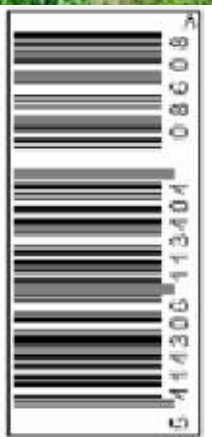


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 86 - AUGUSTUS 2008 - € 8,50
TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

De zomer is het seizoen dat ons doet verlangen naar de zon en uitstappen met de trein ! Bracht u bijvoorbeeld al eens een bezoekje aan onze toeristische lijn door de Bocqvallei tussen Ciney en Furnode ? Nog niet? Wel, dan vormt deze vakantieperiode misschien het ideale moment om er een dag op uit te trekken voor een bezoekje aan deze magnifieke lijn en er kennis te maken met het enthousiaste vrijwilligersteam dat ter plaatse alles in goede banen leidt. Tijdens de maanden augustus en september wordt er op vier dagen met stoomtractie gereden... en de treinen door de Bocqvallei zijn de enige toeristische treinen in België die in hun vertrekstation aansluiting geven op de reguliere treinen van de NMBS !

In het "Musée du Rail" te Saint-Ghislain brengt een ander team van vrijwilligers - waarvan sommige eveneens actief zijn in de Bocqvallei - alles in gereedheid voor de opendeurdagen in september. Deze zullen samenvallen met de Erfgoeddagen, ook al sluit het thema van dit jaar - Erfgoed en Cultuur - niet echt aan bij de activiteiten van TSP. Laten we ook de vrijwilligers niet vergeten die achter de schermen het historische materieel restaureren en in rijvaardige staat herstellen. Met vereende krachten zorgen zij ervoor dat dit materieel steeds aan de veiligheidsnormen voldoet, die ons opgelegd worden door de NMBS-groep en het bevoegde ministerie. Tenslotte melden wij u trots dat het TSP op 11 augustus aanstaande haar twintigjarig bestaan viert. Op de volgende pagina's leest u daar meer over. Tijdens deze twintig jaar heeft de vereniging zich vanuit de passie voor spoorwegen ingezet voor de liefhebbers en vele anderen. Die inzet vertaalde zich onder andere in de grootste verzameling van spoorwegmaterieel, bewaard door een vereniging. Wij kunnen u niet genoeg danken voor uw steun en...

Let op: noteer ons nieuw e-mailadres : pfttsp@gmail.com

ONZE SPOORWEGEN 3

MOTORWAGENS 1980-2005 - deel 2

Onze derde publicatie in de reeks "ONZE SPOORWEGEN" is weldra beschikbaar en is een vervolg op de vorige uitgave. In dit nieuwe boek besteden we niet enkel aandacht aan de motorwagens van de reeksen 46 en 49, maar eveneens aan de deze van de dienst-ES en van het Historisch Patrimonium.

Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige teksten.

€25

Autorails - Motorwagens
1980-2005 - tome 2 - deel 2

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 3

Liggend formaat 21 x 15 cm - harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad. Verschijnt september 2008.
€ 25 + verzendkosten (600 g). Mededeling: "Autorails 2". Voor betalingsmodaliteiten zie pagina 3.

Zoekertjes

GEZOCHT: alle informatie (foto's, plans, SSP, ...) van het station Beringen-Mijnen. Seyfettin ESTIMEZ, Kanaalstraat 9, 3582 Beringen.

☎ +32 (0)484 14 25 77.

TE KOOP: voor een symbolische prijs: 40 jaargangen van "La Vie du Rail". Ter plaatse afhalen. Jacques Lambert, Ukkel (Brussel)

☎ +32 (0)477 36 92 38.

TE KOOP: fototas met kleine loden zak voor films (€15); een fototoestel Canon AE1 objectief 50mm, (€90), een zoom-objectief 70-210 + koker (€60), alles in prima staat. PETITHAM Michel ☎ +32 (0)86 38 90 92 's morgens.

TE KOOP: Märklin-treintafel, C-spoor. 2,90 x 0,97 m met decor. Locomotief + 4 wagens + 2 rijtuigen, verlichting huizen en straten. Prijs: € 300. MOURY Michel, rue de la Cavée, 2 - 7080 Frameries; ☎ : +32 (0)65 67 54 59.

TSP-agenda

- **Volgende ritten op lijn 128 :** voor details zie pagina 65. Niet te missen : onze P8 in actie tijdens het weekend van 15-17 augustus en op 7 september.

- **Zaterdag 13 en zondag 14 september:** Dagen van het Patrimonium. Opening van "ESPACE TRAIN - le Musée du Rail" te Saint-Ghislain; bezoek de 64.169 onder stoom.

- **Zaterdag 27 en zondag 28 september:** stoomfestival bij CFV3V te Mariembourg; aanwezigheid van TSP met de P8; TSP-reis vanuit Charleroi naar Mariembourg.

Meer info en inschrijvingsformulier in bijlage.

Na een slepende ziekte overleed Christian DOSOGNE op 8 juni 11.

Hij was zeer gekend en geliefd bij de spoorwegliefhebbers, was lid van verschillende verenigingen en een fel verdediger van het openbaar vervoer. Hij was ook actief in de wereld van de modelbouw en verzamelaar van Belgische modellen. Christian werkte niet enkel mee aan "EN LIGNES - OP DE BAAN" maar was ook een echte vriend.

Onze gedachten gaan dan ook naar zijn naaste familieleden en talrijke vrienden.



Gebruik van het Europese overschrijvingsorder.

Steeds meer lezers gebruiken het Europese overschrijvingsorder voor hun betalingen. Meestal ontvangen wij wel de betaling, maar is het adres van de opdrachtgever niet vermeld. Om problemen te vermijden verzoeken wij u uw adres eveneens te vermelden in het vak "mededeling".





inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

- 4 20 jaar TSP
- 10 ons materieel
- 18 TSP-actualiteit

20 Belgische actualiteit

- 20 statistieken
- 20 locomotieven
- 24 de 5101 en de 5146 in Algerije!
- 30 motorwagens - motorstellen
- 32 rijkwagens
- 32 allerlei
- 34 privémaatschappijen
- 39 schrapingen

40 Buitenlandse actualiteit

- 40 Duitsland
- 43 Euro 2008
- 44 Verenigd Koninkrijk
- 44 Oostenrijk
- 45 Frankrijk - Prima II
- 45 Nederland
- 46 Frankrijk
- 46 telex

47 Gisteren - Vandaag

48 Expo 58

58 Gebouwd in België

59 Er was eens ...

60 Egypte in beeld

64 Rijkwagens 9022-9025

66 TSP-boetiek



20 jaar TSP



De 5101 en 5146 in Algerije!



De 6019 en 6086 verlaten Momignies



50 jaar geleden: Expo 58



ACHTERPAGINA
FOTO 86-02
 DE 5404 en de 202.020 te Gent-Noord bij het begin van lijn 77 naar Moerbeke. TSP.

FOTO 86-03
 De 64.169 op de kanaalbrug te Balgerhoeke tijdens het stoomfestival van het SCM. Frédéric TALLIER.

Hoofdredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Allessandro ALBE, Dominique ALLARD, ALSTOM, Chr. AUQUIERE, Dr. Günther BARTHS, Jean BRUGGEMAN, Roger CRIKELAIRE, Marco CACCOZZA, Willy DEMOULIN, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Vincent LINDERS, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Serge MATHEY, Christophe MAURICE, Tomas MEYER-EPPLER, Thierry NICOLAS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PAKET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, de NMBS, STADLER, Yves STEENBRUGGEN, Frédéric TALLIER, Claude VAN DE CASTEELE, Christian VANHECK, Wim WINDEY.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2008

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 2008". 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 TSP te Brussel.
- Vanuit het buitenland woont zijn er meerdere mogelijkheden :
 - u kan een overschrijving doen : BIC-code van onze financiële instelling is GEBABEBB, en het volledige IBAN-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;

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf geadresseerde en frankeerde 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 : Geert Packet : ☎ +32 (0) 496 96 56 00
 ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :
 Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93
 Le Chemin de fer du Boq (L 128) :
 Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

VOORPAGINA

FOTO 86-01

Tijdens de TSP-reis van 10 mei 2008 werd de 5404 van het Historisch Patrimonium van de B-Holding voor het eerst ingezet, samen met onze 202.020. Fotostop te Zingem op lijn 86 Gent-Sint-Pieters - Ronse. TSP.



20 jaar TSP

Misschien herinnert u zich nog OP DE BAAN nummer 35 - uitgeput - van uw tijdschrift waarin wij een balans van de eerste tien jaar TSP opmaakten. Heden voegen wij er tien jaar aan toe, TSP bestaat 20 jaar in 2008!

Er is sinds het begin een lange weg afgelegd, die bezaaid is met mooie momenten, prachtige initiatieven, een museum in wording, een welvarende toeristenlijn, maar ook met teleurstellingen, tegenslagen, een (droevig) afscheid.

Wij zullen proberen die twintig jaar samen te vatten, in de hoop dat wij nog dikwijls een verjaardag mogen vieren...

Het prille begin...

In de periode voor de oprichting van TSP wensten een aantal vrienden meer te doen dan alleen maar het fotograferen van het spoorweggebeuren, zij wilden meer zijn dan alleen maar een groep gelijkgestemden die zich beperkten tot het discussiëren zonder eigenlijk doel. Ze besloten hun krachten te bundelen.

In 1984 besloten drie spoorfanaten om hun inspanningen - en hun spaarcenten - te bundelen, teneinde de motorwag

4906 te beschermen, die in juli '84 te Montzen buiten dienst werd gesteld. Het terug op punt stellen gebeurde door een kleine groep doe-het-zelvers in de werkplaats van Haine-St.-Pierre, die toen nog actief was. Zij werd in de versie van de jaren '50, in twee tinten groen geschilderd en kreeg haar voormalig nummer 553.29 terug. Na afloop van de werkzaamheden, werd de motorwagen naar Mariembourg overgebracht, waar zij op de lijn naar Treignes van de CFV3V werd ingezet.

Door het succes van deze restauratie, slaagden vier andere liefhebbers, waaronder toekomstige stichters van TSP, erin om in juni 1986 de motorwagen 4618 van de stelplaats Haine-St.-Pierre te verwerven. Deze werd terug rijvaardig gemaakt in de werkplaats van Brussel-Zuid, in zijn versie van de jaren '50, de kast volledig donkergroen geschilderd, twee grote witte koplampen en vernummerd als 554.18.

In 1987, terwijl onderhandeld werd over de aankoop van een motorwagen van reeks 43, kon men de tweeeassige aanhangwagen 732.10 van Bertrix kopen.

Op 14 mei 1988 organiseerden de toekomstige stichters van TSP hun eerste reis: een onvergetelijke afscheidsrit met de locomotieven van de reeks 204 en de internationale I1-rijtuigen. De organisatie op die dag was totaal verschillend van wat toen bestond en had tot doel de spoorwagfeer van vroeger te herbeleven. Het

uitgestippelde traject waarop nog veel mechanische seinen stonden en het ingezet materieel sprak tot eenieders verbeelding. Een nauwkeurig uitgestippeld programma van fotostops vormde de basis van de reis. Het was een groot succes en de vele deelnemende liefhebbers waren zeer tevreden!

In 1988 werd eveneens motorwagen 4333 aangekocht, gefinancierd met de spaarcenten van acht liefhebbers, allen toekomstige stichters van TSP. Kort nadien werd de Brossel-motorwagen 551.26 eveneens door twee van hen van de ondergang gered.

Het ontstaan van TSP

Het was de ambitie van deze groep liefhebbers om dit erfgoed te beheren, te herstellen en te exploiteren, alsook om nieuwe aankopen te financieren en nieuwe reizen te organiseren, die de oprichting vereisten van een vereniging om zo hun doelstellingen te officialiseren en om over een geschikte juridische structuur te beschikken. De statuten werden in het Belgische Staatsblad van 11 augustus 1988 gepubliceerd: de vereniging kreeg de naam "Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl - Toeristisch Spoor Patrimonium vzw", afgekort PFT-TSP. De drie woorden beschreven de doelstellingen van de vereniging.

De organisatie van reizen en de publicatie

FOTO 86-04 *De eerste reis, georganiseerd door de toekomstige stichtende leden van TSP, was een afscheidsrit met de reeks 204 en I1-rijtuigen. Bij deze gelegenheid kreeg de 204.003 haar oorspronkelijke livrei terug en de 5404 kreeg van TSP de typische "204" kleurenstelling terug. Zij rijdt nog voor TUC-rail, maar met vlottende cabine. Paliseul, 14 mei 1988.*

TSP.





FOTO 86-05 Een van de opvallendste TSP-reizen: de "mémorial électrique", waarvoor de 2802 en de 2912 terug in hun livrei van de jaren '60 werden gestoken. Fotostop aan de ongelijkgrondse kruising te Sint-Katelijne-Waver. TSP.

van meerdere boeken bezorgden het prille TSP de nodige fondsen voor het verwezenlijken van de doelstellingen: het restaureren en bewaren van spoorwagematerieel.

In den beginne

Gesteund door steeds meer gemotiveerde liefhebbers, ontplooiden zich diverse activiteiten. De reizen voor liefhebbers of een breed publiek waren hieronder de voorname. De verscheidenheid van de voorgestelde programma's trok steeds meer mensen aan die door deze nieuwe en kwaliteitsvolle organisaties werden verwend. De reden van dit succes? De organisatoren zetten zich in de plaats van de liefhebbers en bieden datgene aan wat zij zelf wensden. Eenvoudig, efficiënt, maar zeer veel vragend van de organisatoren: overvloedige begroeiing wegnemen, voorbereiden van de fotostops, contacten met het stationspersoneel, soms herschilderen van het materieel, zonder de administratieve rompslomp voor het organiseren van deze speciale treinen op het net te vergeten.

Naast het basisaanbod zijn er nog de "extra's": voorbereiden van het buffetruijtuig of de buffetafdeling, de bereiding van de beroemde "lunchpakketten" die soms tot in de kleine uurtjes duurde, enz.

"De volgbussen" waren een ander en op algemene gejuich onthaald idee: om de liefhebbers te behoeden voor acrobatische en gevaarlijke wandelingen, konden deze die het wensten de trein volgen in een - soms historische - bus die ze meteen op de goede plek bracht.

Na verloop van jaren en door de opeenvolgende aankopen werd steeds meer het

materieel - eigendom van de vereniging - ingezet aan kop van de speciale treinen. De NMBS stelde toen met een hoog tempo materieel buiten dienst.

De verschillende activiteiten **De reizen**

Een van de hoofdactiviteiten van TSP is altijd het organiseren van reizen geweest. Het is trouwens dankzij deze reizen dat de vereniging is ontstaan. Tot op heden zijn er 122 reizen voor liefhebbers georganiseerd. Enkelen zijn "gedenkwaardig" gebleven zoals de uitstappen op de Vennbahn, sommige hadden eerder een matig succes, terwijl andere reizen nog op het allerlaatste moment gewijzigd werden (u herinnert zich nog wel de afscheidsrit voor de reeks CC 44.100 met een... 15, op 20 mei 1995!). De reizen werden altijd zorgvuldig voorbereid opdat de liefhebbers zoveel mogelijk van het voorziene programma konden profiteren.

Over het algemeen schreven tussen 200 en 300 liefhebbers zich in voor elke excursie. Het hoogste aantal deelnemers was zonder twijfel een gemengde trein voor liefhebbers en toeristen op de Vennbahn. Er waren 650 deelnemers ingeschreven, die over 10 rijtuigen verdeeld werden. Voor de tractie zorgden twee diesellocomotieven! Van echt spoorwegtoerisme gesproken...

Wanneer klein materieel - de motorwagens reeks 46 - wordt gezet, is de capaciteit verminderd tot 70 deelnemers. Soms worden er dan twee dagen, en zelfs meer, geprogrammeerd.

Om aantrekkingskracht te geven aan de reizen voor liefhebbers, aarzelen de vrij-

willigers niet om hun handen uit de mouwen te steken. Menige locomotief werd herschilderd en soms werd het koetswerk aangepast: 204.003 (5403), 204.004 (5404), 201.001 (5930), 210.034 (6034), 201.010 (5910), 5919, 212.144 (6244), 120.002 (2802), 202.017 (204.003), 228.531 (531), 6501 (7501), 5917, 5925. Het is niet overbodig om te vermelden dat deze initiatieven - die zonder nadelige gevolgen waren voor het materieel - niet altijd konden rekenen op de algehele goedkeuring door de diensten in de Frankrijkstraat...

Vele afscheidsritten werden georganiseerd om het einde van de loopbaan van gemotoriseerd materieel te herdenken: Marellien Budd-motorstellen, de locomotieven reeks 15, 18, 28, 51, 83, 84, 85, 91, de rijtuigen M3, I4 en de aanhangwagens 734.

Een aantal lijnen werden voor de laatste keer bereid door een speciale TSP-trein: de Vennbahn (lijnen 45, 45A en 48), lijn 63 Kortemark - Westrozebeke, lijn 85 Leupegem - Ruien, lijn 86 Ronse - Leuze, lijn 98 Mons - St.-Ghislain (doorheen de Borinage), lijn 109 Cuesmes - Harmignies, lijn 141 Court-St.-Etienne - Genappe, lijn 154 Dinant - Givet, lijn 163 Libramont - Gouvy en nog fris in het geheugen lijn 77 tussen Gent-Noord en Moerbeke.

Maar TSP heeft eveneens twee nieuwe lijnen "ingehuldigd": HSL 1 tussen Antoing en de Franse grens, en lijn 147 tussen Fleurus en Auvélais! Behalve de reizen voor liefhebbers, organiseert TSP talrijke speciale treinen voor groepen, scholen, ondernemingen... Dit gebeurt alleen of in samenwerking met de NMBS.



Het geheel van deze reizen werd niet in de statistieken opgenomen, maar het waren er minstens evenveel als de reizen voor liefhebbers. Vergeten we hierbij de talrijke noodzakelijke overbrengingsritten van het materieel niet, zoals deze naar lijn 128 of de transfer van materieel tussen Saint-Ghislain en Schaarbeek.

Vermeldenswaardig is ook de in samenwerking met de NMBS - en vandaag de NMBS-Holding - georganiseerde feestelijke manifestaties in de stations: Braine-le-Comte in 1991, Ath in 1992, Charleroi-Monceau-Châtelet in 1993, de samenkost van stoomlocomotieven te Trois-Ponts in 1996 en 1999, de stoomfestivals van SCM, BVS en CFV3V, de inzet voor de Oriënt-Express in 2000, 75 jaar NMBS in 2001, de vlootdagen van de Marine te Zeebrugge, enz.

Het merendeel van de reizen vindt plaats in België, maar er werden ook enkele dag-uitstappen georganiseerd in de buurlanden (Luxemburg, Frankrijk, Nederland, Duitsland). Ook meerdaagse reizen naar verder afgelegen landen (Hongarije, Polen, Roemenië, de Oekraïne, China, Cuba) werden uitgewerkt.

In het begin was er geen enkele regelgeving voor het verkeer met historisch materieel op het NMBS-net. Er werden steeds nauwkeurigere richtlijnen uitgewerkt en momenteel worden zij gebundeld in "een lastenboek" dat de goedkeuring kreeg van

de bevoegde minister.

Het materieel

Na de eerste aankopen (553.29, 554.18, 732.10, 4333 en 551.26) werd de eerste lijnlocomotief "de 6077", gekocht in 1989. Ze werd volledig hersteld in haar oorspronkelijke versie en hernam de dienst vanaf maart 1992. In september 1989, dankzij de winsten die we door het uitkomen van het boek "de Belgische Spoorwegen in kleur" verwierven, kon TSP het buffetrijtuig 11.901 kopen. Dit rijtuig wordt altijd goed onthaald op de reizen.

In 1990 werd het park aangevuld met de motorwagen 4605, die snel in zijn huidige versie werd opgeknapt. Vervolgens werd de collectie uitgebreid met één van de juwelen van onze verzameling de stoomlocomotief Ty2-3554, toekomstige 26.101, die in Polen werd aangekocht.

Aangezien TSP niet voldoende financiële middelen had om zich deze locomotief met een prijskaartje van toen 3 miljoen Belgische frank te veroorloven, brachten een twintigtal actieve leden hun spaarcenten bijeen en het project kon aldus tot een goed einde gebracht worden.

Na haar aankomst in België werd de machine overeenkomstig het Belgische type 26 aangepast en genummerd als 26.101. Zij werd in september 1994 toegelaten om op het NMBS-net te rijden, maar het was slechts in 1997 dat zij officieel haar inschrijving bij de NMBS ontving. In 1993 vergrootte de verzameling met de aankoop van niet minder zes gemotoriseerde eenheden en meerdere rijtuigen. Als eerste was er de 5204 waarvan enkel de kast gebruikt kon worden. Het lag in de bedoeling om een niet om-

gebouwde locomotief van de reeksen 52, 53 of 54 te bewaren. De locomotieven van deze reeksen die uitgerust werden met vlottende stuurposten zijn niet echt geslaagd te noemen. Met spijt in het hart zagen we één voor één deze machines in de Centrale Werkplaats van Salzinnes aankomen voor hun ombouw naar vlottende stuurposten. Nu werd minstens één authentieke "Bolle Neus" gevrijwaard. Vervolgens werden de beide diesellocomotieven van de steengroeven CCB te Havinnes en de goederenwagen Expo-Shop 77.302 aangekocht, zo ook de gehele verzameling van de Heer Delcart, die door BVS gebruikt werd op de toeristische lijn Dendermonde - Puurs. Het gaat om de 5927, de 6106, de 4602 en drie M1-rijtuigen waaronder een stuurstandrijtuig en de goederenwagen 17.107.

Na een pauze van drie jaar begon TSP met de bewaring van de prototype locomotief 6003 in niet-rijvaardige toestand, dit in samenwerking met zijn fabrikant Cockerrill. Een tweede buffetrijtuig (11.908) werd van de CFV3V aangekocht om als begeleidingsvoertuig voor 26.101 te dienen. De laatste twee aankopen waren het elektrisch motorstel 082 - onze eerste elektrisch eenheid - en de 1602 CFL die overgenomen werd van Märklin.

In die tijd bestond het geheel van TSP-materieel reeds uit verscheidene, unieke eenheden waaronder: de 26.101, de 6003, de 5204, de 6106, de 4333, de 082, de 6289, de 4618, de 4001, de CCB 215 en 216 en aanhangwagen 732.10.

Een deel van dit materieel is in feite geheel of deels eigendom van liefhebbers (de 1805, de 5128, de 1603 CFL, de de

FOTO 86-06 Een droom wordt werkelijkheid met de aankoop van de Poolse Ty2-3554. Na 15 jaar onberispelijke dienst word de ketel van onze 26.101 momenteel gereviseerd.

Op 22 september 2002 was zij actief te Sourbrodt tussen de - van oorsprong Duitse - mechanische seinen.

TSP.





FOTO 86-07 Lijn 128 is zonder twijfel de grootste realisatie van TSP, dank zij de volhardende en doorgedreven inzet van enkele leden en in het bijzonder van Alain DEFECHEREUX. Deze lijn is zonder twijfel de mooiste spoorlijn in België en behoort zeker tot de spectaculairste in Europa. Op 10 april 2008 verlaat de 4605 tunnel van Durnal in de richting van Yvoir. TSP.

202.020, de 4618, de 26.101, ...), die het beheer ervan aan de vzw toevertrouwen. Het onderhoud en de werkzaamheden voor restauratie worden door een team van vrijwilligers tot een goed einde gebracht, waarvoor zij een groot deel van hun vrije tijd opofferen. Dit gebeurt met een constante zorg voor veiligheid en betrouwbaarheid.

Het merendeel van het materieel dat is toegelaten om op het NMBS-net te rijden, is ingeschreven. Dit is een bewijs van de deugdelijkheid van het geleverde werk. Men moet er bij vermelden dat dit alles gebeurt zonder enige vorm van subsidie. De nodige financiële middelen komen van de inkomsten uit de georganiseerde reizen, de abonnementen, de verkoop van de publicaties, en eveneens van de persoonlijke spaarcenten van de eigenaars.

Lijn 128

Van in het begin, heeft TSP zich ingezet om een toeristische lijn te kunnen uitbaten. Meerdere mogelijkheden werden onderzocht, waaronder lijn 106 Clabecq - Ecaussinnes die eerder buiten dienst was gezet. Omdat het onmogelijk was om de gevraagde bedragen bijeen te krijgen, besliste TSP om het project op te bergen en de lijn werd opgebroken...

TSP nam dan gedurende één jaar, deel aan de uitbating van de lijn 150 "Molignée-lijn") tussen Maredsous en Falaën in samenwerking met TTMM. De plaats was goed gelegen en er waren aantrekkelijke projecten, maar het faillissement van

TTMM had het opgeven van dit toeristisch project tot gevolg.

Er bleven in die tijd nog enkele lijnen die door het Ministerie van Landsverdediging voor "strategisch belang" behouden bleven: lijn 126 Ciney - Statte, lijn 150 Taminnes - Yvoir - terug beschikbaar na TTMM - en lijn 128 die van Ciney via Spontin naar Yvoir loopt. Een uitvoerige studie toonde aan dat laatstgenoemde de meeste troeven had: nabijheid van Namur, 21 kilometer lang, NMBS stations aan elk eindpunt, indrukwekkende landschappen vooral tussen Spontin en Yvoir, infrastructuur in goede staat tussen Ciney en Spontin. Na het opkuisen van de beplanting reed de eerste trein in september 1992.

Doch de ramp van "le Trimbleu", in de Luikse regio, had een negatieve geest geschapen en de NMBS wilde de lijn niet vrijgeven. Tot de zomer van 2004 hadden de ritten dus plaats onder de algemene geldende regeling voor de speciale toeristische treinen. Voor elke rit moest een nieuwe aanvraag ingediend worden. Het aantal ritten was bijgevolg beperkt en er was geen enkele uitbreidingsmogelijkheid. Daarbij kwam nog dat hoewel TSP geen enkel recht had op deze lijn, zij toch verplicht werd om er de absoluut noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden uit te voeren indien men wou blijven rijden...

In deze moeilijke omstandigheden slaagde men er zelfs in om de exploitatie tot Dorinne uit te breiden.

Van 1993, het eerste exploitatiejaar, tot in

1999 reden de toeristentreinen van Ciney naar Spontin-Sources, waar een bescheiden perron werd ingericht. In 2000 werd de lijn tot Dorinne verlengd, maar het uitwijkspoor was pas berijdbaar vanaf 2003. Tot slot werd in 2007 de spoorweg verlengd tot Purnode, door een mooi natuurgebied met drie tunnels...

In 2008 werd de overeenkomst aangepast: alle toeristische spoorlijnen hebben nu dezelfde voorwaarden. Men profiteert van de gesprekken om de concessie van Purnode tot aan de ingang van de tunnel van Yvoir te verlengen.

Al het rollend materieel van TSP dat is toegelaten heeft reeds op de Bocq-lijn gereden. Dit is de gelegenheid om aan de liefhebbers en de toeristen de verzameling van het bewaarde materieel te tonen. Zo kunnen ze kennis maken met de knowhow van de vrijwilligers voor de restauratie en het onderhoud. Dit materieel moet steeds "als uitzonderlijk vervoer" van Saint-Ghislain of Schaarbeek naar Ciney verzonden worden.

Het definitieve doel is om Ciney te verbinden met Yvoir. Langs de Maas vindt men toeristen die het leuk zullen vinden om met de TSP-treinen deze museumlijn te verkennen... Maar er zijn vele hinderpalen: de ingang van de tunnel van Yvoir, de toegang tot het station, enz. Men zal eveneens een onderkomen moeten vinden voor het materieel dat zo ter plaatse kan blijven. Het overbrengen van het materieel is natuurlijk niet gratis en verhoogt derhalve onnodig de exploitatiekosten.



FOTO 86-08 Een ander huzarenstuk van TSP: onze P8. Na talloze moeilijkheden is zij in 2007 in België aangekomen. Sindsdien wordt zij geregeld ingezet, o.a. op lijn 128. Op 12 april 2008 verlaat zij de tunnel van Purnode met een stam M1-rijtuigen. Vooraan het TSP-rijtuig. TSP.

De publicaties

Om liefhebbers aan te trekken en om de leden te informeren (en een niet-onbelangrijke financiële inkomst te hebben) besliste TSP om een driemaandelijks tijdschrift te creëren dat de naam "EN LIGNES" in het Frans en "OP DE BAAN" in het Nederlands meekreeg. Het eerste nummer verscheen in februari 1990. Het waren fotokopieën, die oorspronkelijk op gewone schrijfmachines werden getypt en door de hoofdredacteur geknipt en bijeengeplakt tot de uiteindelijke pagina... De kopieën werden tot een geheel gebundeld, samengeniet en vervolgens voorzien van een postzegel en een adresetiket. Al snel beoogde men de kwaliteit van de "zwart/wit" foto's te verbeteren door deze eerst te rasteren. De lay-out werd verbeterd met het in gebruik nemen van een eerste computer. De druk in offset en de eerste bladzijden in kleur waren er vanaf het nummer 16. Voor de tiende verjaardag werd de kwaliteit nog verbeterd door beroep te doen op een andere drukkerij, het tijdschrift is vanaf nr. 41 volledig in kleur...

Metertijd is de kwaliteit van de foto's - die vanaf die tijd nauwkeurig gescand en nabewerkt worden door de hoofdredacteur en de secretaris - steeds verbeterd, om vandaag te komen tot de bijna perfectie.

We moeten hier ook de prestaties van het vertaalteam eens dik in de verf zetten. Zij zetten zich soms dag en nacht in, ook tij-

dens de weekends, opdat alle teksten op tijd zouden vertaald zijn. Daar de lay-out van beide tijdschriften identiek is, moet de vertaalde tekst in grootte overeenstemmen met de oorspronkelijke tekst, wat niet altijd evident is. De proefdruk wordt door de kern van het vertaalteam volledig nagelezen en waar nodig aangepast, ook worden de laatste wijzigingen ingelast.

Van de 237 exemplaren in 1990 worden er nu enkele duizenden exemplaren gedrukt. Ze worden naar de abonnees verstuurd alsook verdeeld in de voornaamste boekhandels en in franstalig Zwitserland.

Dankzij de aanzienlijke archieven bestaande uit documenten van grote waarde - waaronder de fotoverzamelingen Kerr en Bruno Dedoncker - en deze die ons door de liefhebbers worden toevertrouwd, publiceert TSP (foto)boeken. Deze kunnen handelen over het rollend materieel, over de geschiedenis of een specifiek onderwerp beschrijven.

De boeken worden opgesteld ofwel door de actieve leden van TSP, ofwel door liefhebbers in samenwerking met een uitgeverij. In alle gevallen zijn het ontwerpen van de lay-out, het scannen van de foto's en de documenten en de eventuele vertaling van groot belang.

Meer dan een twintigtal boeken werden gepubliceerd en enkele zijn reeds uitgeput.

Behalve deze publicaties heeft TSP twee

DVD's gerealiseerd. Een derde - de reizen - werd op initiatief van een lid gemaakt dat verkozen heeft om zijn gemaakte opnames ter beschikking te stellen i.p.v. ze in de lade te laten verkommeren...

Le musée du rail

Het bezit van een spoorwegmuseum is snel een noodzaak gebleken om het materieel onderdak te geven. Het werd onmogelijk om alles te herbergen in de plaatsen die ons door de plaatselijke autoriteiten ter beschikking werden gesteld.

Er werd contact genomen met de bevoegde instanties van de NMBS en meerdere plaatsen werden voorgesteld: Bertrix, Gouvy, Braine-le-Comte. Laatstgenoemde trok meer bepaald de aandacht omdat deze met het gebruik van de lijn 106 Clabecq - Ecaussinnes kon verenigd worden. Dit project werd om politieke redenen afgeblazen (de plaats is heden nog altijd verlaten). Dit leidde ons dan naar de wagenwerkplaats te Saint-Ghislain, die toen net de deuren had gesloten.

Een eerste huurovereenkomst van negen jaar werd in 1998 onderschreven; TSP kon eindelijk zijn verzameling beschermen en tentoonstellen.

Doorheen de jaren werd het gebouw aangepast voor zijn rol als materieelschuilplaats. Er werden schouwputten gedempt, de vloer werd gebetonneerd en de overtol-



lige bouwsels werden weggenomen. De talrijke werkzaamheden gebeuren door vrijwilligers of door bedrijven. We vermelden o.a. de vervanging van schrijnwerk, de vernieuwing van het dak van het hoofdgebouw, allerhande beveiligings- en elektriciteitswerken, enz.

Op de verdieping van het hoofdgebouw heeft de sectie "Modelbouw" van TSP een plaats gekregen waar enkele modelbanen in opbouw of operationeel zijn.

Een website

Het Internet maakt tegenwoordig deel uit van ons dagelijks bestaan. Twintig jaar terug sprak men nog niet over e-mails en gsm's waren nog onbekend... TSP heeft snel het initiatief genomen en een website gecreëerd waarop men de inlichtingen kan vinden betreffende de activiteiten, de doelstellingen, de projecten en het materieel. Zo'n plaats beheren is geen gemakkelijk opdracht, omdat de vereniging complex is en constant evolueert. De vroegere en huidige webmasters proberen niettemin om up-to-date informatie te verstrekken, die op eenvoudige wijze door gebruikers kan geraadpleegd worden.

De stille krachten

Als vele activiteiten zichtbaar zijn voor de liefhebbers en het grote publiek, zijn andere - vaak saaie - minder gekend. Nochtans zou TSP zonder hen niet kunnen overleven: de boekhouding, de verzending van de bestellingen, het opstellen van het tijdschrift en de publicaties, scannen van de foto's, de voorbereiding van het materieel, zijn onderhoud en technische keuringen, de organisatie van de opendeurdagen, het beheer van het buffetrijtuig, de vertalingen (voornamelijk van Frans naar Nederlands), de werkzaamheden voor het herstellen van de gebouwen, het onderhoud en het gebruik van de lijn 128, de algemene vergaderingen, de coördinatievergaderingen, het beheer van de website, de post (elektronisch en papier), enz.

Al deze taken gebeuren voor een groot (of het grootste) deel in de vrije tijd van

de verantwoordelijken. Alle medewerkers zijn tenslotte vrijwilligers.

De toekomst

Op het einde van deze eerste twintig jaren kan men stellen dat de balans positief is: de bescherming van het spoorwegergoed wordt gewaarborgd en een intensieve medewerking ontplooit zich met de NMBS-Holding. Deze samenwerking is trouwens vastgelegd in het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS-groep en in de overeenkomsten tussen NMBS-Holding en de verenigingen. TSP zal zijn taak als beschermer van het erfgoed voortzetten.

Er is vandaag sprake om bijkomend roland materieel te verwerven, zoals een elektrische locomotief van reeks 22 of 23, een 15 of een 16, een diesellocomotief reeks 55, enz. Al dit materieel zal te Saint-Ghislain een onderkomen vinden, maar die locatie is nu reeds te klein...

Op de Bocq-lijn strekt het spoor zich vandaag uit tot Purnode. Bij de aanvang was de lijn beperkt tot Spontin-Sources. De wil om binnenkort tot Evrehailles-Bauche te rijden is heel reëel. De werkzaamheden zouden volgend jaar kunnen beginnen. Het definitieve doel is nog altijd om Yvoir, gelegen langs de Maas, te bereiken.

TSP zal eveneens zijn samenwerking met de andere verenigingen verderzetten door de aanwezigheid met een promotiestand bij de voornaamste manifestaties of door aanwezig te zijn met historisch materieel.

Uiteindelijk zullen de traditionele activiteiten met o.a. de reizen en de publicaties aan hun huidige ritme voortgezet worden. Drie boeken zijn in voorbereiding en minstens twee zullen dit jaar nog verschijnen.

En tenslotte bent u er nog! Het is dank zij uw steun, ondermeer door het lezen van dit tijdschrift, dat TSP bestaat en dat het zijn doelstellingen verwezenlijkt. De belangstelling die u hebt voor het spoorwegergebeuren en de bescherming van het erf

goed geeft de voortrekkers een stimulans om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

U bent eveneens met velen om de vereniging financieel te ondersteunen, dat kan via de Koning Boudewijn Stichting, door de intekening ten voordele van de P8 of door rechtstreekse giften.

Dankzij uw steun hebben twee doelstellingen reeds een vaste vorm gekregen: de aankoop van een tweede stoomlocomotief en de uitbouw van het onderkomen voor het materieel te Saint-Ghislain. Wij danken u nogmaals voor deze genereuze gebaren, die van uw vertrouwen in de TSP-gangmakers getuigen.

Sinds de oprichting van TSP werden de activiteiten altijd door vrijwilligers gewaarborgd. Velen zijn ons reeds komen verzoegen te Schaarbeek, Saint-Ghislain of op lijn 128.

Als u, lezer, wat tijd hebt om met TSP mee te werken, aarzel dan niet om uw diensten voor te stellen aan de verantwoordelijken die op bladzijde 3 worden vermeld.

Tot besluit...

Twintig jaar is geen puberleefijd meer, maar deze van het volwassen zijn...

TSP is ontstaan en heeft in de loop der jaren een zekere bekendheid verworven voor zijn verzameling van historisch materieel die op de sporen van het Belgische net kan rijden.

De doelstellingen zullen worden verdergezet en de activiteiten nog verruimd, zoals u hebt kunnen lezen. Nieuwe vrijwilligers sluiten aan en bereiden zich voor om de volgende uitdagingen te trotseren.

Het is evenwel samen met u dat TSP de ingeslagen weg kan verderzetten... en dat men hoopt een welvarende toekomst!

FOTO 86-09 *Onze museumbewaarpplaats te Saint-Ghislain herbergt het grootste deel van onze collectie. Tijdens opendeurdagen wordt zij getoond aan het publiek. Volgende afspraak op 13 en 14 september 2008.*

TSP.





26.101

Constructeur : Krauss-Maffei 16691/1943
Oorsprong : DR 52.3554; SZD TE 3554; PKP Ty2-3554
Datum aankoop : 08-1990
Toestand op 01-01-2008 : gehomologeerd door Infrabel
ketel in grote revisie
FOTO 86-10 *Saint-Ghislain, 9 september 2007. TSP.*



64.169

Constructeur : Henschel 18939/1921
Oorsprong : CFR 230.084
Datum aankoop : 13-12-2001
Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel
FOTO 86-11 *Dorinne-Durnal, 12 april 2008. TSP.*



5117 (5001)

Constructeur : Cockerill 3885 / 1963
Oorsprong : NMBS 200.061 → 5161 → 5117
Datum aankoop : 09-2003
Toestand op 01-01-2008 : wordt gebruikt voor wisselstukken,
getooid in livrei 5001
FOTO 86-12 *Schaarbeek, 9 juni 2006. TSP.*



5128

Constructeur : Cockerill 3761 / 1962
Oorsprong : NMBS 200.028 → 5128
Datum aankoop : 08-2001
Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd
FOTO 86-13 *Oudenaarde, 6 juli 1985. Pierre HERBIET..*



5149

Constructeur : Cockerill 3798 / 1961
Oorsprong : NMBS 200.049 → 5149
Datum aankoop : 08-2006
Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd
FOTO 86-14 *St.-Ghislain, 11 september 2004. Y. STEENEBRUGGEN.*



5183

Constructeur : Cockerill 3907 / 1963

Oorsprong : NMBS 200.083 → 5183

Datum aankoop : 01-2002

Toestand op 01-01-2008 : in restauratie, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-15 *Braibant, 7 augustus 2005. Michel HANSSENS..*



202.020

Constructeur : AFB 156 / 1955

Oorsprong : CFL 1602

Datum aankoop : 1998

Toestand op 01-01-2008 : gerestaureerd in NMBS-versie, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-16 *Odense (DK), 14 augustus 2005. TSP.*



1603 CFL

Constructeur : AFB 157 / 1955

Oorsprong : CFL 1603

Datum aankoop : 12-2005

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-17 *Dorinne, 2 juni 2007. TSP.*



5927

Constructeur : Cockerill 3432/1955

Oorsprong : NMBS 201.027 → 5927

Datum aankoop : 12-1993

Toestand op 01-01-2008 : in restauratie

FOTO 86-18 *Sourbrodt, 9 juli 1994. TSP..*



5941

Constructeur : Cockerill 3446/1955

Oorsprong : NMBS 201.041 → 5941

Datum aankoop : 09-2002

Toestand op 01-01-2008 : gerestaureerd, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-19 *Ertvelde 29 mei 2004. TSP*



6003

Constructeur : Cockerill 3697/1961

Oorsprong : NMBS 210.003 → 6003

Datum aankoop : 01-09-1996

Toestand op 01-01-2008 : zonder motor, afgesteld in slechte staat

FOTO 86-20 *Clabecq, december 1987. Pierre HERBIET.*



6077 / 210.077

Constructeur : Cockerill 4108/1965

Oorsprong : NMBS 210.077 → 6077

Datum aankoop : 1989

Toestand op 01-01-2008 : gerestaureerd, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-21 *Heusden, 6 mei 2006. TSP.*



6106

Constructeur : Cockerill 4127/1966

Oorsprong : NMBS 210.206 → 6106

Datum aankoop : 12-1993

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-22 *Houaing, 4 mei 1996. TSP.*



6289

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles 1966

Oorsprong : NMBS 212.189 → 6289

Datum aankoop : 07-2005

Toestand op 01-01-2008 : wordt gereviseerd

FOTO 86-23 *AC Salzannes, 17 november 2004. TSP.*



270.005 (7005)

Constructeur : Baume & Merpent 1954

Oorsprong : NMBS 270.005 → 7005

Datum aankoop : 04-2001

Toestand op 01-01-2008 : Rijvaardig, gerestaureerd

FOTO 86-24 *Saint-Ghislain, 11 september 2004. TSP.*



8061

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1963

Oorsprong : NMBS 260.061 → 8061

Datum aankoop : 01-2003

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd

FOTO 86-25x *Saint-Ghislain, 11 september 2004. TSP.*



8320

Constructeur : Cockerill 1956

Oorsprong : NMBS 253.020 → 8320

Datum aankoop : 09-2003

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig

FOTO 86-26 *Saint-Ghislain, 11 september 2004. TSP.*



8428

Constructeur : ABR 1963

Oorsprong : NMBS 250.103 → 8428

Datum aankoop : 08-2001

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd

FOTO 86-27 *Saint-Ghislain, 11 september 2004. TSP.*



8524

Constructeur : FUF 1957

Oorsprong : NMBS 252.024 → 8524

Datum aankoop : 03-2002

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd

FOTO 86-28 *Saint-Ghislain, 1 september 2006. TSP.*



9209

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles 1960

Oorsprong : NMBS 232.009 → 9209

Datum aankoop : 11-2001

Toestand op 01-01-2008 : wordt gerestaureerd

FOTO 86-29 *Saint-Ghislain, 2 februari 2002. Ph. SCHOLL.*



1805

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles 1974

Oorsprong : NMBS 1805

Datum aankoop : 01-2001

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, niet gerestaureerd

FOTO 86-30 *Oignies, 28 augustus 2004. Yves STEENEBRUGGEN.*



082

Constructeur : La Brugeoise & Delcuve, 1955

Oorsprong : NMBS 228.082 → 082

Datum aankoop : 10-1997

Toestand op 01-01-2008 : in restauratie

FOTO 86-31 *Ottignies, 4 mei 1996. J-L VANDERHAEGEN.*



4001

Constructeur : CW Mechelen 1957

Oorsprong : NMBS 630.01 → 4001

Datum aankoop : 27-06-2003

Toestand op 01-01-2008 : in slechte staat, nog geen beslissing

FOTO 86-32 *Berzée, mei 1986. Pierre HERBIET.*



4333

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles 1955

Oorsprong : NMBS 602.03 → 4233 → 4333

Datum aankoop : 1988

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gerestaureerd, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-33 *Thulin, 5 mei 1990. Philippe DIEU.*



4506

Constructeur : Atelier Germain 1955

Oorsprong : NMBS 605.06 → 4506

Datum aankoop : 10-2002

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-34 *Senenne, 27 augustus 2005. TSP.*



4602

Constructeur : Ragheno 1952

Oorsprong : NMBS 554.02 → 4602

Datum aankoop : 12-1993

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-35 *Dorinne-Durnal, 5 augustus 2007. TSP.*



4605

Constructeur : Ragheno 1952

Oorsprong : NMBS 554.05 → 4605

Datum aankoop : 04-1990

Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-36 *Spontin, 10 oktober 2007. TSP.*



554.18 (4618)

Constructeur : Ragheno 1952

Oorsprong : NMBS 554.18 → 4618

Datum aankoop : 06-1986

Toestand op 01-01-2008 : gerestaureerd, rijvaardig

FOTO 86-37 *Trazegnies, augustus 1995. TSP.*



553.29 (4906)

Constructeur : Ateliers Germain 1942

Oorsprong : NMBS 554.04 → 553.29 → 4906

Datum aankoop : 06-1983

Toestand op 01-01-2008 : in restauratie

FOTO 86-38 *Walcourt, 22 mei 1989. Pierre HERBIET.*



551.26

Constructeur : Centrale Werkplaats Mechelen 1939

Oorsprong : NMBS 622.52 → 551.26 → ES 308

Datum aankoop : 1988

Toestand op 01-01-2008 : in restauratie

FOTO 86-39 *Paliseul, 25 augustus 1989. TSP.*



CCB 215

Constructeur : Henschel 26139/1942

Oorsprong : Wehrmacht

Datum aankoop : 03-1993

Toestand op 01-01-2008 : wacht op beslissing

FOTO 86-40 *Havannes, 28 mei 1987. TSP.*



CCB 216

Constructeur : Deutz 46394/1944

Oorsprong : Wehrmacht

Datum aankoop : 03-1993

Toestand op 01-01-2008 : wacht op beslissing

FOTO 86-41 *Havannes, 29 april 1993. TSP.*



Bt La Meuse

Constructeur : La Meuse 3235 / 1928

Oorsprong : Saint-Gobain n° 1

Datum aankoop : 11-2007

Toestand op 01-01-2008 : bewaard als monument, niet gerestaureerd

FOTO 86-42 *Warnant, 13 november 2007. TSP*



ES 102

Constructeur : Atelier Central de Mechelen, 1948

Oorsprong : NMBS ES 102

Datum aankoop : 2003

Toestand op 01-01-2008 : dienstvoertuig op "le Chemin de fer du Bocq"

FOTO 86-43 *Purnode, 5 mei 2006. Michel HANSSENS.*



bijwagen 732.10

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1955

Oorsprong : NMBS 732.10

Datum aankoop : 1986

Toestand op 01-01-2008 : gerestaureerd, rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel

FOTO 86-44 *Schaarbeek, 14 maart 1999. TSP.*



K-rijtuigen

Effectief : 4 K1A en 1 K1AD
Nummers : 28 117 (K1AD) 21101, 21122, 21125, 21127
Datum aankoop : 2004
Toestand op 01-01-2008 : 21122 en 21127 gehomologeerd door Infrabel; 21125 in herstelling

FOTO 86-45 *Raeren, maart 2003. TSP.*



M1-rijtuigen

Effectief : 3
Nummers : 43045 (AD), 42097 (B), 49108 (BDx)
Datum aankoop : 2003
Toestand op 01-01-2008 : 43045 en 42097, in restauratie

FOTO 86-46 *Braine-le-Comte, 22 februari 1991. TSP.*



M2-rijtuig

Effectief : 1
Nummer : 41.016
Datum aankoop : februari 2003
Toestand op 01-01-2008 : wacht op restauratie

FOTO 86-47 *Schaarbeek, 17 februari 2003. TSP.*



Buffetrijtuigen

Effectief : 2
Nummers : 9001 en 9015 (ex-11901 en ex-11908)
Toestand op 01-01-2008 : rijvaardig, gehomologeerd door Infrabel; 9001 wordt gebruikt als buffetrijtuig; 9015 dienstrijtuig voor de stoomtractie.

FOTO 86-48 *9015 te Zeebrugge, 14 juli 2000. TSP.*



Kraan 10 t

Constructeur : Cockerill (oude, verbouwde stoomkraan)
Oorsprong : AC Cuesmes
Datum aankoop : 2001
Toestand op 01-01-2008 : tentoongesteld, niet functioneel

FOTO 86-49 *Braine-le-Comte, 17 juli 1999. TSP.*



RITTEN VERHURINGEN

Stoomfestival Maldegem

Onze P8 was ongetwijfeld de grote vetette van het Stoomfestival in Maldegem, georganiseerd door het SCM. Haar overbrenging was niet bepaald een fluitje van een cent, want het verlengde weekend van 1 mei werd door Infrabel uitgekozen om de brug van Muide te vernieuwen. Dit bracht de volledige onderbreking van het treinverkeer tussen Wondelgem en Eeklo met zich mee. De speciale TSP-trein moest hierdoor reeds op 29 april ter plaatse gebracht worden en kon er pas op 5 mei terug vertrekken.

Tussen Eeklo en Maldegem verzorgde de 64.169 verschillende toeristische ritten, nu en dan bijgestaan door de 202.020. Zelfs een speciale "goederentrein" behoorde tot haar takenpakket! Een locomotief van de CFV3V uit Mariembourg was eveneens aanwezig, hetgeen aantoonde dat goede samenwerking tussen verschillende toeristische spoorwegverenigingen wel degelijk mogelijk is.

Dit tot grote vreugde van de liefhebbers!

Zaterdag 10 mei



FOTO 86-50 De P8 en de 202.020 van TSP namen deel aan het festival. Hier onze "Bolle Neus" in het station van de Maldegem, naast de 4403 van het SCM. TSP.

Dankzij de samenwerking tussen TSP en de NMBS-Holding konden we voor deze rit beschikken over een zeer mooie samenstelling. Twee "Bolle Neuzen" in groene livree sleepten enkele - eveneens groene - M2-rijtuigen. Dit schitterende konvooi, dat men in actieve dienst kon tegenkomen tot in de jaren '80, bracht eerst een laatste hommage aan lijn 77 Gent-Noord - Moerbeke. Dit baanvak, dat tegelijkertijd met de suikerfabriek van Moerbeke gesloten werd, zal zeer waarschijn-

lijk opgebroken worden. Vervolgens vertrok de trein terug naar Gent via lijn 204 en nadien naar Ronse via lijn 86, die grotendeels enkelsporig is. De hele dag door werden er talrijke fotostops georganiseerd waarbij de 5404 en de 202.020 afwisselend de hoofdrol kregen. Na een parallel in het station van Ronse, reed de trein terug naar de hoofdstad via Oude-naarde en Denderleeuw.

Dit was de eerste grote rit van de 202.020 na de revisie van haar dieselmotor.

FOTO 86-51 Onze P8 met een goederentrein op de brug van Balgerhoeke.

Frederick TALLIER.





FOTO 86-52 ↑ *De twee vedetten van de dag te Ronse.*

TSP.

FOTO 86-53 *Aan het Grootdok in de Gentse haven werd de 202.020 voor een aantal wagens geplaatst die daar toevallig stonden.* TSP.



<p>VERDUIDELIJKING OP DE BAAN 84 : tabel p. 32 : de 8206, 8207, 8208, 8233 werden geschrapt te FSR, de 8240 te Kinkempois, de 8267 te Antwerpen-Noord.</p> <p>BUITEN DIENST 7382 : 01-03-08 GCR (verkocht RRF) 7394 : 01-03-08 FSR (verkocht RRF)</p> <p>UIT REVISIE 972 : 28-05-08 CR 987 : 12-06-08 M CR</p>	995 : 27-06-08 M CR 1190 : 13-05-08 GR 1344 : 28-05-08 RI 1358 : 25-04-08 RI 2019 : 25-04-08 GR 2104 : 22-04-08 GR 2111 : 04-06-08 GR 2118 : 03-06-08 GR 2301 : 03-06-08 LC 2328 : 22-04-08 LC 2353 : 30-04-08 LC 2372 : 16-05-08 LT 2618 : 04-04-08 LT 2723 : 13-05-08 GR 2756 : 01-04-08 GF	3005 CFL : 23-05-08 RI 3014 CFL : 02-04-08 RI 4134 : 06-06-08 RI	<p>VERNUMERINGEN 678 : 972 : 26-05-08 718 → 987 : 12-06-08 726 → 995 : 27-06-08</p> <p>AFKORTINGEN CFL : Chemin de fer luxembourgeois FAZ : CW Salzines FHS : Hasselt FKR : Merelbeke</p>	FM : CW Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GF : autom. GF-koppeling GR : grote revisie I / INF : INFRABEL LC : comfort revisie LT : technische revisie1 M CR : gemoderniseerd: City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RRF : Rotterdam Rail Feeding
--	---	--	--	--

Locomotieven

reeks 11 & TRAXX

● De locomotieven van de reeks 11 zullen waarschijnlijk in de loop van de maand augustus hun plaats in de ICB Amsterdam - Brussel afstaan aan de 12 TRAXX'en, gehuurd door HSA. Hiervoor krijgen NMBS-bestuurders sinds 18 juni opleiding op deze nieuwe machines.

reeks 15

● De buitendienststelling van de reeks 15 is bevestigd. Ofwel gaan zij in december buiten dienst ofwel blijft slechts één dienst behouden.

reeks 20

● Tijdens het verlof, van 28 juli tot 1

september 2008, wordt de IC J Brussel-Zuid - Luxemburg die op zaterdag en zondag met M6-rijtuigen rijdt, getrokken door een reeks 20. Hiervoor zat deze trein in de omloop van de reeks 13 en 3000 CFL. Het gaat om volgende treinen:

- **2131** Luxembourg 08.24 - Brussel-Zuid 11.27
- **2112** Brussel-Zuid 12.38 - Luxembourg 15.36
- **2139** Luxembourg 16.24 - Brussel-Zuid 19.27
- **2120** Brussel-Zuid 20.33 - Luxembourg 22.36

reeksen 23 en 26

● Door de progressieve indienststelling van 40 TRAXX'en, gehuurd door B-Cargo, en 60 nieuwe EuroSprinter-locomotieven van de reeks 18, waarvan de eerste exemplaren in de loop van de herfst verwacht worden, heeft de NMBS beslist om de algehele revisies van de

locomotieven 23 en 26 stop te zetten. Deze revisies zullen vervangen worden door tussentijdse revisie (RI), aangevuld met een technische revisie (LR) en een comfort revisie (LC).

reeks 25.5

● Sinds 15 juni is de omloop van de reeks 25.5 teruggebracht van drie op twee dagen. Ze slepen nog slechts de volgende treinen (enkel dagtreinen zijn weergegeven) :

- 551** **44826** ②-⑥ KFH 08.01 - FNZG 09.30
- 44805** ②-⑤ FNZG 15.17 - KFH 16.44

- 552** **46354** ②④⑥ KFH 06.01 - FIZ 08.20
- 44800** ④ KFH 12.01 - FNZG 13.25
- 44805** ③④⑥ FNZG 15.17 - KFH 16.43

FIZ = Muizen, FNZG = Antwerpen-Schijnpoort, KFH = Kijfhoek

FOTO 86-54 Op xx mei 2008 werden een stam van zes I6-ligrijtuigen overgebracht door de 1601 van Vorst-Zuid naar Aachen Hbf. Hier de trein te Schaerbeek op de nieuwe lijn 36N. *Simon DERIDDER.*





In Nederland worden momenteel volop scholingsritten uitgevoerd met de HSA-TRAXX'en. Op 11 juni 2008 komt de 186 114 aan te Rotterdam Centraal Station na een testrit op de HSL.

Michel DE ESCH.

FOTO 86-97 *In afwachting van hun inzet in reizigersdienst op L4 tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen, sleepten de 2801 t/m 2803 tijdelijk enkele goederentreinen. Hier de 2802 voor een autotrein. Mortsel, 6 mei 2008.*

Serge MARTIN.



reeks 27 GF

● De 27'ers die voorzien zijn van een GF-koppeling (2742 t/m 2760) rijden sinds 12 december 2007 in de ML-omloop die 12 dagen telt. Sinds 16 juni zijn er nog twee dagen toegevoegd aan de omloop, met 6 heen- en terugritten tussen Gent-St.-Pieters en Genk (IC K). In de komende weken zullen zij muteren van Kinkempois naar Hasselt. Zij zullen vervangen worden door de nieuwe reeks 18.

reeks 28 (TRAXX)

● De 40 TRAXX'en die door B-Cargo worden gehuurd, zullen genummerd worden van 2804 t/m 2843. Daarenboven zou B-Cargo op het punt staan om een bijkomend contract voor 40 TRAXX'en te tekenen.



↑ Tijdens de maand juni hebben meerdere testtreinen gereden op de L4. Bij vertrek uit Antwerpen was dit met 28'ers, bij vertrek uit Nederland met twee locomotieven EuroSprinter type 189 van Schenker (Railion). Op de foto zien we de twee 189'ers (189 023 en 189 065) zij aan zij ter hoogte van het station Noorderkempem. Vincent LINDERS.

← Op 5 juni heeft een gecharterde trein "BRAND FUEL EXPRESS" heen en terug gereden tussen Schiphol en Brussel-Zuid via Amsterdam Zuid en Gouda. Op 6 juni werd gereden tussen Roosendaal - Antwerpen-Centraal en terug. Het stel was samengesteld uit 4 HSA-rijtuigen (Benelux) en een bagagewagen van de NS (een voormalig Duits postrijtuig). Tussen Roosendaal en Brussel heeft de 2555 de trein getrokken. Op de foto zien we de aankomst in Brussel Zuid. Bruno MALFAIT.



FOTO 86-55 ↑ - **FOTO 86-101** ↗ De 8206 en 8207 zijn in februari 2008 verkocht aan een wijnbouwer in de buurt van Bari in het zuiden van Italië. Zij hebben Schaarbeek via de weg verlaten op 11 juni.

Boven links: belading van de 8207 met behulp van een kraan van 100t te Schaarbeek. Boven rechts: de beide locomotieven op de rijksweg Leuven - Tienen. Op 28 juni zijn zij aangekomen op hun bestemming. Philippe HOMBROEKX - Pierre HERBIET.



G2000 voor B-Cargo

Sinds enkele jaren wil B-Cargo diesellocomotieven met middelgroot vermogen huren. Dit werd begin juni 2008 gerealiseerd met het afhuren van twee G2000-3'en bij Vossloh voor een periode van 10 jaar. Deze machines hebben de bouwnummers 5001 757/2007 en 5001 758/2008. We kunnen ons afvragen of dit type echt voldoet aan de noden van B-Cargo gezien hun beperkt vermogen en het feit dat talrijke privéoperatoren nog steeds niet tevreden zijn over het type G2000. Zouden de veel sterkere en robuustere class 66, of zelfs de nieuwe Europa 4000 van Vossloh, niet geschikter zijn ?

FOTO 86-96 De twee G2000-3'en in de werkplaats Antwerpen-Noord, 20 juni 2008.

TOMMY MAEREMANS.

FOTO 86-95 De 6219 sleept de nieuwe onkruidverdelgingstrein van de firma Weedfree. De 6229 hangt achteraan de trein, bestaande uit twee omgebouwde Hongaarse rijtuigen (UIC 99 88 0395 001-8 H-GESG en 002-6 H-GESG, de H moet worden vervangen door de B omdat ze op het Belgische net -88- zijn ingeschreven) en twee ketelwagens van het type Zacs die eigendom zijn van de Duitse firma VTG (UIC 33 80 784 5 268-1P en 269-9P - D-VTGD). Moerbeke, 25 april 2008.

Serge MARTIN.





FOTO 86-100 De 5146 en de 5101, gesleept door de 040 DJ 08 van de Algerijnse spoorwegen, in het station van Béjaïa. P. HERBIET.

De 5101 en 5146 zijn aangekomen!

Na een reis die twee weken duurde, zijn de 5101 en de 5146 op 13 april 2008 in de Algerijnse haven Béjaïa, aangekomen. Men zal zich herinneren dat het schip "Beluga Fanfare" de haven van Antwerpen op 27 maart had verlaten. Het schip maakte wel een tussenstop in Libië.

Nadat zij uit het laadruim van de boot gelost waren, werden beide locomotieven van de haven naar het depot van het station Béjaïa overgebracht op 23 april, gesleept door de diesellocomotief 040 DJ 08 van de Algerijnse spoorwegen (SNTF - Société Nationale des Transports Ferroviaires).

Tijdens de laatste week van april hebben de bestuurders van SecoRail een scholing gevolgd op de 51'ers. Ondertussen werden de formaliteiten vervuld zodat beide machines kunnen rijden op het Algerijnse net.

FOTO 86-101 De 5101 op een kaai in de haven van Béjaïa. Pierre HERBIET.

Zij reden hun eerste meters los op 13 mei tussen Béjaïa en Beni Mansour ter gelegenheid van een proefrit. De 5101 voerde de heenrit uit, terwijl de 5146 bij de terugrit in dienst was. Beide locomotieven zullen eerst ge-

bruikt worden om werktreinen te slepen die, tot dan toe, door oude locomotieven van de SNCF (BB Brissonneaux & Lotz) en van de DB (212) werden gesleept, waarvan het vermogen te klein is in verhouding tot de te slepen last.





FOTO 86-102 De 5146 op de kaai van de haven, in afwachting van de overbrenging naar het depot.

Pierre HERBIET.

FOTO 86-103 Aankomst van de 040 DJ 08 in de haven van Béjaïa.

Pierre HERBIET.





FOTO 86-104 ↑ - FOTO 86-105 ↓ De twee 51'ers doorkruisen het industriële deel van de haven bij hun overbrenging naar het sta-

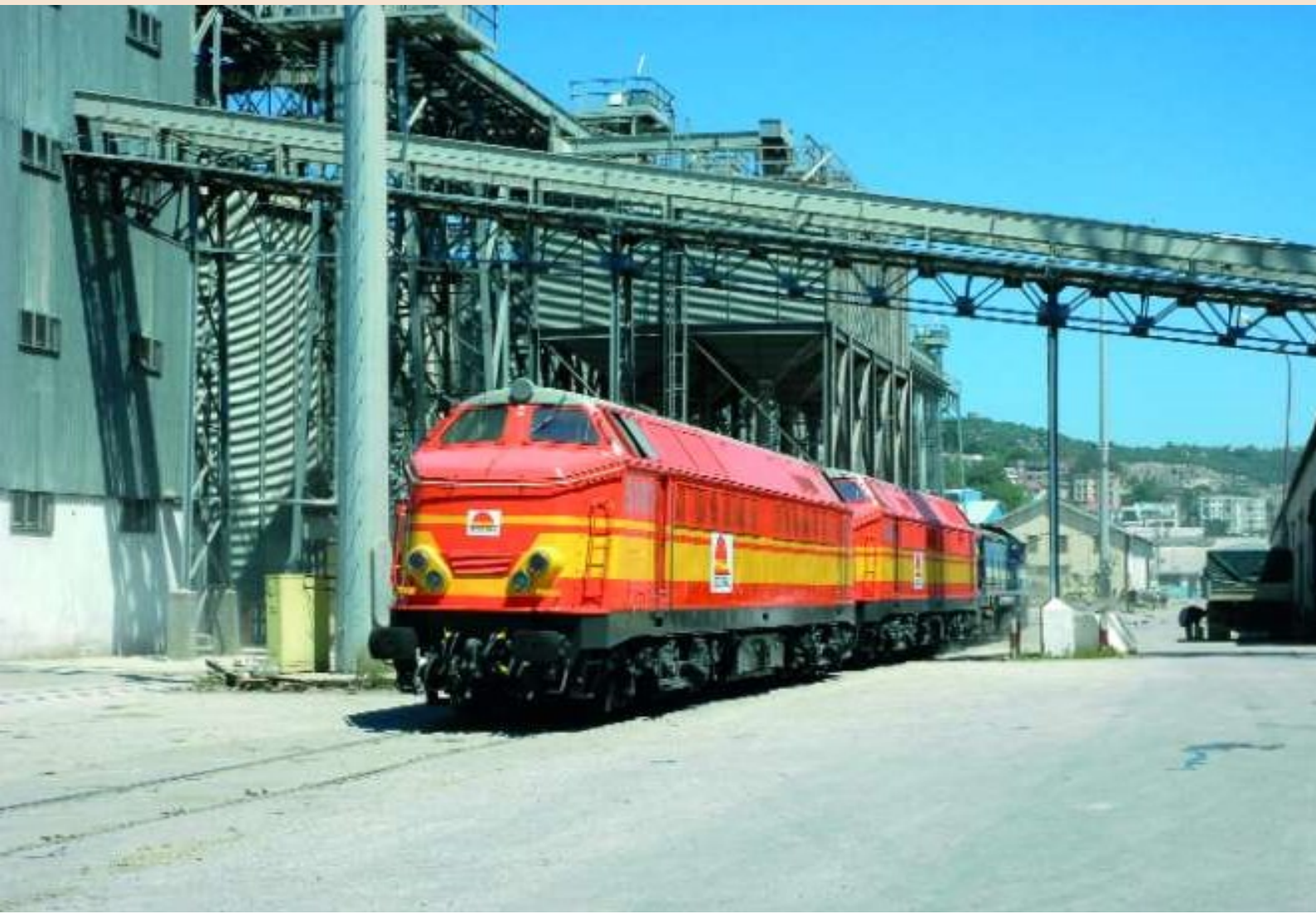




FOTO 86-106 ↑ - FOTO 86-107 ↓ Aankomst in het kleine depot van Béjaïa. De twee 51'ers zullen hun goedkeuring moeten afwachten alvorens te kunnen rijden op het Algerijnse net. De 040 DJ 08 werd gebouwd door GM (type GL18) en in dienst genomen in 2000. Pier-





FOTO 86-108 ↑ - **FOTO 86-109** ↓ *Tijdens de eerste dagen namen de 5101 en 5146 de taken over van de oude Franse (BB Brissonneaux & Lotz) en Duitse locomotieven (212 DB) en sleepten zij zware werktreinen. Op 27 mei wacht een ballastrein, gesleept door de 5101, op het vertrek te Béjaïa. Rechts de ex-212 319-8 van de DB, eveneens op kop van een werktrein.*

Onderaan: op dezelfde dag rangeert de 5146 haar eerste trein te Béjaïa.

Pierre HERBIET.





FOTO 86-110 ↑ - **FOTO 86-111** ↓ *Nog steeds in het station Béjaïa. Hier wachten de 5146 (boven) en de 5101 (onder), op het vertrek naar een werf. De enkelsporige lijn Béjaïa - Beni Mansour (88 km) wordt momenteel vernieuwd. Ze werd door de Compagnie de l'Est-Algérien geopend op 12 mei 1854.*



Motorstellen - Motorwagens

reeks 41 weldra driedelig?

De NMBS bestudeert de mogelijkheid om de reeks 41 - geheel of gedeeltelijk - te voorzien van een tussenrijtuig.

reeks 300 "Break"

Het stel 380 is op 3 maart 2008 aangekomen in de Centrale Werkplaats Mechelen om gemoderniseerd te worden. Het is het tweede stel (308 op 8 januari 2007 als prototype) dat gemoderniseerd zal worden door deze werkplaats.

De 325 is eveneens binnengereden in de CW Mechelen, maar om een tussentijdse revisie te ondergaan. Zij zal de werkplaats verlaten zonder de CFL-logo's, net zoals de 326 einde

2007. (Zie *OP DE BAAN* 84, pagina 41).

Weldra kantelbaktreinen?

De NMBS bestudeert momenteel de mogelijkheid om tegen 2010 kantelbaktreinen (*Pendolino*) te laten rijden op de Luxemburglijn.

Deze treinen zullen niet alleen ingezet worden op de IC Brussel - Luxembourg, maar ook in het internationale reizigersverkeer naar Zwitserland (tot Basel). De NMBS heeft al contacten gehad met de SNCF, CFL en SBB om samen een economisch plan alsook een financieringsplan voor de inzet van zo'n materieel te bestuderen.

Ook Infrabel is gestart met een onderzoek naar de invloed van deze extra werken voor een bijkomende snelheidsverhoging op de lijn, bovenop de

impact van de reeds bestaande werken.

Door het gebruik van een kantelbakstelsysteem kan er sneller gereden worden in bochten. Op de Luxemburglijn zou dit een tijdswinst van 20 minuten opleveren.

Het is natuurlijk nog de vraag of het project financieel haalbaar zal zijn want een Pendolino met 4 rijtuigen kost ongeveer 125 miljoen.

Tijdens de maand mei bezocht de NMBS samen met de pers de Alstom-fabriek (het vroegere Fiat Ferroviaria) te Savigliano, ten zuiden van Torino. Het is het enige bedrijf dat kantelbakstellen produceert in Europa. Momenteel worden er Pendolinostellen gebouwd voor FS, Cisalpino en voor Karelina (Helsinki - Sint Petersburg vanaf 2010).

De beslissing valt over een paar weken.

Op 26 april 2008 werd een halve Eurostar, met motoreenheid 3222, overgebracht van de SNCF-werkplaats Le Landy naar de CW Mechelen. De tractie tussen Moeskroen en Muizen werd verzorgd door de 1208. Doortocht te Schellebelle. Wim DE RIDDER.



De oudjes 077 en 107 in dienst bij ATC

De lijn Bologna - Vignola, beheerd door ATC Bologna (Azienda Trasporti Consorziali), wordt na 41 jaar opnieuw uitgebaat met motorstellen. Twee oude motorstellen, (ex-NMBS 077 en 107), verzorgen de dienst. Beide motorstellen werden in 2004 en 2005 volledig verbouwd en kregen de nummers ALe 054.203/204 AC (077) en ALe 024.201/202 AC (107) toegewezen. Het toevoegsel AC, toegekend door het RFI (het Italiaanse certificatie-agentschap), verwijst naar ATC Bologna. Beide motorstellen rijden van maandag t/m zaterdag vier slagen tussen Vignola en Bazzano. Ze zijn toegewezen aan de stelplaats van Casalecchio di Reno, maar hun groot onderhoud gebeurt in de ATCM-werkplaats te Modena. De dienstregeling van de lijn Bologna - Bazzano voorziet twee treinen per uur. Twee andere ex-NMBS-motorstellen, de 083 en 095, worden momenteel omgebouwd. De laatste bediening met een motorstel op deze lijn dateert van 19 februari 1967! Voor meer informatie over deze motorstellen en de lijn van Vignola verwijzen we naar *Op de Baan 77* pagina 10 t/m14).



De ALe 054.204/203 AC (ex-NMBS 077) nadert op 14 april 2008 de stopplaats van Muffa. Beide motorstellen werden tussen oktober 2007 en februari 2008 verhuurd aan de ACTM (een door de FER overgenomen net - OP DE BAAN 85 pagina 49). Ze kwamen in dienst op de lijn Modena - Sassuolo wegens een tekort aan tractiematerieel (zie OP DE BAAN 83 pagina 56).

Marco CACOZZA.

De ALe 054.202/201 AC (ex-107) diezelfde dag in het station van Bologna Borgo Panigale.

Marco CACOZZA.



M5-rijtuigen

De modernisering van de dubbeldeksrijtuigen type M5 is begonnen. Een volledig stel bevindt zich samen met drie stuurstandrijtuigen (59964, 59965 en 59967) in de Centrale Werkplaats van Cuesmes. Dit stel werd ingezet voor de P-treinen 7512 en 8514 tussen Moeskroen en Schaarbeek en het wordt tijdelijk door M4-rijtuigen vervangen.

M6-rijtuigen

Sinds 15 juni bestaan alle IC K Gent-St.-Pieters - Genk uit M6-rijtuigen die rijden als trek/duwstellen. Zes treinparen worden gereden met M6-stammen die door een 27 met GF-koppeling worden gesleept.

Het nationale Spoorwegmuseum eindelijk op komst!

Op 25 april 2008 heeft de Raad van Beheer van de NMBS beslist om het nationale museum van de Belgische Spoorwegen te vestigen in Brussel (Schaarbeek), met een uitbreiding in Oostende, en een andere in Wallonië. Dit dossier was vooral op politiek vlak een grote uitdaging daar er protest was tegen het vestigen van het museum in Oostende. De kans bestond dan dat Oostende de mooiste stukken kreeg toebedeeld, waardoor de Brusselse en Waalse site in de kou bleven staan. In 2010 viert België het 175 jarige bestaan van de spoorwegen. Hiervoor

moest er snel een beslissing vallen.

Voor de periode 2008 - 2012 is er 110 miljoen voorzien om de eerste noodzakelijke investeringen te doen.

Een nieuw station voor Mechelen

Op 9 mei tekende de NMBS-Holding en Infrabel samen met de Vlaamse overheid en de bevoegde ministers het plan voor het nieuwe station, alsook voor de verfraaiing van de Mechelse stationsbuurt. Mechelen bevindt zich de komende jaren in het middelpunt van meerdere mobiliteitsprojecten: het GEN-project, de toename van het HST-verkeer naar Nederland en het Diabolo-project dat zal zorgen voor een betere verbinding naar de luchthaven van Brussel.

Het plan voorziet ondermeer de verbetering van de stationsinfrastructuur met het creëren van twee bijkomende sporen die het station zullen verbinden met de nieuwe lijn (25N) naar Schaarbeek en de luchthaven.

De werken zullen in totaal € 183 miljoen kosten, waarvan er € 120 miljoen gebruikt zal worden voor de constructie van het nieuwe verbindingsspoor. De overige € 63 miljoen worden besteed aan het onthaal van de reizigers.

De werken zullen begin 2010 starten.

CNL 242/243

In ons vorig nummer vermeldden wij de omleiding van de nachttrein Berlin - Brussel - Paris via Strasbourg. In feite zal deze via Forbach en Saarbrücken

rijden. De reden dat deze trein niet meer door België zal rijden is omdat de kosten voor de NMBS te hoog oplopen. Dit was ook het geval voor de EN "Jan Kiepura" Brussel - Warschau - Moskou.

Antwerpse haven : inhuldiging van de Gentboog

Op 30 april 2008 opende Infrabel officieel de Gentboog voor het treinverkeer. Deze verbindt de lijn 10 met de lijn 59 richting Gent ter hoogte van Melsele (zie ODB 77, blz. 43).

Goederentreinen kunnen nu rechtstreeks vanuit de Waaslandhaven op de linker Scheldeoever naar Gent, Zeebrugge of Tourcoing rijden zonder eerst in Antwerpen-Schijnpoort kop te moeten maken.

De tijdswinst bedraagt ongeveer 1h30.

De heraanleg van de spoorlijn naar Lanaken

De werken voor de heraanleg van de spoorlijn Maastricht - Lanaken (6 km) gaan goed vooruit. Begin juni werd begonnen met de aanleg van een nieuwe bundel langs het Albertkanaal. De eerste treinen zouden begin 2010 moeten rijden. Vooral de papierfabriek Sappi zal van deze lijn gebruik maken.

Vanaf 2010 zullen jaarlijks 400.000 t goederen per spoor vervoerd worden, wat betekent dat er dagelijks 300 vrachtwagens minder op de weg zullen zijn.

De investering bedraagt € 128 miljoen, gefinancierd door de gemeenten Maastricht en Lanaken, de Belgische en Nederlandse provincie Limburg, Prorail en Europa.

Op 25 mei 2008 heeft een Boeing 747 van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Kalitta Air tijdens het opstijgen een noodstop moeten uitvoeren wegens een technisch probleem. De jumbojet is een heel eind voorbij de startbaan tot stilstand gekomen en door de schok in verschillende stukken gebroken. Had hij nog enkele meters verder gegleden, dan zou hij van het talud gevallen zijn op de verbindingsoog die de luchthaven met Leuven verbindt. Op 26 mei rijdt motorstel 654 als CityRail 3760 Braine-le-Comte - Leuven op lijn 36 voorbij de restanten van de 747.

Dominique ALLARD.



Geldautomaten

De NMBS-Holding heeft een akkoord afgesloten met Fortis Bank voor de installatie van bijkomende geldautomaten in 40 stations.

Momenteel vinden we deze verdelers al terug in acht stations (Brussel-Zuid, Namur, Ottignies, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Leuven, Brugge en Gent-Sint-Pieters). De eerste verdelers werden in 2006 geïnstalleerd in Brussel-Zuid.

ATF - Kinkempois bestaat 20 jaar

Om zijn 20-jarig bestaan te vieren, heeft ATF (Amicale de la Traction Ferroviaire) te Kinkempois een opendeurweekend georganiseerd op 17 en 18 mei. Heel wat materieel was voor de stelplaats samengebracht en de 5142 was herschilderd in de gele proefschildering naar aanleiding van het uitbrengen van een gelijkaardig model door Rocky Rail. Volgende locs waren aanwezig: 29.013 (onder stoom), 5506, 6244, 2149, 5526, 5519, 5213, 1349, 1190, 2552, 1602, 8229, 7755, 2010, 2801, 4020 CFL, 36009 SNCF, 6306, 6041, 5142, 5166, 225 026 DB en de 201.010 en 5404 die pendelritten tussen Liège-Guillemins en Kinkempois onderhieldden.

FOTO 86-92 Op 16 mei rijdt de 5529 met de 4020 over de Ourthe te Nonceveux voor de deelname aan het 20-jarig bestaan van ATF.
Christian AUCQUIERE.

FOTO 86-93 De 5142 geschilderd in de gele prototype livree.
Pierre HERBIET.

FOTO 86-94 Op xx mei verlaat een locomotieventrein Schaarbeek richting Kinkempois. Aan de 5404 hangen volgende locs : 201.010, 5166, 1190, 5506, 2801 en 2552. Bij de terugrit zal deze trein getrokken worden door de 29.013.
Simon DE RIDDER.





Zoals vermeld werd in de vorige *OP DE BAAN* hebben de twee 60'ers van de "Carrières de Wallers" op 29 april 2008 per vrachtwagen Momignies verlaten.

De 6019 werd, door bemiddeling van TSP, verkocht aan een derde.

CFV3V zal daarentegen de 6086 bewaren. De twee locomotieven werden gelost te Mariembourg op het oude vertrekspoor richting Doische, waarop een voorlopige helling werd aangelegd.

De 6019 zette haar reis naar Schaarbeek verder op 15 juni 2008, gesleept door de 6077.



FOTO 86-56 ↑ *Het konvooi met de 6019 wringt zich door de nauwe straten van Chimay.*

FOTO 86-57 ↓ *De vrachtwagen met de 6019 overschrijdt een overweg te Mariembourg.*
Michel HANSSENS.





FOTO 86-58 De 6019 werd op 29 april 2008 gelost te Mariembourg. Het betreft een spectaculaire handeling : de loc wordt via een brug met indrukwekkende helling de oplegger afgereden. Serge MARTIN.

FOTO 86-59 De vrachtwagen keerde dezelfde dag terug naar Momignies om de 6086 op te halen. Hier wordt deze in het station van Momignies de oplegger opgereden. Serge MARTIN.





FOTO 86-60 *Het konvoi met de 6086 rijdt doorheen Chimay. Het stadsbestuur liet als eerbetoon aan zijn beroemde bier, gebrouwen in de abdij van Scourmont, in deze rotonde een vergistingstank plaatsen.* Serge MARTIN.

FOTO 86-61 *Deze foto toont ons duidelijk het verschil in vrijruimteprofiel tussen de weg en de spoorweg.* Serge MARTIN.





← *De kolentrein 48647 Born - Angletfort wordt tussen Born en Ronet gesleept door de 500 1616 (G2000) van SNCF Fret. Oost-Maarland, 17 juni 2008.*
Michel DE ESCH.

Fret SNCF : een nieuwe trein door België

Sinds 15 juni rijdt Fret SNCF een steenkooltrein tussen de firma Enerco in Born (NL) en het Franse Angletfort via Maas-tricht, Visé, Ronet en de Athus-Meuse-lijn. Tussen Born en Ronet wordt de trein gesleept door één van beide G2000'en van Fret SNCF of door een van ERS gehuurde Class 66 (6602). De rest van het traject wordt gereden met een 13 of CFL3000 van Sibelit. Deze trein rijdt op dinsdag en vrijdag volgens volgende dienstregeling :

48646 ⓂⓂ : (Anglefort) - Ronet 03.53 - Visé 05.18 P - Born 06.04

48647 ⓂⓂ : Born 15.45 - Visé 16.30 P, Kinkempois 17.00/17.08 - Ronet 18.14 - (Anglefort)

Losse ritten voor de G2000 (of de Class 66) naar/van Ronet volgens onderstaande dienstregeling :

LZ 48646 ⓂⓂ : Antwerpen-Far West 00.45 - Leuven 02.06 P - Ronet 03.02

ZL 48647 ⓂⓂ : Ronet 18.29 - Ottignies 19.20 P - Watermaal 19.35 P - Antwerpen-Far West 20.58.

CROSSRAIL (DLC)

● Op 9 april 2008 begon een nieuw filiaal van Crossrail (Crossrail Italia Srl) zijn activiteiten in Italië. Er worden twee TRAXX-en van het type F140 (3 en 15 kV) ingezet die bij MRCE worden gehuurd : E484 901 en 902 SE.

In de beginfase worden wekelijks 10 treinparen gereden tussen Domodossola en de terminal van Novara Boschetto. In de toekomst zal ook naar Lugo (50 km ten zuidoosten van Bologna) worden gereden.

● Crossrail voorziet de inzet van de TRAXX'en E186 144 en 145 van en naar Nederland.

● Crossrail zal vanaf 31 december 2008 bij BTMU twaalf TRAXX'en type F140AC2 leasen. Ze zullen roze en grijs geschilderd worden.



De E 484.901SE van Crossrail Italia tijdens de inhuldigingsceremonie te Domodossola op 9 april 2008.

Marco Cacoza.

Kolentrein 48647 Born - Angletfort wordt gesleept door de 6602 van ERS - verhuurd aan Fret SNCF - tussen Born en Ronet. We zien de trein hier op de oever van de Maas in de buurt van Beez, nabij Namur. 20 juni 2008.

Christian AUCQUIERE.





FOTO 86-62 De twee diesellocomotieven Class 66 van Railion Nederland, 266 452 en 266 453, rijden samen met de 266 107 van Schenker (Railion-Deutschland) in een driedaagse omloop voor Opel- en Fordtreinen. In het overzicht werden enkel ritten bij daglicht opgenomen:

LOCO 1 : 47612 ①③④ FKGG 08.10 - Sloe 12.25 - 49613 ①③④ Sloe 13.21 - FKGG 16.59 - 47610 ①-④⑤ FKGG 18.19 - Sloe 22.27

LOCO 2 : 47558 ①-⑥ BOCH 11.30 - OORDE 16.50

LOCO 3 : 47571 ①-⑤ OORDE 16.02 - BOCH 21.09

(afkortingen : BOCH = Bochum (D), FKGG = Genk-Goederen, OORDE = Antwerpen-Oorderen, Sloe = Sloe (NI).

Op 2 juni 2008 sleepte de 266 107 uitzonderlijk een schroottrein tussen Genk en Châtelet, hier gefotografeerd langs de Maas in Sclaigneaux. De eerste omloopdag wordt gereden door een NMBS-bestuurder van Genk-Goederen waardoor de locomotief voor deze trein kon worden ingezet.

Christian AUCQUIERE.

↓ Op 19 mei organiseerde ERS weer een scholingsrit voor haar bestuurders tussen Rotterdam Maasvlakte en Zeebrugge. De trein werd gesleept door de Class 66 6602. Doorrit van de trein in Duffel.

Wim DE RIDDER.



2220

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 25-05-1954
Nummering : 122.020 : 25-05-1954
2220 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 25-05-1954;
Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 01-11-1956;
Brussel-Zuid : 01-05-1967; Saint-Ghislain : 02-05-1985;
Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 86-63 *Werkplaats Brussel-Zuid, 17 januari 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2234

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 01-09-1954
Nummering : 122.034 : 01-09-1954
2234 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 01-09-1954;
Stockem : 12-06-1957; Brussel-Zuid : 29-09-1957;
Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990;
Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995; .
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 86-64 *Schaarbeek-Vorming, 15 april 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2235

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 07-09-1954
Nummering : 122.035 : 07-09-1954
2235 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 07-09-1954;
Brussel-Zuid : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957;
Brussel-Zuid : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981;
Brussel-Zuid : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995;
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 86-65 *Holleken, 20 april 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2237

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 24-09-1954
Nummering : 122.037 : 24-09-1954
2237 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 24-09-1954;
Brussel-Zuid : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957;
Brussel-Zuid : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981;
Brussel-Zuid : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995;
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 86-66 *Duffel, 3 maart 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Duitsland

Uitrit van de eerste Desiro van Transregio

Vanaf december zal het regionale verkeer op de lijn Köln - Bonn - Koblenz (RB 26) en Koblenz - Mainz (RB 32) door de vennootschap Transregio (Deutsche Regionalbahn GmbH, Kaiserslautern - zie ODB 75 blz. 24) worden overgenomen. De dienst zal door nieuwe drieledige motorstellen van het type Desiro ML Siemens onderhouden worden (gelijk aan de 305 motorstellen die door de NMBS werden besteld - zie ODB 85 blz. 26-27).



Onze foto toont de overbrenging van het eerste motorstel (460 001 + 860 001 + 460 501) tussen het station van Rheydt en het proefcentrum van Siemens te Wildenrath, gesleept door de locomotief WL1 van het proefcentrum
Dr. Günther BARTHS.



Nieuwe kleuren voor de V200'en

220 053 Wij hebben reeds een foto van de 220 053 van Brohtalbahn (BRG) gepubliceerd (ODB 83 blz. 28). Deze locomotief heeft een nieuwe groene livrei gekregen in december 2007. Mogen wij u er aan herinneren dat zij in dienst werd genomen door de DB in 1957 en geschrapt werd op 27 januari 1983 te Lübeck. In 1988 werd zij aangekocht door de SBB en vernummerd als Am4/4 18466. Zij werd een tweede keer geschrapt op 30 november 1996. Vanaf 1997 werd zij bewaard door de "Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V." (GES). Verkocht in 1999 aan de Elbe-Weser Verkehrsbetriebe (EVW), ontving zij het nummer 288 en vervolgens 417.01 vanaf 2002. In juni 2007 veranderde zij opnieuw van eigenaar, nl. de Brohtal-Schmalspurreisenbahn Betriebs-GmbH (BEG), waar zij haar oorspronkelijk nummer heeft teruggekregen !

Onze foto toont de 220 053 op de draaischijf van het depot te Gerolstein, na aanvoer van een ballastrein voor de vernieuwing van de lijn Ulmen - Kaiseresch.
Wim WINDEY, 26 januari 2008.

221 135 De 221 135, die eigendom was van Barbara Pirch, de beroemdste Duitse treinbestuurster, werd verkocht aan de Bocholter Eisenbahn Gesellschaft (BEG). Zeer snel verloor zij haar oorspronkelijke rode DB-livrei, om het oranje kleedje van de BEG te krijgen.

De 221 135 op 20 januari 2008 te Emmerich waar zij wacht op de trein die haar de volgende dag naar Dormagen zal brengen.
Wim WINDEY.

De “Bolle Neuzen” van Eichholz

Het tractiepark van *Eichholz Verkehr und Logistik* telt 10 Deense “Bolle Neuzen” (reeks MY). Al deze locomotieven worden herschilderd in een historische livrei. Kort voor het einde van 2007 kreeg de MY 1125 de beroemde Santa Fe-schildering.

Hier een overzicht:

- V170 1125 (Santa Fe);
- V170 1127 (blauw-zilver);
- V170 1131 (groen);
- V170 1138 (blauw-zilver);
- V170 1142 (rood-grijs);
- V170 1143 (oorspronkelijke Deense bruine livrei);
- V170 1147 (GM-demonstratie livrei);
- V170 1149 (blauw-zilver);
- V170 1151 (blauw-zilver);
- V170 1155 (Noorse livrei) .



De V170 1125 te Haldensleben op 30 december 2007. De Santa Fe-livrei is slechts enkele dagen oud.
Wim WINDEY.

FOTO 86-67 De V170 1155 in Noorse kleurstelling en de V170 1125 slepen een ballast-trein. Grossheringen, 2 mei 2008.
Yves STEENEBRUGGEN.



EURO 2008



De grote parade te Wien-Pensing op 26 april 2008. Steve ROD.

Ter gelegenheid van het Europees kampioenschap voetbal EURO 2008 van de UEFA, dat plaatsvond in Oostenrijk en Zwitserland, hebben de Oostenrijkse (ÖBB) en Zwitserse spoorwegen (SBB) voor de gelegenheid verschillende locomotieven herschilderd.

Aldus heeft ÖBB 18 Taurussen versierd: 16 met de kleuren van elke deelnemende natie, één met de kleuren van UEFA en een laatste die alle vlaggen van de deelnemers herneemt:

- 1016 025 : Portugal
- 1116 003 : Frankrijk
- 1116 005 : Oostenrijk
- 1116 007 : Griekenland
- 1116 029 : Zweden
- 1116 031 : Turkije
- 1116 036 : Duitsland
- 1116 041 : Nederland
- 1116 056 : Roemenië
- 1116 075 : Zwitserland
- 1116 080 : UEFA
- 1116 084 : Rusland
- 1116 087 : Polen

- 1116 108 : Kroatië
- 1116 232 : Spanje
- 1116 264 : EURO
- 1216 004 : Italië
- 1216 226 : Tchechië

Deze versieringen zijn zowel origineel als mooi. De ÖBB heeft op 26 april in het station Wien-Pensing een grote parade georganiseerd waaraan de 18 locomotieven deelnamen !

Van zijn kant heeft de SBB twee machines herschilderd, namelijk de 460.044 en de 460 065.



FOTO 86-68 Op 5 maart 2008, doorrit te St Georgen ob Judenburg van de "Rusland-loc" 1116.084. Michel HANSENS.

Op 13 januari 2008 wacht de "Zweden-loc", de 1116 029, op het vertreksein in de uitrijbundel van Gremberg Gnf (Köln) voor een trein met bestemming Aachen-West. Wim WINDEY.



Op de 1116 264 - de EURO-loc - zijn alle deelnemers gegroepeerd rond de Zwitserse en Oostenrijkse nationale kleuren. Linz 13 juni 2008. Wim DE RIDDER.

FOTO 86-69 De 1116 005 als "Oostenrijk-loc" te Kirchstetten (bij Neulengbach) met IC naar Wien. Philippe DE GIETER.





↑ FOTO 86-70 De "Nederland-lok" 1116 041 was op 5 maart 2008 onderweg te St Georgen ob Judenburg.
Michel HANSSENS.

→ De 460.044 van de SBB op kop van de IR 1731 Geneve-Aéroport - Brig, kort na zijn vertrek naar Aigle.
Patrice AIROLDI.

↓ De aankomst te Wien-Pensing van de 18 locomotieven, met aan kop de 1116 005 die Oostenrijk vertegenwoordigt. De volgende machines zijn 1116 007, 1116 036, 1116 029, 1116 087, 1116 041, 1116 108, 1216 004, 1016 025, 1116 053, 1116 003, 1116 084, 1116 232, 1116 031, 1116 080, 1116 264, 1116 075 en 1216 226.
Patrice AIROLDI, 26 april 2008.



Verenigd Koninkrijk

Een 86 in reizigersdienst

Hull Trains zet sinds begin dit jaar terug een Class 86 in voor de sleping van reizigerstreinen. Dit bedrijf maakt deel uit van de groep "First", een privéoperator die reizigerstreinen verzorgt op het Britse spoornet volgens het principe van vrije toegang tot het net. Dit is verschillend tegenover het merendeel van de operatoren die toestemming krijgen van de overheid om een gedeelte van het net uit te baten aan de hand van een offerte. Hull Trains is actief op de ECML (East Coast Mainline) tussen London Kings Cross en Hull.

Hull Trains beschikte sinds mei 2005 over 4 vierledige motorwagens van het type 222 "Meridian", gebouwd door Bombardier te Brugge. Een van deze stellen is echter, tijdens een onderhoudsbeurt in januari 2007, bij het lichten van de hefbrug gevallen.

Hierbij werden twee rijtuigen onherstelbaar beschadigd. Hull Trains huurde, ter vervanging van dit dieselstel bij AC Locomotive Group een historische locomotief (de 86 101) en een stam Mark3-rijtuigen. Deze combinatie rijdt sinds 11 januari 2008 treinen tussen London Kings Cross en Doncaster, waarbij een 222'er de aansluiting verzekert naar Hull.

Aan deze tijdelijke situatie kwam een eind op 20 april toen twee motorwagens



FOTO 86-71 Een trein Doncaster - London Kings Cross, gesleept door de 86 101 rijdt door Sandy op, 17 februari 2008. Philippe DE GIETER.

reeks 180 "Adelante" (180 111 en 113) geleased werden om deze diensten te rijden. Van deze reeks werden 14 eenheden gebouwd in 2000/2001 door Alstom voor First Great Eastern, maar ze voldeden niet aan de verwachtingen en het merendeel kwam op een zijspoor terecht. Hull Trains wenst nog twee bijkomende 180'ers aan te kopen om hun park eenvormig te maken.

De drie resterende 222'ers zouden door East Midlands Trains, reeds eigenaar van 23 gelijkaardige stellen, overgenomen worden.

English Electric en British Rail bouwde tussen 1965 en 1966 honderd 86'ers voor inzet op de WCML (West Coast

Mainline - London-Birmingham-Liverpool). Deze lijn werd trouwens onlangs geëlektrificeerd. Doorheen de jaren zijn er meerdere aanpassingen gebeurd zoals het verhogen van de maximum snelheid (180 km/h ipv 160), een aangepaste ophanging en de mogelijkheid tot het rijden in treinschakeling of trek/duwmodus. Door al deze aanpassingen ontstonden er zes subreeksen.

Freightliner heeft nog 15 machines van de subreeks 86.6 en één 86.5 in dienst. De andere 86'ers zijn reeds jaren uit het spoorweglandschap verdwenen. De laatste reizigersdiensten met 86'ers werden in september 2005 tussen London en Norwich gereden voor rekening van Anglia.

Oostenrijk : eerste Railjet wordt getest

De ÖBB is volop bezig met het uittesten van de Railjets. De Railjets worden normaal in december van dit jaar in gebruik genomen. Iedere Railjet bestaat uit zes permanent aan elkaar gekoppelde rijtuigen (dankzij een automatische koppeling - behalve aan beide uit-einden) en kunnen in trek/duwmodus rijden. De Railjets bieden een zeer hoog comfort en zijn geschikt voor 230 km/h (wel op de aangepaste lijnen). Voor meer details zie ODB 80 pagina 43

FOTO 86-72
Een Railjet, bestaande uit vier rijtuigen en loc 1216 201, wacht op 21 mei 2008 te Unzmarkt tijdens een testrit op het vertreksein.
William BOECKX.



ALSTOM stelt de PRIMA II voor

Alstom Transport stelde op dinsdag 20 mei 2008 in zijn "Centre d'Excellence" te Belfort zijn nieuwe generatie locomotieven "Prima II" voor. Ze zijn modulair, overal inzetbaar en voorzien van een nieuw uiterlijk.

Men stelde er de elektrische versie van deze nieuwe generatie locomotieven voor. Het betreft een modulair platform, voorzien van perfect beproefde en gestandaardiseerde componenten. De klant ontvangt een uiterst betrouwbaar product dat probleemloos de moderne evolutie kan volgen en makkelijk in onderhoud is. Deze interoperationele locs zijn geschikt voor grensoverschrijdende diensten binnen Europa en kunnen voor de rest van de wereld aangepast worden. De nieuwe PRIMA's vonden intussen hun eerste afnemer : de ONCF (de Marokkaanse spoorwegmaatschappij) bestelde twintig elektrische locs in november 2007.

Voor het concept PRIMA II werden de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van elektronica toegepast. Hierdoor kunnen deze krachtvoertuigen functioneren onder vier verschillende spanningen en een vermogen van 4000 tot 6400 kW ontwikkelen. Overeenkomstig de door de klant ge-



De nieuwe generatie PRIMA-locomotieven valt ogenblikkelijk op door hun nieuwe design.
Alstom

kozen configuratie haalt de loc een snelheid van 120 tot 200 km/h.

Het uiterlijk van de PRIMA II voldoet aan de nieuwste normen qua veiligheid. De locomotieven zijn makkelijk te onderhouden.

De grote en brede voorruit van de stuurposten bieden de machinisten een ongeëvenaard zicht.

De operatoren kunnen op de grote zijwanden makkelijk hun logo's of andere boodschappen kwijt.

Ondanks het feit dat de PRIMA II ontwikkeld werd in Belfort (en er wordt gebouwd) doet men beroep op de vakennis van de andere vestigingen van Alstom Transport in Frankrijk (Le Creusot, Ornans, Tarbes en Villeurbanne) en België (Charleroi).

Alstom, een ronkende naam in de spoorwegwereld, bouwde sinds de lancering van het gamma en de voorstelling van het prototype in 1999, meer dan 1750 PRIMA-locomotieven.



Sedert het voorjaar worden meerdere 189'ers ingezet door Veolia Cargo in Nederland. De 189 095 sleept hier de 69270 Botlek - Köln Nippes. Horst-Sevenum, 8 mei 2008.

Michel DE ESCH.



Frankrijk

Nieuw spoorwagematerieel voor Corsica

De eerste gelede motorwagen van het type AMG-800 (Autorail Metrique Grand confort), geschikt voor meterspoor, kwam op 23 juni 2007 toe in Ajaccio. Daarna werd dit dieselstel tot eind maart 2008 onderworpen aan een rigoureuze testprogramma.

De CTC (Collectivité Territoriale de Corse - regionale overheid Corsica) plaatste op 21 september 2003 bij het Franse CFD te Bagnères de Bigorre, na een Europese aanbesteding, een order voor 9 dieselstellen, bestemd voor de CFC (Chemins de Fer de la Corse). Op 19 oktober 2004 werden drie extra eenheden besteld. De totale investering bedraagt € 42 miljoen.

Elk rytuig is uitgerust met één Deutzdieselmotor van het type BF8M van 440 kW en een hydraulische Voith-overbrenging. Het geleverde hoge vermogen (880 kW) maakt dit materieel geschikt voor het zeer heuvelachtige profiel van het CFC-net. De maximale snelheid bedraagt 100 km/h. De steile hellingen tot 30% kunnen aan 83 km/h bereden worden.



FOTO 86-73 Een dieselstel AGM 800 te Ajaccio op 1 april 2008.

William BOECKX.

Iedere AMG-800 weegt rijaardig 70,8 ton en is 40 m lang. Ze bieden 88 zitplaatsen en 16 klapstoeltjes in tweede klas. De maximale capaciteit bedraagt 200 reizigers. Ze zijn voorzien van airconditioning, een omroepinstallatie, informatieborden voor de reizigers en twee plaatsen voor personen met verlaagde mobiliteit. Er kunnen drie dieselstellen onderling gekoppeld worden.

De dieselstellen zullen tussen Ajaccio en Calvi ingezet worden. De reistijd tussen

Ajaccio en Bastia (nu meer dan vier uur) zal dan minder dan drie uur bedragen.

Dit nieuwe meterspoormaterieel is een succes. De Tunesische spoorwegen bestelden in januari 2005 tien identieke motorwagens.

Het bestuur van de Franse regio Provence - Alpes - Côte d'Azur plaatste in december 2006 een order voor twee eenheden (+ twee in optie), die aan de Chemins de Fer de Provence (CP) geleverd worden.

TELEX.....

DUITSLAND

● De verbinding RE9 (Regio Express) Aachen - Siegen wordt vanaf 2020 uitgebaut door de vennootschap Heidekrautbahn (een dochteronderneming van DB). Men gaat gebruik maken van motorwagens van het type TALENT 2.

NEDERLAND

● Vier Wadloppers van de NS (zie ODB 85 p. 44-45) werden verkocht aan Polen: de 3105, 3110, 3222 en 3226. Zij verlieten Nederland op 13 juni. De verkoop van andere DH's aan Albanië is nog niet gerealiseerd.

● Railion Nederland verhuurt sedert 20 april 2008 locomotieven van de reeks 1600 aan ACTS voor de opleiding van bestuurders. ACTS wenst vier 1600'en te huren bij NS om de reeksen 1250 (ex-NS 1200) en 6700 (ex-NMBS 62/63) te vervangen die als gemengde tractie worden ingezet bij het slepen van goederentreinen.

ZWITSERLAND - FRANKRIJK

● Wegens werkzaamheden aan de bovenleiding zet Travys (exploitant van de lijn Vallorbe - Le Brassus) de motorwagens X2866 en X2895 in, die gehuurd worden bij de SNCF. Deze motorwagens werden ook aan de SBB verhuurd om het hoofd te bieden aan het drukke verkeer naar aanleiding van Euro 2008.

ANGEL TRAINS

● Angel Trains (zie OP DE BAAN 84 pagina 33) werd verkocht aan het Australische consortium dat wordt gevormd door Babcock & Brown, AMP Capital Investors, Deutsche Bank en de groep Access Capital Advisers.

PORTUGAL

● De Portugese regering heeft een offerte uitgeschreven voor de bouw van de eerste sectie van de hogesnelheidslijn tussen Poçeirão en Caia (167 km), op de lijn Lisboa - Madrid. Het project omvat eveneens de bouw van een conventionele lijn (92 km) tussen Évora en Caia, zodat een recht-



Zoals gemeld in ODB 84 pagina 31 heeft de SBB bij Stadler Winterthur AG 21 tweespannige (15 + 25 kV) rangeerloco's op twee assen besteld. Deze voertuigen (de toekomstige reeks Ee 922) wegen 40 ton en halen een snelheid van 100 km/h. Hierboven een virtuele voorstelling van deze nieuwe machines. Stadler.

streekse verbinding met de haven van Sines wordt gerealiseerd. De kandidaten krijgen vier maanden om zich kenbaar te maken. De bouwwerken zouden moeten starten in 2010. De indienstername is voorzien voor september 2013.

Gisteren

Het station van Linkebeek bevindt zich aan kilometerpaal 7,7 van de lijn 124 Brussel-Zuid - Charleroi, tussen Ukkel-Kalevoet en Sint-Genesius-Rode. Dit baanvak werd op 22 december 1873 geopend. Aanvankelijk was er in Linkebeek slechts een tijdelijk station, ondergebracht in een goederenwagen. Het definitieve station werd pas in 1887 geopend. Door de aanleg van een aansluiting naar de oostelijke ringlijn rond Brussel (lijn 26 Schaarbeek - Halle) werd het station belangrijk. Deze lijn werd op 19 juli 1926 geopend tussen Schaarbeek en Linkebeek, het baanvak Linkebeek - Halle werd op 30 januari 1930 ingehuldigd. Oorspronkelijk kruiste lijn 26 de lijn 124 gelijkgronds. Pas tijdens de elektrificatie van lijn 124 werd deze kruising vervangen door een overbrugging. In 1980 werd het oude stationsgebouw gesloopt om plaats te maken voor een lelijke nieuwbouw in "bunker"-stijl. Dit dure station zou echter slechts enkele jaren gebruikt worden. Het werd al snel het slachtoffer van besparingen... Boven: de foto werd gemaakt aan het begin van de vorige eeuw, toen de samenleving nog geen stress kende. De lijn 26 en de ver-takking zouden pas 20 jaar later worden aangelegd. Verzameling TSP.

Onder: FOTO 86-74 Deze foto dateert van 18 juni 2008. De 186 196 (de eerste van 40 door B-Cargo gehuurde TRAXX-en en de toekomstige 2804) rijdt van Charleroi-Sud naar Antwerpen-Noord voor het testen van de GSM-R. Het station is verlaten en wordt blootgesteld aan vandalen. Het was eens de bedoeling om in het gebouw een nieuwe seinpost in te richten, maar dit ging niet door en het voorziene lokaal werd nooit gebruikt... De bouw van het GEN zal deze plaats grondig doen veranderen. We zullen hier binnenkort op terugkomen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Vandaag

50 jaar geleden

Vijftig jaar geleden was de Expo 58 volop aan de gang. Van 14 april tot 10 oktober domineerde de tentoonstelling het Belgische dagelijks leven. Heel wat mensen kunnen zich deze gebeurtenis nog levendig herinneren. Ook het Atomium getuigt tot vandaag van dit groots evenement. We gaan op deze Expo 58 niet verder in, dat deden we reeds in Op de Baan 34 (bladzijde 4 tot 8). Hier toch drie mooie kleurfoto's van Willy DEMOULIN over het tentoongestelde spoorwagematerieel.



In totaal werden 62 spoorwegvoertuigen, waarvan 17 locomotieven, 9 motorwagens en motorstellen, 12 rijtuigen en een twintigtal goederenwagens gepresenteerd. Hierboven: de 204.009 (in werkelijkheid de vermomde 202.011) naast het prototype van de meerspannige locomotief (15 kV 16 Hz 2/3 en 20 kV 50 Hz) 1050.01 van de Oostenrijkse Spoorwegen. Hiernaast: de Ae 6/6 11427 van de SBB, het motorstel ALe 660.015 van de Italiaanse Spoorwegen en een traktie-eenheid van het TEE-dieselstel VT 11 5017 van de DB.



Hiernaast: op het linkse spoor het dak van de accumulatorwagen ETA 150.138 van de DB, daarachter de Italiaanse motorwagen ALn 773 3501. Op het middelste spoor achtereenvolgens de E 50.028 van de DB, de E10.174 en de 122.038 van de NMBS, de Italiaanse diesel-locomotief D341103 en het motorstel Budd Z 5168. Op het uiterst rechte spoor zien we de diesellocomotief 060 DB 18 (toekomstige CC 65018), gevolgd door de 201.001 (5901) van de NMBS.

Wat is er na 50 jaar met al dit materieel gebeurd?

Van het gemotoriseerde materieel zijn nu nog slechts zes locomotieven in dienst. Hieronder de 5211 van de NMBS, destijds de 204.009. Deze 53 jaar oude locomotief is de oudste nog in dienst zijnde machine, vandaag gebruikt door TUC-Rail voor het slepen van werktreinen.



204.009 (202.011 - 5211)

De 204.009 was dus een aangepaste 202.011. Het was niet mogelijk een echte 204 te exposeren aangezien al die machines nodig waren om de grote volkstoeleloop in ons land te kunnen verwerken.

↑ **FOTO BD-287** *De 202.011 werd aan de NMBS op 6 juni 1955 geleverd aan de werkplaats van Latour. Op 6 maart 1958 wordt de 204.009 via de Heilig Hartlaan overgebracht naar de Heizel.*

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

← **FOTO 86-75** *Ondanks haar 53 jaar is de 5211 nog steeds in dienst, wat zeer uitzonderlijk is voor een diesel. Op 31 mei 2005 sleept ze samen met de 5308 een ballasttrein op de hogesnelheidslijn 4 in de buurt van Brecht.*

Pierre HERBIET.



122.210 (122.038 - 2238)

FOTO BD-288 →

Op 18 februari 1958 en in de regen nadert de 122.038 de Heizelvlakte. Het konvooi dat zich heel de tijd stapvoets verplaatst, zal nu naar links afslaan richting Houbalaan in Jette.

Het Atomium en "Vrolijk België" staan nog in de steigers.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Deze locomotief werd gebouwd door de "Ateliers Métallurgiques de Nivelles" en op 31 december 1954 afgeleverd aan de stelplaats van Oostende. Korte tijd later, op 1 maart 1955 reeds, werd ze toegewezen aan Brussel-Zuid. In 1971 kreeg ze het nummer 2238. Ze werd geschrapt te Charleroi-Sud op 5 februari 2003 en ge-sloopt te Ronet in november 2004.

← **FOTO 86-76** *De 2238 op het einde van haar loopbaan, op lijn 50A bij het verlaten van Brussel-Zuid op 6 augustus 1997.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





201.001 (5901)

De derde en laatste locomotief door de NMBS tentoongesteld op de Expo was de 201.001. Voor deze gelegenheid kreeg ze in de Centrale Werkplaats van Mechelen een speciale "Expo 58"-livrei. Let wel, de fijne gele lijn tussen de twee tinten groen werd pas aangebracht op de Expo zelf.



↑ FOTO BD-289

Op 10 maart 1958 arriveert de 201.001 op de Expo-site. Het geheel wordt ter plekke gesleept door twee DB-tractors. Deze 201.001 werd aan de NMBS geleverd op 22 december 1954 (9 dagen voor de 122.038) en was de oudste van de tentoongestelde krachtvoertuigen. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

← FOTO 86-77

40 jaar later passeert de 5901 te Epegem richting Schaarbeek. Ze werd aan de kant gezet op 7 december 1987 te Antwerpen-Dam en gesloopt te Ronet op 30 april 1998. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



ÖBB 1050.01 (1141.03)

De Oostenrijkse 1050.01 was een tweespannig prototype 15kV 16 2/3 Hz en 20 kV 50 Hz, in 1957 in dienst genomen. Om haar onder 50 Hz te kunnen testen, werd een klein stukje van de lijn Wien - St. Veit an der Glan geëlektrificeerd onder 50 Hz. Ze werd ook in Duitsland getest op de Höllentalbahn, vanaf Freiburg, die geëlektrificeerd was onder 20kV 50Hz. Toen de 1141.03 na een ongeluk in 1973 zwaar beschadigd was, werd besloten de 1050.01 op 15 maart 1973 te schrappen om haar kast te kunnen recupereren en zo de 1141.03 te herstellen.



↑ FOTO BD-290

14 februari 1958. De 1050.01 wacht op de goederkoer van Jette op haar overbrenging naar de Heizel. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

← Na haar zwaar ongeval kreeg de 1141.03 de kast van de 1050.01. Zij werd geschrapt in de werkplaats Attnang-Puchheim op 1 september 2003 en bevindt zich nu in het "Bahnpark" te Augsburg. Oftering, 4 juni 1979. Claude VANDECASTEELE.



DB : V 200 049 (220 049-1)

De eerbiedwaardige reeks V 200 (in 1968 vernummerd als reeks 220) werd ontworpen door Krauss-Maffei en de DB. Na het in dienst nemen van vijf machines in 1953, bestelde de DB een reeks van 81 locomotieven, die geleverd werden tussen 1956 en 1958. Ze waren uitgerust met twee dieselmotoren van 1100 PK en een hydraulische transmissie, ze haalden 140 km/h. De laatste V 200'en werden geschrapt in 1984. Veertien van hen verhuisden echter voor een tweede leven naar Algerije, Spanje, Saudi-Arabië, Zwitserland en Italië.



↑ FOTO BD-291

Hier de V 200 049 (in dienst 26 maart 1957) uitgeweken te Brussel-West in afwachting van het transport over de weg richting Jette en de Heizel.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

← FOTO 86-78

Na haar schrapping te Lübeck op 30 december 1978 werd de 220 049 in 1982 verkocht aan de Ferrovie Suzzara Ferrara (FSF), een privénet in Italië, later FER (Ferrovie Emilia-Romagna), waar ze tot vandaag dienst doet, samen met nog vijf soortgenoten. Op 6 juni 2003 passeert ze te Paggio Rusco met een coilstrein.
Pierre HERBIET.

DB : ETA 150 138 (515.138)

De DB heeft destijds op min of meer grote schaal accumotorwagens geproduceerd. De grootste reeks was de ETA 150 (reeks 515 in 1968) bestaande uit 332 eenheden gebouwd in 1953 en tussen 1957 en 1963. De ETA 150 138 maakte deel uit van de tweede subreeks (ETA 150 101 t/m 138, later 515 101 t/m 138). Deze motorwagens wogen 49 ton (56 t voor de 515.5), hadden een vermogen van 390 kW (520 voor de 515.5) en haalden 100 km/h. Ze werden aan de kant gezet tussen 1980 en 1995.

FOTO BD-292 → 10 maart 1958, de ETA 150 138 gefotografeerd aan het Tuinwijkplein. Deze motorwagen werd vernummerd tot 515 138 en geschrapt in de stelplaats van Augsburg op 30 augustus 1988.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



DB : VT11 5017 (601 017)

Een andere eerbiedwaardige reeks van de DB: de TEE-dieselstellen VT 11.5 (reeks 601 in 1968). Alleen het aangedreven voertuig VT 11 5017 en het rijtuig VM 11 5306 werden tentoongesteld te Brussel. Deze reeks werd in dienst genomen tijdens de jaren 1957 en 1958 en bestond uit 19 stellen. Ze werden geschrapt tussen 1979 en 1988. De VT 11 5017 werd geleverd op 27 november 1957 en geschrapt op 26 september 1987. Dit stel werd verschroot door Fervet in Italië.

← FOTO BD-293 13 februari 1958. Op de goederenkoer van Jette wachten de VT 11.5 en het rijtuig op hun transfer naar de Heizel.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



DB : E 10 110 (110 110-4)

Aansluitend op de bouw van 5 prototypes, bestelde de DB maar liefst 410 locomotieven. Zij kregen de nummers E 10 101 t/m 510 (momenteel vormen ze de reeksen 110, 112 en 115) en werden tussen 1956 en 1963 in dienst genomen. Deze machines maakten deel uit van een enorm constructieprogramma van eenheidslocomotieven, uitgewerkt in 1952 en bedoeld om het hoofd te bieden aan de oorlogsravage en de vorderende elektrificatiewerken.

De reeks E 10 was bedoeld voor het reizigersverkeer. Met een vermogen van 3700 kW kunnen zij een snelheid van 150 km/h halen (160 km/h voor sommige aangepaste exemplaren). Ongeveer honderd locomotieven van de reeks 110 worden nog dagelijks ingezet.



FOTO BD-294 ↑

Op 15 februari 1958 staat de E 10 110 in Brussel-West te wachten op haar overbrenging naar het station van Jette, van waar zij naar de Heizel zal worden vervoerd.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



←

De 110 110-4 bij aankomst te Heidelberg op 14 mei 1975.

Yves STEENEBRUGGEN.

DB : E 50 028 (150 028-9)

Het hierboven vermelde constructieprogramma voor eenheidslocomotieven leidde ook tot de bouw van de reeks E 50 (later reeks 150). Deze Co'Co's waren voor de zware goederendiensten bestemd en ontwikkelden dan ook een aanzienlijk vermogen van 4500 kW.

De maximumsnelheid van deze locs, waarvan het rijklaar gewicht tussen 126 t en 128 t lag, bedroeg 100 km/h. In totaal werden er 194 exemplaren gebouwd tussen 1957 en 1973.

De laatste 150'ers verdwenen van het spoorwegtoneel in december 2003.



↑ FOTO BD-295

Op 16 februari 1958 is de E50 028 zopas op de oplegger geplaatst, die haar zeer binnenkort naar de Heizel zal overbrengen.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



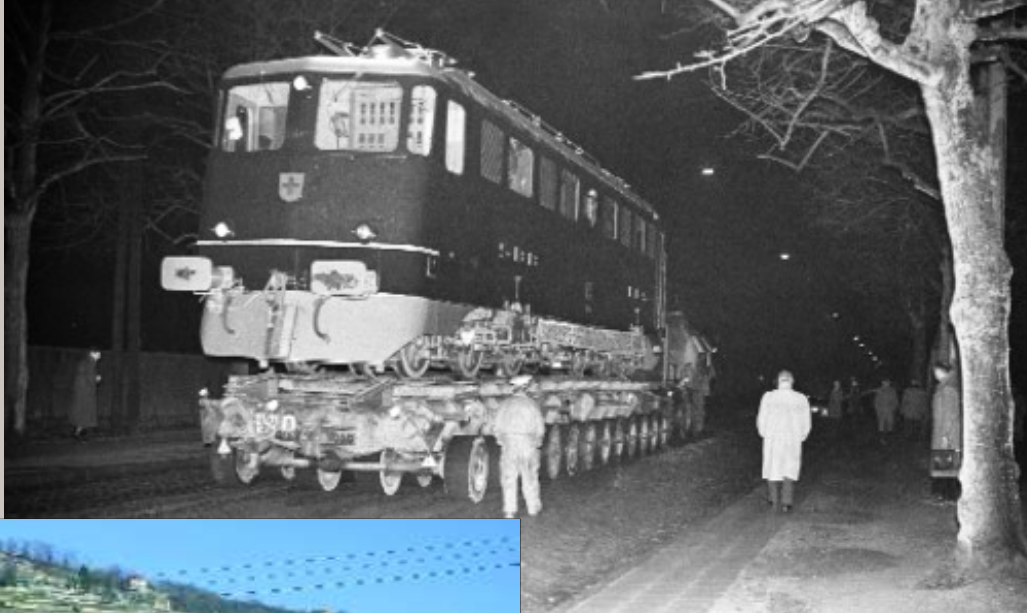
← De 150 028-9 werd op 27 februari 1999 geschrapt in het depot van Nürnberg. In september van dat jaar werd zij gesloopt.

Fulda, op 13 augustus 1978.

Yves STEENEBRUGGEN.

SBB CFF FFS : Ae 6/6 11427

De reeks Ae 6/6 werd speciaal voor de Gotthardlijn besteld. De twee prototypes Ae 6/6 11401 en 11402 werden in gebruik genomen in 1952, gevolgd door 118 eenheden geleverd tussen 1957 en 1963 (Ae 6/6 11403 t/m 11520). Dankzij hun vermogen van 6000 kW kunnen zij lasten van 600 t aan een snelheid van 75 km/h slepen over de hellingen van de Gotthardlijn, met een hellingsgraad tot 26 ‰. Hun totale massa bedraagt 120 t en de maximumsnelheid werd op 125 km/h vastgelegd. Vandaag zijn nog een honderdtal locomotieven van de reeks Ae 6/6 in dienst op het Zwitserse net.



↑ FOTO BD-296

De Ae 6/6 11427 werd 's nachts overgebracht van Jette naar de Heizel. We zien haar hier in de J.J. Crocqlaan. Deze locomotief werd aan de SBB geleverd op 30 januari 1958.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



← De Ae 6/6 11427 is tot op vandaag nog steeds actief in Zwitserland. Op 20 februari 2007 rijdt zij door het station van Rivaz.

Serge MATHEY.

SBB CFF FFS : Ee 3/3 16504

De zes locomotieven van de reeks Ee 3/3 16501 t/m 16506 werden in 1957 en 1958 in gebruik genomen. Ze hadden een bijzondere uitrusting om onder twee verschillende spanningen (15 kV 16,7 Hz en 25 kV 50 Hz) te kunnen rijden bij het uitvoeren van rangeringen in het station van Basel. Op sporen met verschillende spanningen schakelde de locomotief automatisch over op de andere spanning, dankzij de aanwezigheid van bakens. De locomotieven werden geschrapt in 2001 en 2002. Het vermogen van de 16501 en 16502 bedroeg 504 kW, de andere vier locs hadden een vermogen van 537 kW. Ze hadden een totale massa van 46 t en haalden een maximumsnelheid van 45 km/h.

→ Op 21 februari 1958 wordt de Ee 3/3 16504 in het station van Jette op een oplegger getrokken, die haar naar de Expo 58 zal brengen.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Indonesische BB 300-01 Krupp

Krupp en Daimler-Benz stelden een kleine smalspoor-diesellocomotief voor (spoorbreedte 1,067m), die bestemd was voor de Indonesische Staatsspoorwegen (DKA - Djawatan Kereta Api). Deze BoBo had een Daimler-Benz-dieselmotor van 500 kW en een hydraulische Krupp-transmissie. De locomotief had een massa van 36 t en kon 75 km/h halen. Ze behoorde tot een reeks van 30 machines (BB 300-01 t/m 30), gebouwd in 1958 en 1959.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





SNCF : BB 16002

De BB 16000 was de eerste 25 kV-snelreï-
locomotief van de SNCF. De 62 eenheden
van deze reeks werden gebouwd in 1958.
Het mechanische gedeelte erfdien zij van de
BB 9200 (1,5 kV gelijkspanning). Met een
massa van 84 t en vermogen van 3820 kW
kunnen ze een maximumsnelheid van 160
km/h halen. Hun loopbaan begon op het
noordelijke en oostelijke gedeelte van het
SNCF-net, in de stelplaatsen van Lens,
Strasbourg en Paris-La Chapelle. Sinds
1978 behoren alle locomotieven toe aan de
depots van Paris-La Chapelle en Achères.



FOTO BD-298 ↑ De BB 16002 werd op
5 maart 1958 van Jette naar de Heizel
overgebracht. We zien haar hier mid-
den op het kruispunt van de E. Masoin-
laan en de Heilig Hartlaan.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



← **FOTO 86-79**
De BB 16002 in Tourcoing op 28 juni 1986.
De loc rijdt nog steeds haar diensten van-
uit het depot van La Chapelle en draagt de
"multiservice"-livrei. Na Expo 58 werd zij
op 27 december 1958 in dienst genomen
te Strasbourg. Van 1 juni tot 17 juli 1962
muteerde zij kortstondig naar Paris-La Vi-
lette. Op 21 februari kwam ze in Paris-La
Chapelle terecht, waar ze zou blijven tot
haar transfer naar het depot van Achères
op 2 juni 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

SNCF : 060 DB 18 (CC 65018)

Met de CC 65000 (ex-060 DB) werd
in Frankrijk de dieseltractie inge-
voerd. Alstom bouwde 20 eenhe-
den tussen 1956 en 1958 die voor-
zien waren van twee GMO-diesel-
motoren van elk 900 pk. Zij be-
reikten een snelheid van 130
km/h. Na hun verblijf in ver-
schillende regio's (Elzas, Côte
d'Azur), werden ze vanaf 1960 sa-
mengebracht te La Rochelle en
vanaf 1979 in Nantes, waar ze
werden geschrapt tussen 1982 en
1988. Het type 060 DB werd ook
verkocht aan Algerije (37 stuks)
en aan Argentinië (25 stuks).



FOTO BD-299 ↑ Op 9 februari 1958
staat de 060 DB 18 in Brussel-West te
wachten op haar overbrenging naar
Jette. Zij werd op 23 december 1957
aan de SNCF geleverd en begon er haar
loopbaan in het depot van La Rochelle
op 18 januari 1958.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



← **FOTO 86-80** De CC 65018 wacht op
haar volgende dienst te Nantes op 1 fe-
bruari 1981. Zij zal geschrapt worden
op 7 januari 1987 in het depot van Nan-
tes.
Pierre HERBIET.

SNCF : 040 DE 591 (BB 63591)

Met het einde van de stoomtractie in zicht - in rangeerdiensten en op regionale lijnen - bestelde de SNCF tussen 1953 en 1971 niet minder dan 853 locomotieven type 040 DE (vervolgens BB 63001 t/m 63250, 63401 t/m 63423, 63501 t/m 64080) bij Brissonneau & Lotz. De BB 63001 t/m 250 hadden een vermogen van 600 pk, de volgende 825 pk. Zij wogen 68 of 72 ton en reden 80 km/h. Momenteel zijn er reeds een 200-tal machines geschrapt.

→ **FOTO BD-301** De 040 DE 591 te Brussel-West op 9 februari 1958. Zij kwam op 4 februari 1958 in dienst te Toulouse en is als BB 63591 sedert 2001 nog steeds in dienst te Achères.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



SNCF : X 2816

Decauville en Renault bouwde 119 eenheden tussen 1957 en 1962. De X 2800 was een van de meest succesvolle reeksen motorwagens. Ze hadden een zeer krachtige dieselmotor van 825 pk en een hydraulische overbrenging.

Eind van de jaren '70 werd de reeks volledig gemoderniseerd. In 2008 zal de reeks definitief worden geschrapt.

← **FOTO BD-302** De X 2816 werd tentoongesteld te Brussel. Brussel-West, 15 februari 1958.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FOTO 86-81 →

De X 2816 behoort nog steeds tot het effectief van de werkplaats Lyon-Vaise, waar zij wacht op zijn schrapping. Dit exemplaar werd gebouwd door Decauville en aan Toulouse geleverd op 4 februari 1958. Na Expo 58 werd hij op 29 december 1958 toegewezen aan La Rochelle, muteerde op 30 mei 1967 naar Saint-Etienne, op 1 juli 1971 naar Lyon-Vaise. Op 23 mei 1973 keerde hij terug naar Toulouse om op 8 mei 1978 voor een laatste maal te muteren naar Lyon-Vaise.

In juni 2006 verlaat een trein, samengesteld uit drie bijwagens, ingesloten tussen twee motorwagens X 2800 Lyon. Vooraan de X 2816.

Christian VANHECK.



SNCF : Z 5168

Tussen 1954 en 1958 werden 82 inox-motorstellen Z 5100 gebouwd voor de voorstadsdiensten van Paris. Zij reden onder 1,5kV en bestonden uit een motorrijtuig, een tussen- en een stuurstandrijtuig. Het laatste exemplaar werd geschrapt op 11 september 1998.

← **FOTO BD-303** De Z5168 en stuurstandrijtuig ZS 15168 te Brussel-West op 6 februari 1958. Dit motorstel werd officieel geleverd op 23 februari 1958 aan de werkplaats Mont-Rouge, waar het geschrapt werd op 14 augustus 1982.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





RATP M3001

De RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) toonde de M3001, een motorwagen op luchtbanden, van de Parijse metro.

Dit 4-assig materieel, met één motor per as, had een vermogen van 265 kW en woog 22,6 t.

FOTO BD-304 →

Een opname tijdens de Expo 58.

5 juni 1958.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FS : D 341.103 (D 341.1003)

De Italiaanse spoorwegen waren aanwezig met vijf voertuigen: 2 diesellocomotieven, 2 motorwagens en 1 motorstel.

De D 341.103 (vernummerd naar D 341.1003) maakte deel uit van een reeks van 16 locomotieven met een vermogen van 970 pk met elektrische transmissie.

Ze werden gebouwd tussen 1957 en 1959 en waren bestemd voor bochtige lijnen met een lage asdruk. Deze locomotieven van 66,5 ton reden 100 km/h. De laatste werd geschrapt einde jaren 1980.

De D 341.1003 werd gebouwd door FIAT en na haar schrapping aangekocht door het privénet FAS voor de levering van wisselstukken.

← FOTO BD-305

De D 341.103 te Jette op 19 februari 1958; ze zal weldra worden overgebracht naar de Heizel.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FS : D 342.401

De FS nam in 1958 twee prototype-locomotieven (D 342.401 en 402 - later D 342.4001 en 4002) in dienst. Zij hadden een hydraulische transmissie, waren uitgerust met twee dieselmotoren van 550 kW en werden gebouwd door Ansaldo. Er kwam een vervolgreeks in 1961 en 1962 van 15 eenheden (D 342.4003 t/m 4017). De laatste drie hadden twee motoren van 645 kW.

Ze werden alle geschrapt begin 21ste eeuw; de D 342.4001 in december 2002.

FOTO BD-306 →

De D342.401 samen met motorstel ALe 660.015 te Brussel-West op 21 februari 1958.

Bruno DE DONCKER, verzameling TSP ©.



FS : ALe 660.015

Van de motorstellen ALe 660 werden slechts 15 eenheden gebouwd tussen 1955 en 1957. Zij hadden een vermogen van 600 kW en reden onder 3 kV gelijkspanning. Ze haalden maximaal 130 km/h en wogen 62 ton. Ze konden gekoppeld aan een stuurstandrijtuig worden ingezet. De reeks werd geschrapt tussen 1997 en 2002.

FOTO BD-307 →

De ALe 660.015 werd getoond tijdens Expo 58. Op 21 februari 1958 werd het gefotografeerd te Brussel-West. Het werd geschrapt in december 2002.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FS : ALn 668.1403

De FS heeft steeds veel motorwagens in dienst gehad. FIAT bouwde van deze reeks 80 exemplaren in de periode 1956 - 1963. De reeks ALn 668.1400 beschikte over twee dieselmotoren van 110 kW met een mechanische transmissie. Hun asindeling was (1A)(A1). De maximale snelheid was beperkt tot 110 km/h. Vanaf 1996 werd de reeks uit omloop genomen.

← FOTO BD-308

De ALn 668.1403 te Brussel-West op 11 februari 1958. Deze motorwagen werd geschrapt in 1997.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FS : ALn 773.3520

De motorwagens ALn 773.3501 t/m 3570 werden gebouwd door OM (Officine Meccaniche) tussen 1956 en 1962. Zij waren uitgerust met twee dieselmotoren van OM-Saurer, elk met een vermogen van 140 kW, gekoppeld aan een hydraulische overbrenging. Zij wogen 43 ton en bereikten een snelheid van 110 km/h. Zij werden geschrapt tussen 1989 en 1993. Meerdere exemplaren werden aan privénetten verkocht.

FOTO BD-309 →

De ALn 773.3520 op de goederenkoer van Jette op 10 maart 1958.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Gebouwd in België



TAIWAN

Ct nr. 370

Taiwan telde ooit 36 suikerrietnetwerken. Hiervan zijn er vandaag nog slechts drie actief. Vijf andere netten werden tot recreatiepark omgevormd. Het park van Wushulin bezit een Ct (spoorbreedte van 742 mm), die in 1948 werd gebouwd door Tubize (fabrieksnummer 2354), drie jaar voor men de constructie van stoomlocomotieven stopzette. Deze rijvaardige tenderlocomotief berijdt nog regelmatig de restanten van het suikerrietnetwerk.



De Ct nr. 370 (Tubize 2354/1948) te Wushulin (Taiwan) 24 maart 2008. Zij maakt deel uit van een lot van 26 locomotieven gebouwd door Tubize (17) en Anglo-Franco-Belge (9). Ze bestaan nog allemaal, meerdere zijn nog rijvaardig en enkele worden bewaard in Japan.
Tomas MEYER-EPPLER.

ITALIË

Bt nr. 200-02 FNM

De spoorwegmaatschappij van Tessin (FT) bestelde in 1883 bij Couillet zes kleine tweeassige tenderlocs van 18 ton. Deze werden in 1888 overgedragen aan de Ferrovie Nord-Milano (FNM). De locs kregen er de nummers 200.01 t/m 06 toegewezen en bleven tot de jaren dertig van de vorige eeuw in dienst. Er bestaan nog twee machines: de 200.05 wordt in rijvaardige toestand door de FNM (zie ODB 32 pagina 7) bewaard; de 200.02 (Couillet 650) daarentegen werd als monument voor een restaurant te Saronno geplaatst, gelegen aan de autosnelweg richting Como.



De 200.02 is opgesteld als monument. Saronno, 8 juni 2008.

Alessandro ALBE.



25 jaar geleden ...



FOTO 86-82 De 6502 werd op 1 februari 1983 gedegradeerd tot rangeerlocomotief. Ze is officieel van Hasselt naar Antwerpen-Dam gemuteerd op 28 februari 1983. Van 4 maart tot 4 augustus 1983 onderging ze een volledig onderhoud in de CW Salzannes waar ze werd herschilderd in het geel. Op 26 juli 1983 reed ze een testrit tussen Ronet en Gedinne, vergezeld van de 5203. Hier rijdt ze door het station van Beauraing, richting Gedinne.
Pierre HERBIET.

FOTO 86-83 Op 22 juni 1983 reed voor de allerlaatste keer een loc van de reeks 29 in reguliere dienst. De 2908 had de trieste eer om die dag de rangeringen te verrichten in het station van Oostende. Enkele dagen voorheen, op 7 juni, trok ze in Oostende een stel M4-rijtuigen vergezeld van een slaaprijtuig van het perron naar de bundel.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden ...



De Egyptische Spoorwegen in beeld



FOTO 86-84 ↑ De Egyptische spoorwegen (Egyptian National Railways - ENR) bestaan uit één grote hoofdas langsheen de Nijl, met talrijke vertakkingen in de Nijldelta. De lengte van het netwerk bedraagt nagenoeg 4500 km. Geen enkele lijn is geëlektrificeerd. Het park met krachtvoertuigen bestaat uit talrijke reeksen locomotieven voor het merendeel van Duitse of Amerikaanse oorsprong. De 68 Co'Co's van de reeksen 2000 en 2100 (2001 t/m 2045 en 2101 t/m 2123) werden door ADtranz gebouwd van 1995 tot 1998. Deze machines van 132 t (135 t voor 2100) werden uitgerust met een GM-dieselmotor type 16-645E3 van 1845 kW met elektrische overbrenging. Op 18 december 2007, doorrit te El Wasta van een directe trein, gesleept door de 2113. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 86-85 ↓ Men treft nog talrijke mechanische seinen van Britse oorsprong aan op het ganse net. Op 20 december 2007, rangeert de 3142 te Assouan, het meest zuidelijk gelegen eindpunt van het net. Thierry NICOLAS.





FOTO 86-86 De toestand van het materiaal is ver van schitterend. Hier de doorrit van een directe trein te Sindiyān die door de niet al te frisse 3224 wordt gesleept, op 15 december 2007. Deze loc maakt deel uit van een reeks van 38 Co'Co's gebouwd in 1960 door GM (type EMD JT22C). Deze machines van 1325 kW, 115 t zwaar halen een snelheid van 120 km/h. Zij zijn uitgerust met een GM-dieselmotor type 16-567C. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 86-87 Van 1975 tot 1984 leverde Henschel een grote reeks Co'Co's van 352 eenheden (type AA 22T, reeksen 3000, 3100 en 3200). Deze locomotieven met elektrische overbrenging zijn voorzien van een GM-motor type 12-645E3 van 1655 kW en kunnen aan 120 km/h rijden. Op 15 december 2007 heeft de 3095 zojuist het station van Tukh verlaten. Thierry NICOLAS.





FOTO 86-88 ↑ De voorstadstreinen worden vaak als het ware bestormd door de reizigers. Op 17 december 2007, klampt een tros passagiers zich vast aan de 3929 die een lokale trein in de regio van Cairo sleept. Deze locomotief maakt deel uit van de reeks 3800-3900 die door GM (type EMD G22W) in Canada werd geproduceerd. Deze Bo' Bo's worden voornamelijk gebruikt voor het slepen van voorstads- en omnibustreinen.
Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 86-89 ↓ In het station van Sidi Gaber, wachten op 16 december 2007 twee voorstadstreinen op het vertreksein. Zij zijn samengesteld uit trek- en duwstellen met locomotieven van de reeks 3800-3900. Wanneer zij de trein duwen, zijn alle vensters van de machine door metalen platen afgeschermd. Aan de rechterkant ziet men de 3833, aan de linkerkant de 3839.
Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 86-90 ↑ Op 15 december 2007 verlaat een lokale trein het station van Sindiyān. Op kop de Co'Co' 2329, die door General Electric werd gebouwd (type GE C18-71).
Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 86-91 ↓ In 1983 hebben de ENR een reeks van vijf turbotreinen in dienst genomen die door ANF-Industries in Frankrijk werden gebouwd naar het model van de RTG 2000 van SNCF. Op heden blijft er nog slechts één treinstel - genummerd 6601 en geschilderd in de nationale kleuren - in dienst. Op 15 december 2007 verlaat deze turbotrein Sindiyān met bestemming Alexandrië.
Thierry NICOLAS.



Postrijtuigen 9022 t/m 9025

In 1910 namen de Belgische Staat en de Postrijen vier houten drieassige postrijtuigen in dienst. Ze werden gebouwd door Seneffe en kregen de nummers 9022 t/m 9025.

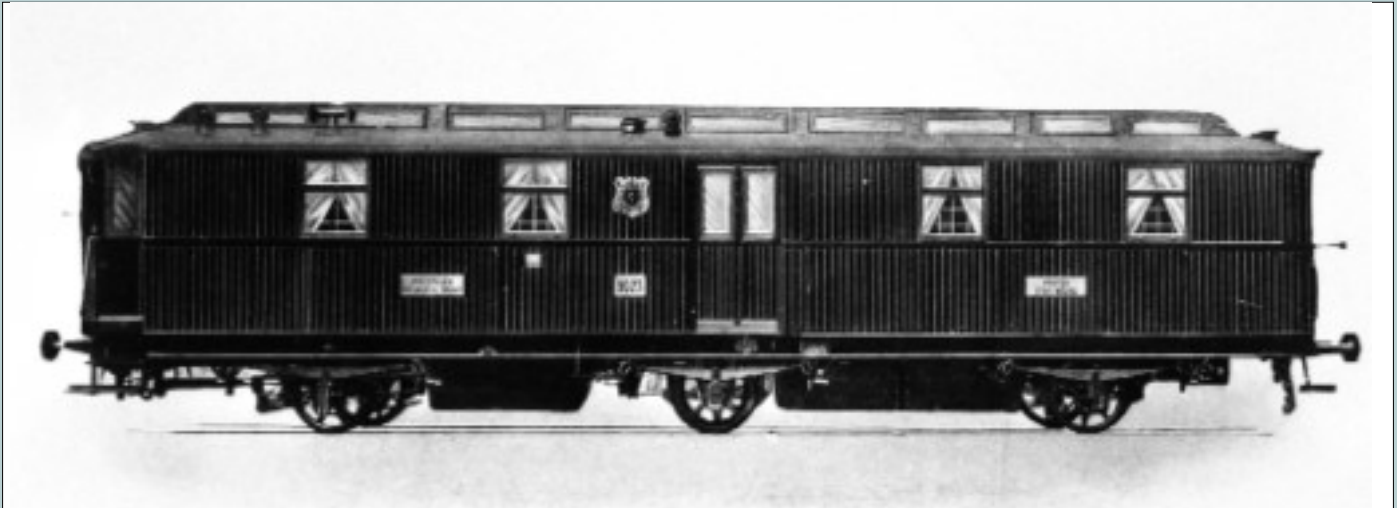
De eerste twee vervoerden hoofdzakelijk brieven, de twee andere dagbladen.

Twee rijtuigen werden getoond op de werelddtentoonstelling van 1910 te Brussel.

Op 26 juli 1932 werden deze rijtuigen overgedragen aan het Ontvangkantoor Domeinen voor verkoop. Op 9 december 1932 veranderden ze effectief van eigenaar en werden waarschijnlijk verschroot.

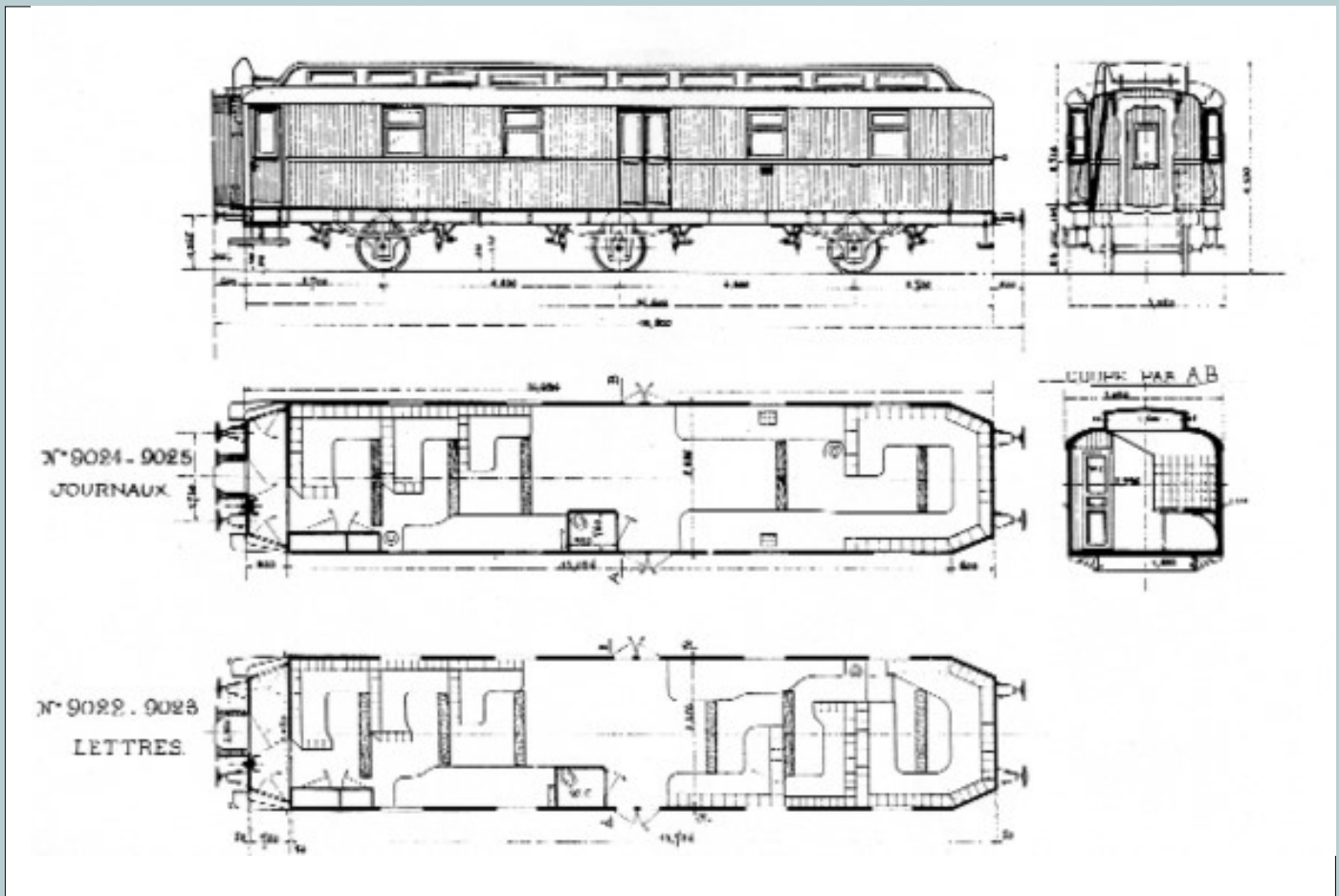
Postrijtuigen 9022-9025

Effectief :	4
Bouwjaar :	1910
Constructeur :	Seneffe
Nr. Belgische Staat :	9022 t/m 9025
Eigen gewicht :	23,975 t t
Totale lengte :	15,800 m
Totale hoogte :	4,100 m
Lengte wagenkast :	3,020 m
Lengte over de buffers :	19,200 m



Het postrijtuig 9023 werd tentoongesteld op de Werelddtentoonstelling van 1910 te Brussel.

Verzameling TSP.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling



AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER						
ma	mi	wo	do	vr	za	zo	ma	mi	wo	do	vr	za	zo
				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14
11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21
18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28
25	26	27	28	29	30	31	29	30					
OCTOBRE - OKTOBER							NOVEMBRE - NOVEMBER						
ma	mi	wo	do	vr	za	zo	ma	mi	wo	do	vr	za	zo
		1	2	3	4	5					1	2	
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30



Autorail diesel / Motorwagen

	10.05	12.05	14.05	16.05
Ciney NMBS	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy				
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy				
Ciney NMBS	11.51	13.51	15.51	17.51

Train à Vapeur / Stoomtrein

	10.10	13.30	16.10
Ciney NMBS	10.10	13.30	16.10
Halloy			
Braibant	10.17	13.37	16.17
Senenne*			
Spontin	10.31/10.35	13.51/13.55	16.31/16.35
Dorinne-D.	10.43/11.00	14.03/14.16	16.43/17.00
Purnode	11.08	14.24	17.08
Purnode	11.11	14.27	17.11
Dorinne-D.	11.19	14.35	17.19
Spontin	11.27/12.10	14.42/15.20	17.27/18.10
Senenne*			
Braibant	12.24	15.34	18.24
Halloy			
Ciney NMBS	12.32	15.41	18.32



Brocante / Rommelmarkt te Spontin

Parking difficile à Spontin, possibilité de stationnement à Ciney et Braibant.
Parking zéér moeillijk te Spontin, parkeerplaats mogelijk te Ciney en Braibant.

Trains diesel et Autorails Dieseltreinen en motorwagen

03/08/2008

Grande Brocante
de Spontin

500 Exposants

Vertrek uit Ciney elk uur vanaf 8.05
t/m 18.05.

Dienstregeling in rechte kolom
(laatste vertrek vanuit Spontin
naar Ciney om 19.30)

Ciney SNCB	8.05	9→18.05
Halloy		
Braibant	8.12	9→18.12
Senenne*	8.24*	9→18.24*
Spontin	8.28	9→18.28/35
Dorinne-D.	-	9→18.42
Purnode	-	9→18.49
Purnode	-	9→18.52
Dorinne-D.	-	9→18.59
Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*
Braibant	8.44*	9→19.44
Halloy		
Ciney SNCB	8.51	9→19.51

* Senenne: Halte op aanvraag - verwittig de bestuurder !

ONZE UITSTAPPEN

Voor groepen van minstens 30 personen

"Au Fil du Bocq"

Uitstap per trein, bezoek aan de watermolen van Spontin, maaltijd, bezoek aan "Brasserie du Bocq" en degustatie. Prijs per persoon: € 35 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites).

"Le Train Buissonnier"

Uitstap per trein, bezoek aan het dorpje Crupet (een van de mooiste van Wallonië), gastronomische maaltijd in de herberg Dol Besace.

Prijs per persoon: € 37 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites).

"Village et Terroir"

Bezoek aan de mosterdfabriek Bister "L'Impériale" te Jambes, maaltijd in de mosterdfabriek, begeleide wandeling door Spontin en bezoek aan de watermolen, rit met de trein. Prijs per persoon: € 34,50 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites)

organisatie van **Tourisme et Tradition asbl**
(+32)496/43.77.38 - info@tourisme-et-tradition.be

"Entre Bocq et Meuse"

Uitstap per trein, maaltijd op het eiland van Yvoir, bezoek aan "Brasserie du Bocq" en degustatie.

Prijs per persoon: € 30 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites)

"Héritage Ferroviaire"

Eenvoudige treinrit met commentaar voor alle gelegenheden: verjaardag, huwelijk, jubileum, ...
Prijs: op aanvraag.

AGENDA

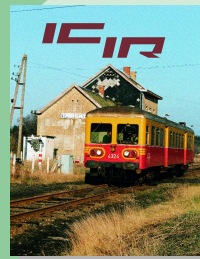
> Op 6 juli, 3 augustus, 7 september,
5 oktober en 2 november

Te Purnode, bij de aankomst van de trein rond 10.50: begeleide wandeling in de vallei van de Bocq tussen Purnode en Dorinne-Durnal of Spontin. Prijs: gratis.

> Op 3 augustus: Grote rommelmarkt te Spontin.

> Op 30 november : Sinterklaastrein.

> Op 7 december : Historische trein van Brussel naar Spontin ter gelegenheid van de kerstmarkt te Spontin. Reservatie noodzakelijk.



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 - Kp 2



PROMO €19,60

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



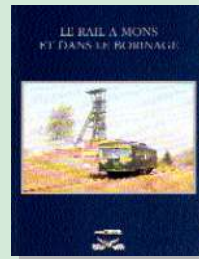
PROMO €10

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

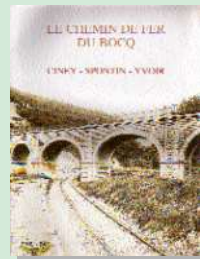


PROMO €14,40

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

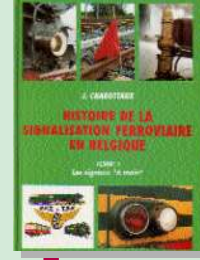


ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 112 pagina's - harde kaft
 106 kleuren foto's
 € 25,00 - 700 g



NIEUW!

ONZE SPOORWEGEN 3 Motorwagens 1980-2005 deel 2
 Fotoboek over de motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 2 toont de reeksen 46, 49, ES en het historisch materieel.
 112 pagina's - harde kaft
 110 kleuren foto'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 - Kp2



SPOORBOEKJE 1940
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - € 6,50 - 250 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



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 - € 27,00 - 750 g
 134 zwartwitfoto's



NIEUW!

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderijen van de lijndiesels. Eéntalig Frans.
 A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans.
 Gekartoneerde kaft
 € 59,00 - Kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 van H. Scaillet
 A5 - 208 pagina's
 200 afbeeldingen
 € 20 - 600 g

OP DE BAAN

OP DE BAAN

- abonnement 2008 (met ingang van 01-01-2008)
 - België € 36,00
 - buitenland (binnen 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 85 per nummer: € 8,50 260 g

verzamelband voor OP DE BAAN € 11,50 Kp 2

EN LIGNES - hors série



PROMO €5,80

hors série n°1 LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 5,80 - 255 g



PROMO €7,30

hors série n°3 LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 7,30 - 210 g



PROMO €8,80

hors série n°4 LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pagina's
 100 foto's
 € 8,80 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 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
- 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
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Stationsarchitectuur (deel II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

NIEUW



Harde gekartonnerde kaft - Formaat 21 x 15 cm - Gebonden met linnen draad. € 25 + verzendkosten (600 g). Mededeling: "Autorails"

"ONZE SPOORWEGEN 3" Motorwagens 2

Dit werk is weldra beschikbaar en is een vervolg op de vorige uitgave. In dit boek besteden we niet enkel aandacht aan de motorwagens van de reeksen 46 en 49, maar eveneens aan deze van de dienst-ES en van het Historisch Patrimonium. Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige teksten. Verschijnt september 2008.

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 86-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 78-29 ZW) : dit zijn zwartwitfoto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-09-2008; leveringsdatum: +/- 15-11-2008. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn **NIEUW BESCHIKBAAR!** Inlichtingen en bestellingen :

☎ +32 (0) 65 51 07 76 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ martinserge59@skynet.be
Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

- Prijs per foto € 1,00 7 g

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prijs per foto : € 3,72 7 g

Fotothema's

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

- Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12) € 30,00 75 g
- Nr. 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 Salzines" € 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
- Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 77 : Homologatieritten (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 78 : De 8020 van CUP? € 10,00 75 g
- Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAXX'en in België € 10,00 75 g
- Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128 € 10,00 75 g
- Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen) € 10,00 75 g
- Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux € 10,00 75 g
- Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy € 10,00 75 g
- Nr. 84 : De oranje I10-rijtuigen € 10,00 75 g
- N° 85 : Inscheping van de 51'ers SecoRail (15 foto's) € 15,00 105 g

FOTOTHEMA 86

10 foto's van groene elektrische locomotieven reeks 22 (2202, 2204, 2208, 2211, 2215, 2216, 2221, 2225, 2230 en 2234)

Prijs € 10 + verzendkosten (100 g.)
Mededeling FOTOTHEMA 86



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

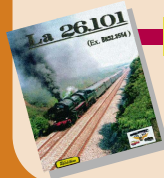
- Reeksen 1 t/m 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks) € 3,72 105 g
- Reeksen 8 t/m 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy : € 5,00 80 g
- Reeksen 21 t/m 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, 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, 2007 :
per kalender : € 5,00 postpack

DVD

- Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- De 26.101 van TSP : € 21,00 150 g
- DE TSP-REIZEN : € 25,00 150 g



De 26.101

NIEUW !

De TSP-reizen



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	EUROPA
t/m 100 g	€ 1,10	€ 2,50
t/m 350 g	€ 1,70	€ 4,90
t/m 1000 g	€ 2,80	€ 9,90
t/m 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (Kp 2)	€ 5,15	€ 18,00
Kilopost 5 kg (Kp 5)	€ 7,15	€ 26,00
Kilopost 10 kg (Kp 10)	€ 7,15	€ 39,00

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

