de andere oorlog" die van 1914-1918. Ik zag ook dat de meeste onder hen een gewelfde cabine hadden met opzij zes vierkante ruitjes en een halfmaanvormig venstertje waardoor de machinist zicht had op het traject.

Ik heb de 40.055 alleen gekend tijdens haar verblijf in Mons. Later kwam ik te weten dat ze gebouwd werd door Baldwin in 1918 (nr. 47859) en geleverd aan ROD waar ze het nummer 850 kreeg. Ze werd in dienst genomen te Kortrijk in 1920 bij de Belgische Staat onder het nummer 4955 (later NMBS 4055 en 40.055), nadien overgeplaatst naar Hasselt op 14-12-1939. In november 1940 werd ze opnieuw gezien in Kortrijk, waar ze ongetwijfeld deel uitmaakte van de strategische reserve. Op 02-02-1941 werd ze overgeplaatst naar Bertrix, daarna naar Latour op 01-07-1941. Vervolgens voor de rest van de bezetting opnieuw naar Kortrijk om dan net als 40 andere in Mons aan te komen einde 1945 begin 1946. Tenslotte ging ze terug naar Kortrijk, waar ze haar carrière eindigde op 16 oktober 1964.

Voor mij echter blijft ze voor altijd de machine die voor het eerst mijn hart sneller deed kloppen en zo iets vergeet je nooit!

Philippe PIRNAY



Mons, 9 augustus 1957. De 40.055 van Mons wacht te Pélulwelz op het vertreksein.

Foto: Auteur onbekend, verzameling TSP.

Vandaag



Gisteren



55 57

ZELZATE

Het station van Zelzate lag aan de kruising van lijn 55 Gent - Wondelgem - Terneuzen met lijn 57 (Aalst) - Lokeren - Moerbeke - Eeklo. De sectie Gent-Zelzate (20 december 1865) en Zelzate-Terneuzen (1 april 1869) werden door de "Chemin de Fer de Gand à Terneuzen" ge-opend. De sectie Lokeren-Zelzate werd op 25 maart 1867 ingewijd door de "Chemin de Fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas". De Belgische staat nam de sectie Zelzate-Eeklo op 14 april 1871 in dienst. Het station van Zelzate (toen nog Selzaete) lag rechts aan de voormalige bedding van het kanaal Gent-Terneuzen. De verbreding en de rechtekking van het kanaal te Zelzate, tussen 1960 en 1968, had een volledige heraanleg van beide lijnen tot gevolg. Het huidige station van Zelzate werd in 1965 aan de linkerover van de nieuwe bedding van het kanaal gebouwd. Men verliet toen het oude stationsgebouw, dat enkele jaren later werd gesloopt. De reizigersdienst vanuit Zelzate naar Eeklo werd in 1950 stopgezet. De diensten naar Terneuzen, Moerbeke (beide in 1952) en Gent (11 september 1961).

De foto's bovenaan zijn gemaakt langs de perronzijde. Het document boven toont trein 305 Terneuzen - Gent tijdens een stop te Terneuzen in 1933. Op kop staat locomotief 27 (Ragheno 1924) van de maatschappij Mechelen-Terneuzen (toenmalige exploitant van de sectie Zelzate-Terneuzen). De foto's hieronder tonen de straatzijde. De kleurenfoto werd op 6 november 2006 op exact dezelfde plaats gemaakt. Een belangrijke weg dwarst nu het oude stationsemplacement en overschrijdt 200 meter (linkerzijde foto) verder het kanaal Gent-Terneuzen. De oude kanaalbedding ligt ± 200 meter voorbij de rechterzijde van beide foto's. Het aanwezige huis was het oude "Café de la Station", het latere "Cafe Italia". Het is gelegen naast het gebouw, dat zichtbaar is achter de schoorsteen van de locomotief.

Foto's : H.G. HESSELINK, verzameling Du Cabri / Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Vandaag

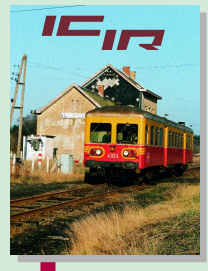


Gisteren

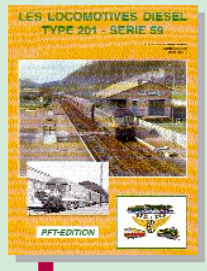


Boeken

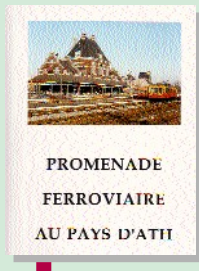
TSP-Edities



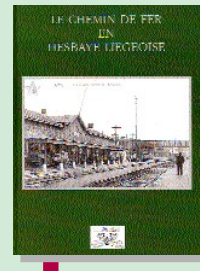
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - 1250 g



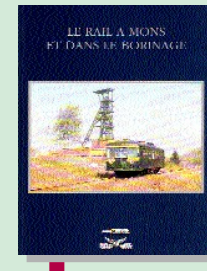
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



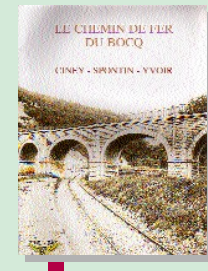
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.
 A4 - 268 pagina's
 252 foto's - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



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



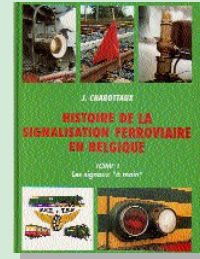
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



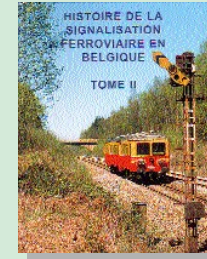
ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 132 pagina's - harde kaft
 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g



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



SNCB 75 NMBS
 Dit werk toont beelden van de markantste gebeurtenissen in de 75-jarige geschiedenis van de NMBS (1926 tot 2001).
 21 x 27 cm - 166 foto's (z/w 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

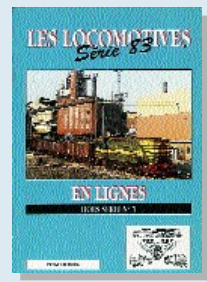
OP DE BAAN

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

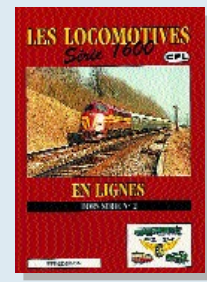


- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 73 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

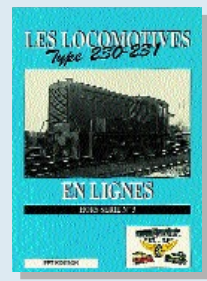
EN LIGNES - hors série



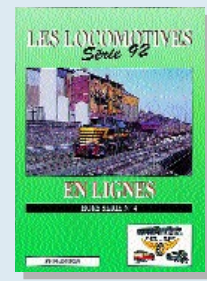
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 9,75 - 255 g



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

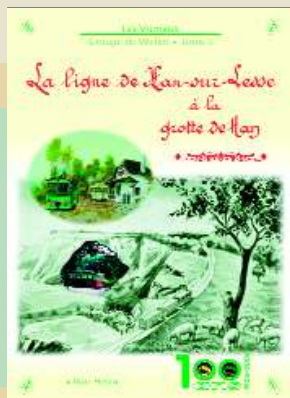


hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
 A4 - 80 pagina's
 120 foto's
 € 14,75 - 255 g



hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
 A4 - 80 pagina's
 120 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

DE GROTTEN VAN HAN : 100 JAAR TRAM

Naar aanleiding van het eeuwfeest van de tramlijn (de korste in ons land) naar de Grotten van Han schreef Marc Helin een mooi boek over deze buurtspoorweglijn. Formaat A4 ingebonden met linnendraad, gekartonnerde kaft, meer dan 600 foto's en documenten.. Prijs €49 - 1300 gram

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 77-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 77-29 ZW) : dit zijn zwartwit foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-03-2007; leveringsdatum: +/- 15-05-2007. 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 kleurfoto'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 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1) € 10,00 75 g
- Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven € 10,00 75 g
- Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxemburg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 65 : Reeks 3600 CFL € 10,00 75 g
- Nr. 66 : De 7301 tot 7335 € 10,00 75 g
- Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2) € 10,00 75 g
- Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69) € 10,00 75 g
- 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
- Nr. 73 : De 5117/5001 (zie OP DE BAAN 74) € 10,00 75 g
- Nr. 74 : Locomotieven reeks 20 - groen € 10,00 75 g
- Nr. 75 : Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe € 10,00 75 g

FOTOTHEMA'S 76 (Italië) en 77 (diverse testen)

Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.) - Mededeling FOTOTHEMA 76 / 77

- | | |
|-------------------------|--|
| 76-01 : 056 (p. 10) | 77-01 : TRAXX te Silly (p. 68) |
| 76-02 : 064 (p. 11) | 77-02 : TRAXX te Silly (p. 44) |
| 76-03 : 064 (p. 68) | 77-03 : TRAXX te Silly (p. 51) |
| 76-04 : 072/064 (p. 12) | 77-04 : TRAXX, te Schaarbeek (p. 51) |
| 76-05 : 8436 (p. 15) | 77-05 : Y 8369 Raismes (p. 46) |
| 76-06 : 8465 (p. 16) | 77-06 : 1350 te Raismes (p. 46) |
| 76-07 : 6016 (p. 19) | 77-07 : Z2208 te Florenville (p. 47) |
| 76-08 : 9438 (p. 17) | 77-08 : 707 te Silly (p. 48) |
| 76-09 : 7505 (p. 18) | 77-09 : 1306 te Tourcoing (p. 49) |
| 76-10 : 7506 (p. 18) | 77-10 : TRAXX te Ath (niet gepubliceerd) |

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

Postkaarten

- 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

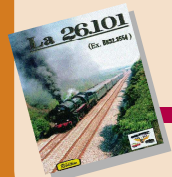
LOCO-kalenders

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

- LOCO 2007 :** € 10,00 550 g

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 "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te St.-Ghislain. Het merendeel van de artikelen is eveneens beschikbaar tijdens uitstappen en diverse activiteiten. VERZENDKOSTEN : bereken het gewicht van de door u bestelde artikelen en voeg de kosten bij uw bestelling.

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

- ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

