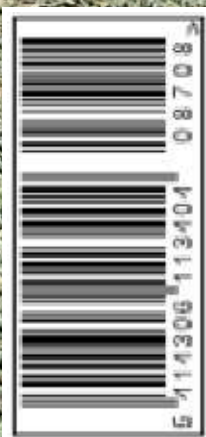


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 87 - OKTOBER 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

Het seizoen voor "le Chemin de fer du Bocq" verloopt zeer succesrijk en zal zeker alle records breken. De aanwezigheid van onze P8 is hier zeker niet vreemd aan! Er waren eveneens talrijke ritten voor groepen: verjaardagsfeesten, familieuitstappen, ritten voor kinderen, voor de derde leeftijd... Alle redenen zijn goed om een trein te charteren op de prachtige "Ligne du Bocq."

De zwakke opkomst van liefhebbers voor de ritten op het net verontrusten echter de TSP-medewerkers. Er wordt gezocht naar een grotere diversiteit. Het is echter jammer dat de prijzen, gehanteerd door de NMBS, echt ontmoedigend werken voor de organisatoren om reizen in te richten met NMBS-materieel.

Wist u dat wij de afscheidsrit van de reeks 15, met ongeveer 200 deelnemers, met een licht verlies hebben afgesloten?

Dit slechte nieuws mag echter geen domper zetten op onze andere activiteiten: een boek is reeds van de persen gerold en nog twee andere zijn voorzien voor het einde van dit jaar. Momenteel krijgt het Museum te Saint-Ghislain een nieuw dak zodat de ruilbeurzen en andere activiteiten in de toekomst droog kunnen verlopen.

Het bewaarde materieel wordt verder gerestaureerd: de 9209 en 5183 zijn bijna afgewerkt!

Veel leesgenot!

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRESDIENSTREGELING

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

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



Autorail diesel / Motorwagen

Ciney SNCB	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 SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

* Senenne: Halte op aanvraag - verwittig de bestuurder!

AGENDA

> 30 november 2008

Sinterklaastrein.

> 7 december 2008

Historische trein van Brussel naar Spontin naar aanleiding van de kerstmarkt te Spontin. Reservatie verplicht.

Zoekertjes

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

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

TE KOOP: oude en moderne kepies en dasen van NMBS-begeleidingspersoneel. €10 per stuk. Luc Ninane, rue Robert Schuman 84, 4432 ALLEUR.

TSP-agenda

- **Volgende ritten op lijn 128**: zie bovenaan deze pagina;

- **Zaterdag 30 november**: Sinterklaastrein op lijn 128;

- **Zaterdag 6 december**: ruilbeurs te St.-Ghislain van 10 tot 17 uur. 10% korting op vertoon van uw abonnementskaart.

TE KOOP: oude nummers Voie Etroite, Echo du Rail, En Lignes, Op de Rails, diverse Duitse en Engelstalige tijdschriften. Cornélis van der Loo, ☎ +32 (0)2 733 10 32.

Rechtzetting

OP DE BAAN 86

pagina 14: motorwagen 082. Datum bij de foto is 21 augustus 1982.

ALAF

ALAF organiseert op zaterdag 8 en zondag 9 november 2008, van 09.00 tot 17.00 uur, een tentoonstelling van modeltreinen.

Adres: 77 rue de la Gare
4202 OUGREE

Inkom: € 2,50.

OP DE BAAN 87



OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Patrice AIROLDI, Allesandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Christophe BISE, Jean BRUGGEMAN, Roger CRIKELAIRE, Marco CAZZOZZA, Thierry COCHIN, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gilbert LAURENT, Fernand MAES, Serge MATHEY, Pascal MARTENS, Christophe MAURISSE, Tomas MEYER-EPLER, de NMBS-groep, Alain NOUILLETAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Philippe PIRNEY, Jonathan ROUSSEL, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, SKODA, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Philippe VERELST.

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 Bocq (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 87-01 TSP organiseerde op 28 juni 2008 een afscheidsrit ter ere van de reeks 15. Vertrek vanuit Liège-Guillemins naar Rivage, Marloie, Libramont, Bertrix, Florenville, Bertrix, Dinant en Namur.

Fotostop bij de uitrit van Gendron-Celles.

TSP.

OP DE BAAN 87 - OKTOBER 2008

inhoud



8

20 JAAR GELEDEN: exit reeks 60



18

HSA : de TRAXX'en in dienst



32

De 5101 en 5146 in dienst



56

Portret : T-rijtuigen



2 Voorwoord

4 News TSP

- 4 Chemin de fer du Bocq
- 6 TSP-actualiteit

8 20 jaar geleden, reeks 60

16 Belgische actualiteit

- 16 statistieken
- 16 locomotieven
- 18 HSA : de TRAXX'en in dienst
- 22 motorstellen-motorwagens-HST
- 24 rijtuigen
- 27 allerlei
- 32 de 5101 en 5146 in dienst
- 40 schrappingen
- 42 privémaatschappijen

43 Buitenlandse actualiteit

- 43 Duitsland
- 44 Frankrijk
- 48 Zwitserland
- 44 Oostenrijk
- 50 Nederland
- 51 Tsjechië - telex

52 Beelden uit Taiïwan

56 T-rijtuigen

63 Jeugdherinneringen

64 Met Belgische roots

65 Gisteren - Vandaag

66 TSP-boetiek

ACHTERPAGINA

FOTO 87-55

De 5146 is in dienst bij Seco-Rail in Algerije. Op 29 mei sleepte zij een ballastrein en wordt zij in de buurt van Akbou bewonderd door een ooielaar. Deze vogels komen veelvuldig voor in deze streek. Pierre HERBIET.



Chemin de Fer du Bocq

De talrijke toeristische ritten op lijn 128 vereisen de inzet van talrijke medewerkers. Per exploitatiedag hebben wij minstens vier personen nodig waarvan een gebreveteerde NMBS-bestuurder en -treinbegeleider.

Tijdens het komende winterseizoen worden onderhoudswerken uitgevoerd en zullen de vrijwilligers starten met de vernieuwing van het spoor richting station Evrehaïlles-Bauché, 2 km voorbij Purnode. Zo komen we weer een stap dichterbij de Maasvallei, een plaats met een groot reizigerspotentieel.

Wenst u de handen uit de mouwen te steken en u in te zetten om ons doel te bereiken? Bent u gebreveteerd NMBS-medewerker en wil u zich inzetten tijdens onze ritten op lijn 128?

Contacteer dan Xavier VERMEIRE : +32 (0)479 91 05 26.

FOTO 87-05 ↓

Nadat de 8428 werd achtergelaten te Ciney, werd de Comet-hoogtewerker, die normaal gebruikt wordt op de Bocqspoorlijn, bij de 6077 aangehaakt. Samen met de 202.020 reed de 6077 dan richting Mariembourg om er de 6019 op te halen. De Comet-hoogtewerker werd naar Saint-Ghislain verstuurd om er gebruikt te worden bij de voorbereidende werken aan het dak van de werkplaats. Deze foto werd genomen ter hoogte van de oude stopplaats van Yves-Gomezée. TSP.



FOTO 87-03 ↑ - FOTO 87-04 ↓ De 8428 werd op 15 juni overgebracht van Saint-Ghislain naar Ciney. Zij wordt gebruikt voor het slepen van werktreinen op de lijn 128. De 6077 zorgde voor de overbrenging terwijl de 202.020 tijdens verscheidene transfers werd toegevoegd om het noodzakelijke rempercentage te bereiken. Te Assesse werd het konvooi even uitgeweken om voorrang te geven aan de IC J 2110 Brussel-Zuid - Luxembourg, die gesleept werd door de 1350. Hieronder : de 8428 bij haar aankomst te Ciney. TSP.





FOTO 87-06 ↑ Tijdens de zomer was onze P8 weer actief op “le Chemin de fer du Bocq”. Zij reed tijdens de verlengde weekends van 21 juli en 15 augustus. Zij werd ook ingezet naar aanleiding van het MOROP-congres op 4 september, op 6 september tijdens de materieeltocht en op 7 september tijdens een gewone ritdag. We zien haar hier op de helling van Senenne, tussen Spontin en Braibant. Achteraan een AK-rijtuig van de NMBS-Holding. Christian AUCQUIERE / TSP.

FOTO 87-07 ↓ Op 18 juli sleepte de 8428 een diensttrein tussen Dorinne-Durnal en Spontin.

TSP.



TSP 20 jaar geleden...



FOTO 87-08 ↑ - FOTO 87-09 ↓ Op 14 mei 1988 organiseerden de toekomstige oprichters van TSP de eerste reis: een afscheidsrit met de locomotieven van het type 204. De foto bovenaan werd gemaakt tijdens een fotostop in het station van Gendron-Celles. 20 jaar later organiseerde TSP een afscheidsrit met de reeks 15. Op exact dezelfde plaats werd weer een fotostop georganiseerd. De lijn werd geëlektrificeerd (25 kV) en het stationsgebouw is verdwenen... TSP.

TSP vandaag...





ALLERLEI

Nog drie filmopnamen

Te Saint Ghislain werden twee sequenties gedraaid: een in de 4001 voor de film "Visages" en een in het vormingsstation voor de film "Rondo". Hier waren vijf oude wagens nodig die door TSP ter beschikking werden gesteld.

Op 8 augustus laatstleden werden in het station Dorinne-Durnal filmopnamen gemaakt voor de film "Sans Rancune". Naast de 4605 figureerden in de spoorwegscènes talrijke actieve TSP-medewerkers.

De hoofdacteur, Thierry Lhermite, was die dag echter niet aanwezig. De foto werd gemaakt tijdens de opname waarin de held van de film aan het station voorbijkomt en bemerkt dat de trein zal vertrekken. Hij loopt en kan er nog nauwelijks opspringen.

De andere beelden werden gedraaid in de motorwagen. Afspraak in de filmzaal tijdens het komende voorjaar.

TSP.



Filmopnamen in het station Dorinne-Durnal voor de film "Sans Rancune".
Yves STEENEBRUGGEN / TSP

REIS

zaterdag 28 juni 2008

"Afscheid reeks 15"

Andermaal werd een afscheidsrit georganiseerd, deze maal ter ere van de reeks 15. De 1501 sleepte onze trein die bestond uit vier M2-rijtuigen van het Historisch Patrimonium van de B-Holding. Het vertreksein werd gegeven te Liège-Guillemins in de richting Marloie met fotostops te Esneux, Poul-

seur, Rivage, Hamoir, Barvaux. Via de Luxemburglijn verder naar Libramont met fotostops te Grupont en Hatrival. Na frontwisseling ging het richting Florenville, met stops te Rossart en Saint-Médart.

Tegen de avond verscheen dan eindelijk de zon op de afspraak, maar we waren reeds op de terugrit...

Er waren nog fotostops te Paliseul, Noamé, Vonêche en Gendron-Celles.

FOTO 87-10 De 1501 verlaat de tunnel van Vonêche.



Twintig jaar geleden : het einde van de reeks 60



FOTOTHEMA 87 Een lege kolentrein, ingesloten tussen twee 60'ers, heeft de elektrische centrale van Ruien (links zichtbaar) verlaten en komt aan in de NMBS-bundel. De 6034 zal zich bij de andere 60'er voegen. Samen zullen ze dan de trein naar Warquignies slepen, waar de volgende dag de wagens zullen geladen worden met steenkoolafval. Serge MARTIN.

Twintig jaar geleden werden de laatste locomotieven van de reeks 60 (6007 t/m 6091) buitendienst gesteld. Op 8 juli 1988 sleepten de 6016 en 6086 de laatste trein.

Ondanks het feit dat de locomotieven bij de meest recent gebouwde baanlocomotieven behoorden (in dienst genomen in 1964/65) was het de eerste reeks die na amper 20 jaar werd afgevoerd. Ondermeer de onbetrouwbaarheid van de dieselmotor speelde hierin

een belangrijke rol. Ook waren de te slepen lasten ten opzichte van het vermogen meestal veel te zwaar. Zo werden er ertstreinen gesleept tussen Gent-Zeehaven en Monceau met slechts één locomotief! Mede hierdoor zijn er een aantal motoren in rook opgegaan.

Eén van de grootste tekortkomingen van het dieselpark in België is altijd het gebrek aan vermogen geweest. Meer dan eens hebben de Belgische diesello-

comotieven een modderfiguur geslagen in de buurlanden.

Vandaag de dag is de situatie nog niets verbeterd. Door het beperkte vermogen van de reeks 77/78, is er meestal een treinschakeling - soms tot drie locomotieven - nodig.

Dat staat in schril contrast met de CLASS 66, en dat niet alleen op vlak van vermogen, maar ook van aankoopprijs.

Momenteel huurt de NMBS twee diesellocomotieven van het type G2000.



FOTO 87-14

Op 18 februari 1988 wordt een inspectierit van de bovenleiding uitgevoerd met het meetrijtuig ES 601. Om de frontwisselingen te vergemakkelijken werd het rijtuig ingesloten tussen de 6016 en 5101.

Hier is het konvooi aangekomen te Louvain-La-Neuve. Pierre HERBIET.



FOTO 87-99 De 6067 en 6034 slepen op 22 februari 1988 een kolentrein tussen de terril van Warquignies en de elektrische centrale van Ruïen. De trein werd gefotografeerd te Melden op lijn 85 Oudenaarde - Leupegem (- Ruïen).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 87 Deze spoorhernieuwingstrein werd door de 6016 gesleept op 11 april 1988. Hier passeert de trein het kanaal Dessel - Kwaadmechelen te Balen in de richting Leopoldsburg.
Pierre HERBIET.



20 jaar geleden...

Door de vele elektrificaties eind jaren '70, begin jaren '80, bleven er meer en meer diesellocomotieven aan de kant staan. Daardoor viel de beslissing om de veelbesproken reeks 60 geleidelijk buitendienst te stellen.

De buitendienststelling werd gespreid over een zevental jaar: 1982 (3), 1983 (10), 1984 (20), 1985 (9), 1986 (22), 1987 (9) en 1988 (12). In 1988 bleven er nog 12 locomotieven gespaard van de schrappingsgolf: de 6012, 6016, 6032, 6034, 6040, 6042, 6048, 6067, 6070, 6073, 6086 en 6089.

Op 20 januari 1987 werden er zes diesellocomotieven overgeheveld naar de dienst Baan, om in de eerste plaats spoorhernieuwingstreinen te slepen. Het ging hier om drie eenheden (6016, 6073 en 6086) uit Merelbeke, de overige drie (6041, 6052 en 6089) waren afkomstig uit Saint-Ghislain. Hun nieuwe stelplaats werd de CW Baan te Schaarbeek. De 6052, die zwaar beschadigd was op een werf te Bertrix midden 1987, werd op 1 september 1987 vervangen door de 6012 en op 9 oktober 1987 geschrapt.

De 6032, 6034, 6040, 6042, 6048 en 6067 bleven te Saint-Ghislain en werden sporadisch ingezet voor het slepen



FOTO 87-11 De 6070 van de dienst ES van Mons voor een elektrificatietrein te Jurbise op 25 februari 1988. Serge MARTIN.

van plaatselijke goederentreinen of kolentreinen tussen de terril van Warquignies en de elektrische centrale van Ruien. De 6070 werd toegewezen aan de dienst ES van Mons voor het slepen van elektrificatietreinen. Zij kwam in de plaats van de 6010 die eind 1987 werd uitgerangeerd.

Door een tekort aan locomotieven van reeks 51 te Schaarbeek werd de reeks 60 ook ingezet in het goederenverkeer naar ondermeer Monceau, Antwerpen, Waterloo, Quenast en zelfs Athus en Gouvy. Ze kwamen ook geregeld in aanmerking voor het slepen van reizigerstreinen.

FOTO 87-12 De onkruidverdelgingstrein in actie te Rognon op lijn 123 Edingen - Braine-le-Comte. 21 april 1988.

Serge MARTIN.



20 jaar geleden...

De 6052 en de 6089 sleepten de laatste IC tussen Schaarbeek en Lille op 28 mei 1987.

Juist één jaar later, op 28 mei 1988, organiseerde Philippe DEJONKERE een grote afscheidsrit voor de reeks 60. Voor deze gelegenheid werd de 6034 van Saint-Ghislain door TSP-medewerkers terug voorzien van zijn originele livree. De trein - samengesteld uit M1-rijtuigen - reed eerst naar Quiévrain waar een line-up voorzien was. Daarna werd de reis verdergezet naar Frasnes-lez-Anvaing alsook het baanvak Edingen - Braine-le-Comte (lijn 123). Deze trein was tevens de laatste trein die op dit baanvak zou rijden. 's Anderendaags werden alle 60'ers van St.-Ghislain vervangen door vrijgekomen 62'ers.

De 6012 en 6032 werden respectievelijk op 24 maart en 17 maart 1988 buitendienst gesteld en op 1 mei definitief uit de geschriften geschrapt.

Op 11 juli 1988 was er een internationale trein voorzien tussen Leopoldsburg en Frankrijk. Er was een locomotief van de reeks 51 voorzien om de trein te slepen. Maar deze werd meerdere uren opgehouden door een dodelijk ongeval. Enkel de 6016 en 6086 waren beschikbaar te Schaarbeek. Zo werden deze opgevorderd om de trein te slepen. Het zou tevens de laatste commerciële rit worden voor de reeks 60...

FOTOTHEMA 87 *Op dinsdag 23 mei sleept de 6034 samen met de 6067 de T-trein 9910 tussen St.-Ghislain en Blankenberge. Na de nodige rangeringen wordt de trein achtergelaten aan het perron om 's avonds de toeristen met de T 9930 terug naar huis te brengen.* S. MARTIN.



De 6034 werd door toekomstige TSP-medewerkers teruggebracht in zijn originele livree. Op 20 mei is de loc werkzaam te Blaton. Bij zijn terugkeer naar Saint-Ghislain rijdt de loc te Ville-Pommeroeul over het kanaal Nimy - Blaton. Serge MARTIN.

De laatste tien locomotieven werden uiteindelijk op 27 oktober 1988 buitendienst gesteld. Op 1 december volgde de schrapping uit de geschriften.

Tien van de twaalf locomotieven beleefden echter een tweede loopbaan in Italië:
- 6012 : verkocht in juli 1991 aan Gleis-

mac in Italië, ondertussen gesloopt;
- 6016 : verkocht aan Francesco Ventura te Paola, nog steeds in dienst bij AR.FER (zie ODB 77 p. 19);
- 6032 : gesloopt in 1993 te Ronet;
- 6034 : verkocht in 1991 aan SEAF te Rome (Italië), momenteel bevindt de locomotief zich bij SALCEF te Rome;



20 jaar geleden...

FOTOTHEMA 87 →\

De afscheidstrein voor de reeks 60, samengesteld uit drie M1-rijtuigen, omkaderd door de 6034 en de 6048. De 6034 is voorzien van zijn oorspronkelijk nummer: 210.034.

Fotostop te Paturages en Frasnes-lez-Anvaing. Baudouin en Philippe DIEU.

- 6040 : verschroot te Ronet in 1995;
- 6042 : verkocht in december 1990 aan LAFESD te Napoli, momenteel in dienst bij SALCEF te Rome;
- 6048 : verkocht in december 1990 aan Francesco Ventura te Paola, nog steeds in dienst;
- 6067 : verkocht in 1990 aan Francesco Ventura te Paola, nog steeds in dienst;
- 6070 : verkocht in 1990 aan Francesco Ventura te Paola, nog steeds in dienst;
- 6073 : verkocht in 1991 aan Francesco Ventura te Paola, nog steeds in dienst;
- 6086 : verkocht aan de steengroeve van Momignies, ondertussen ondergebracht bij CFV3V;
- 6089 : verkocht in juli 1991 aan CLB te Borgo Vercelli in Italië, bevindt zich momenteel bij Salvatore Esposito te Caserta.

Een aantal van de vermelde locomotieven zijn bijna langer in dienst in Italië dan ze in België rondgereden hebben.

FOTO 87-15 ↓

Op zaterdag 28 mei organiseerde Philippe DEJONKERE een grote afscheidsrit voor de reeks 60. Te Quiévrain vond een parallel plaats tussen de 6034 met originele livrei, de 6048 met groene 1970 livrei en de 6042 in het geel.

Serge MARTIN.





FOTO 87-98 Tijdens de laatste maanden van hun loopbaan sleepten de locomotieven van de reeks 60 een paar merkwaardige treinen vanuit Schaarbeek. Op 2 juni 1988 sleepten de 6016 en 6086 een lege Röbeltrain (trein met langelaste rails) tussen Gouvy en Schaarbeek. Om een losse rit te vermijden op de lijn 42 werden de beide locomotieven voor een goederen-trein geplaatst vanuit Kinkempois naar Gouvy. Een 55 bevindt zich in derde positie. Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 87 De volgende dag werden dezelfde locomotieven gebruikt voor het slepen van een lege ballastrein naar Quenast. Hier komt de trein aan te Quenast. Pierre HERBIET, 3 juni 1988.





FOTO 87-60 De 6040 verzorgt op 26 april 1988 de overbrenging van lege wagens vanuit de bundel van St.-Ghislain naar de cokesfabriek van Tertre. Deze foto werd gemaakt op lijn 100 midden het natuurreservaat. De berm, zichtbaar in het midden, is de oude lijn 100 St.-Ghislain - Tertre - Ath die werd omgelegd bij de aanleg van de autosnelweg Brussel - Paris. Serge MARTIN.

FOTO 87-13 Op 3 februari verlaten de 6040 en de 6034 Warquignies met steenkooltrein 28931 met bestemming de elektrische centrale van Ruien. De beide 60'ers bevinden zich achteraan de trein, terwijl vooraan een locomotief van de reeks 82 de trein tot in Saint-Ghislain sleept. Hier wordt de 82'er afgehaakt en de kolentrein kan onmiddellijk in de andere richting naar Ruien vertrekken. De 6040 stond na een ongeval afgesteld in afwachting van haar schrapping, maar werd toch hersteld en terug in dienst genomen. Serge. MARTIN.





FOTOTHEMA 87 *Begin juni 1988 werden de locomotieven 6016 en 6086 veelvuldig ingezet voor niet alledaagse treinen. Twee dagen na hun reis naar Gouvy werden de locomotieven gesignaleerd op de Athus - Meuselijn. Het ging hier over een lege autotrein tussen Schaarbeek en Athus! Het was het langste traject dat de reeks 60 ooit had afgelegd. Doortocht in het station van Signeux. Jean-Pierre KOOB, 4 juni 1988.*

FOTOTHEMA 87 *Op 11 juli 1988 sleepten twee locomotieven van de reeks 60 (6007 t/m 6091) hun laatste trein. Door een ongeval ontbrak er een locomotief reeks 51. Hierdoor moesten de 6016 en 6086 een speciale trein slepen tussen Leopoldsburg en Frankrijk. De trein was samengesteld uit l6- en l10-rijtuigen, gevoed door een generatorpakwagen. Hier wacht de trein te Leopoldsburg op het vertreksein. Pierre HERBIET.*



Locomotieven

reeks 15

● De omloop van de reeks 15 zal vanaf 14 december 2008 nog slechts uit één dag bestaan: (ER = lege rit):

7486 Gouvy - Trois-Ponts

ER7486 Trois-Ponts 08.50 - Gouvy 09.10

leeg Gouvy - Liers, **4017** Liers - Gouvy

De treinen 4028 Gouvy - Liers en 4016 Liers - Gouvy worden gereden met een MS 96 (440 t/m 490).



reeks 28

● Er werd een nieuwe inzetreeks gecreëerd voor de TRAXX'en (2801 - 2803) die door NMBS worden gehuurd. Deze omloop (A4) bestaat uit twee identieke dagen voor twee locomotieven die alle reizigerstreinen zullen omkaderen.

Zij zullen rijden vanaf 14 december tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen.

De 2801, 2802 en 2803 hebben een reeks test- en opleidingsritten uitgevoerd. Het is nog steeds de bedoeling om reizigerstreinen te laten rijden tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen op lijn 4.

Op 18 juni reed een rijtuigstam bestaande uit drie I11-rijtuigen, ingesloten tussen de 2801 en de 2803, enkele malen heen en weer tussen beide stations. De voorziene treinen op deze verbinding zullen op dergelijke wijze worden samengesteld.

Boven: een testrit in de omgeving van Ekeren op L4.

Links: De 2803 op kop van een testtrein bij het verlaten van het goederenstation Antwerpen-Noord.

Pascal MARTENS.

Op vraag van talrijke lezers geven wij vanaf nu ook de data "uit revisie" van motorwagens en motorstellen.

RECHTZETTING

ODB 83 tabel p. 30 - schrappingen
5308 : er staat 12-06-07
moet zijn **13-12-06**

IN HUUR

2801 : 21-11-07 NMBS - FNND
Angel Trains 186 123
Bombardier 34312/2007
2802 : 21-11-07 NMBS - FNND
Angel Trains 186 124
Bombardier 34313/2007
2803 : 21-11-07 NMBS - FNND
Angel Trains 186 125
Bombardier 34316/2007

SCHRAPPINGEN

5541 : 02-07-07 NK
6221 : 09-12-07 FNND
7370 : 21-07-08 FHS
7371 : 21-07-08 FHS

7375 : 21-07-08 FHS
7382 : 17-03-08 GCR
7383 : 03-07-07 GCR
7394 : 17-03-08 FSR
8227 : 01-03-08 NK
8229 : 01-03-08 NK
8232 : 17-03-08 NK
8238 : 01-03-08 NK
8251 : 01-03-08 NK
8253 : 01-03-08 NK
8255 : 01-03-08 NK
8271 : 22-05-07 FNND

UIT REVISIE

325 : 30-06-08 RI
345 : 30-06-08 RI
437 : 01-07-08 RI
447 : 07-07-08 RI
529 : 11-07-08 RI
607 : 22-07-08 RI
1322 : 12-06-08 RI
1346 : 11-07-08 RI
2111 : 04-06-08 GR
2117 : 10-07-08 GR
2118 : 03-09-08 GR
2128 : 18-07-08 GR

2301 : 03-06-08 LC
2303 : 25-06-08 LT
2344 : 19-06-08 LC
2359 : 17-07-08 LC
2371 : 11-07-08 LC
2606 : 18-07-08 GR
2610 : 13-06-08 LT
2626 : 31-07-08 LT
3010 CFL : 03-07-08 RI
4115 : 09-07-08 RI
4134 : 06-06-08 RI

MUTATIES

4166 : MKM → FKR 09-12-07
8214 : NK → FSR 21-07-08
8235 : FNND → FSR 21-07-08
8248 : FNND → FSR 21-07-08
8258 : NK → FNND 21-07-08

VERKOCHT

7391 : RF 07-2008
7395 : RF 07-2008

IN PARK

6204, 6246, 6253, 6254, 6256,
6260, 6268, 6277, 6281, 6283,

6294, 6299 : 09-12-07 FNND
7387 : 01-08-08 FSR

UIT PARK

7376 : 17-03-08 GCR
7387 : 01-08-08 FSR
8228 : 17-03-08 NK

AFKORTINGEN

CFL : Ch. d. f. luxembourgeois
FKR : Merelbeke
FM : CW Mechelen
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaarbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grote revisie
I / INF : Infrabel
LC : comfort revisie
LT : technische revisie 1
M CR : gemoderniseerd City Rail
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RI : tussentijdse revisie
RF : Rail Feeding. Dit is het voormalige RRF, dat nu ook in andere havens actief is.

reeks 28 TRAXX - B-Cargo

● De eerste TRAXX'en (NMBS heeft er 40 gehuurd), werden geleverd begin juni 2008: de 186 196 en 186 198. Op 15 augustus kwamen nog eens zes locomotieven aan te Montzen: 186 197 en 186 199 t/m 186 203. Bij het afsluiten van dit nummer (op 2 september) waren zij nog niet in dienst. Zij zullen de volgende nummering krijgen: 2804 t/m 2843.

Sinds 8 september draaien zij mee in een beurtrol (D4) van twee dagen (D440 en D 441): verbindingen Antwerpen ↔ Montzen en één heen- en terugrit Antwerpen - Gent-Zeehaven.

Hieronder geven wij de dagtreinen:

(afkortingen: FGZH: Gent-Zeehaven, FIZ: Muizen, FNND: Antwerpen-Noord, GMN : Montzen, LILLO: Antwerpen-Lillo, TS : treinschakeling, ZANDV: Antwerpen-Zandvliet, ①②③④⑤⑥⑦ : maandag, ..., zondag).

D440

44527 ③⑤ FNND 05.15 - GMN 08.09
44514 ③⑤ GMN 09.24 - FNND 11.49
rijdt op ③ in TS met D441
52952 ③ FNND 15.31 - FGZH 17.31
45603 ③⑤ FGZH 18.10 - FNND 20.00
48563 ③ ZANDV 10.43 - GMN 13.40
44518 ③ GMN 14.25 - FNND 16.58
48583 ④ ZANDV 11.49 - GMN 14.30
41548 ④ GMN 15.47 - FNND 18.10
40241 ③ LILLO 14.50 - GMN 17.30
40098 ③ GMN 20.10 - FIZ 22.17



FOTO 87-16 Op 16 mei 2008 sleepte de 1206 een trein met Lourdes-bedevaarders tot in Lille. Hier het vertrek vanuit Tournai. Philippe GOUSSET.

D441

44514 ③ GMN 09.24 - FNND 11.49
rijdt op ③ in TS met D440
44519 ⑤ FNND 15.43 - GMN 18.18
40176 ③ GMN 19.47 - FNND 21.59
47067 ④ FNND 09.40 - GMN 12.10
44522 ③ GMN 15.25 - FNND 18.50
43979 ⑥ FNND 20.09 - GMN 22.40
40246 ⑦ GMN 15.23 -- FNND 18.09

reeks 51

● Vanaf 21 juli 2008 wordt de 5142 beschouwd als statisch museumvoertuig. In geval van nood kan zij wisselstukken leveren voor de 5166.

reeks 73

● De 7391 en 7395, verkocht aan RF, (Rail Feeding - ex-RRF Rotterdam Rail Feeding), hebben op 13 augustus Antwerpen-Noord verlaten richting Roosendaal. Ze werden opgenomen in een goederentrein.

Zij krijgen de nummers RF 103 en 104 en volgen dus op de RF 101 en RF 102, ex-7382 en ex-7394 (zie OP DE BAAN 85 pagina 13).

FOTO 87-100 De 2019, als nieuw herschilderd tijdens een algehele revisie, sleept op 8 mei 2008 een kolentrein richting Frankrijk. We zien haar hier op de oever van de Maas, ter hoogte van de rotswanden te Beez. Christian AUQUIERE.





FOTO 87-02 De eerste TRAXX met een volledig Benelux-stel reed op 29 juli. De 186 120 verlaat de Noord-Zuidverbinding in Brussel-Kapellekerk. Wim DERIDDER.

Benelux : indienststelling van de TRAXX'en

De door HSA (High Speed Alliance) gehuurde TRAXX'en worden sinds 11 augustus 2008 regelmatig ingezet voor het slepen van de Beneluxtreinen tussen Brussel-Zuid en Amsterdam CS. Vanaf deze datum slepen ze de IC B 9232 Amsterdam (10.56) - Brussel-Zuid (13.45) en 9233 Brussel-Zuid (14.15) - Amsterdam (17.06) van maandag t/m zondag.

De indienststelling was aanvankelijk voorzien voor 1 augustus. De Nederlandse autoriteiten realiseerden zich echter enkele uren voor de eerste rit dat een belangrijke handtekening ontbrak waardoor de TRAXX'en niet met commerciële reizigerstreinen mochten rijden - de verantwoordelijke was op vakantie !

Vanaf 1 september zullen ook de IC B 9201, 9220, 9232, 9252, 9264 Amsterdam - Brussel en 9201, 9221, 9233, 9253, 9256 en 9265 (enkel op zaterdag) Brussel - Amsterdam door een TRAXX gesleept worden.



FOTO 87-17 De 186 119 staat op 29 juli in de bundel "Gent" van Brussel-Zuid en wacht op het lege stel uit Amsterdam. De lok zal dit stel terug naar Nederland brengen. Een IC Quévrain - Liège rijdt over het viaduct van de lijn 96N. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Bij aankomst in Brussel-Zuid wordt de TRAXX steeds uitgeweken op spoor 22 terwijl een andere TRAXX aan de andere zijde van de trein wordt aangekoppeld.

Voor de officiële indienststelling werden eind juli verschillende test- en scholingsritten uitgevoerd :

- op 23, 24, 25, 28, 29 en 30 juli reed in de voormiddag een lege Beneluxtrein van Amsterdam naar Essen;
- van 28 t/m 31 juli reed een Beneluxtrein in de late namiddag leeg van Amsterdam naar Essen;
- op 29 juli reed de 186 119 los van Amsterdam naar Brussel-Zuid waar ze om 10u08 aankwam;
- op 29 en 30 juli reed een lege Beneluxtrein van Amsterdam naar Brussel-Zuid (aankomst 12u10, vertrek 14u52). De TRAXX werd bij aankomst door een tweede TRAXX vervangen die zich reeds in Brussel-Zuid bevond. Er werd verschillende keren gekoppeld en ontkoppeld om het stationspersoneel met deze locomotieven vertrouwd te maken.

HSA huurt 12 TRAXX'en, met de nummers 186 111 t/m 122, van Angel Trains. Vier locomotieven (186 113 t/m 116) hebben een rode livree gekregen, wat tot onenigheid met Angel Trains zou hebben geleid. Deze maatschappij staat immers geen herschildering van haar locomotieven toe - enkel een hernummering en het aanbrengen van een logo worden geaccepteerd.



FOTO 87-56 *Op 29 juli komt het eerste lege Beneluxstel, vanuit Amsterdam gesleept door de 186 120, aan in Brussel-Zuid. De rijtuigen zullen later terugkeren naar Nederland, maar dan gesleept door de 186 119 die in de voormiddag in Brussel-Zuid was aangekomen.*
Wim DERIDDER.

En wat met de reeks 11?

De 11'en zullen meer en meer vervangen worden door de TRAXX'en. Er wordt onder meer voorgesteld om ze te gebruiken voor de IC Schaarbeek - Moeskroen. Een beslissing wordt in de komende weken verwacht...

Op 24 juli 2008 rijdt de 186 120 door Zevenbergen met een test- en scholingsrit van Amsterdam Watergraafsmeer naar Essen.
Michel DE ESCH.





Op 16 mei 2008 rijdt een containertrein gesleept door de 7785 + 7780, door Tilburg. Links wacht een ACTS-trein, gesleept door de 5814 (ex-58003 van BR) op het vertreksein. Armand BEERLANDT.

FOTO 87-19 Een treinschakeling van drie 77'ers stelt zich op voor de 44538 Gremberg (17.30) - Antwerpen-Noord (22.15). Michel HANSSENS.
Gremberg (nabij Köln), 26 juni 2008.





FOTO 87-20 Ook de voorbije zomer werden door de mutualiteiten weer vakantietreinen voor kinderen ingelegd naar de Ardennen. Nadat de 2503 de 18873 van Brussel-Zuid naar Libramont had overgebracht, sleept zij de zeven lege M4-rijtuigen naar Antwerpen-Schijnpoort. Braibant, 1 juli 2008. Op de voorgrond "le Chemin de fer du Bocq". Christian AUQUIERE.

Een trein met Duitse bedevaarders keert terug vanuit Lourdes. Deze trein bestaat uit privérijtuigen Euro Expres, een oud Duits postrijtuig dat werd verbouwd tot pakwagen, en een voormalig TEE-restauratierijtuig. De heenrit vond plaats op 17 mei. Baulers,



Motorstellen - Motorwagens

MS 96

De tweespannige motorstellen reeks 96 (441 t/m 490) draaien mee in een beurtrol van 38 dagen. Ze worden ingezet op de IC C Lille - Oostende/Antwerpen-Centraal, IC D Lille -Liers en IC G Oostende - Antwerpen-Centraal. Op zaterdag en zondag zijn zij eveneens actief op de IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal. Zij verzorgen ook enkele "buitenbeentjes": IC 1920 Tournai - Schaarbeek en 1944 Schaarbeek - Tournai. Vanaf 14 december wordt hun actieterrein verder uitgebreid met de volgende treinen: P4028 Gouvy - Liers, 4016 Liers - Gouvy, IC 4519 Charleroi-Sud - Essen, 4544 Essen - Antwerpen-Centraal en 4527 Essen - Charleroi-Sud.

Breaks

De 325 verliet op 30 juni 2008 de werkplaats na een tussentijdse revisie. In tegenstelling tot de 326 draagt zij nog steeds het CFL-logo.

MS vierledig

Vanaf 14 december zal de reeks 800 het merendeel van de L-treinen Namur ↔ Wavre verzorgen.



FOTO 87-21 ↑ De 4536 is het eerste Thalys PBA-stel dat werd uitgerust met ETCS. Tijdens de maand juli voerde het meerdere testritten uit naar Paris-Nord en Amsterdam. Op 2 juli werden testritten uitgevoerd tussen Ath - Edingen, Edingen - Esplechin, Esplechin - Blaton, Blaton - Esplechin en Esplechin - Brussel. Tussen Ath en Edingen werd over de verbindingen L1/1 en L1/2 gereden. Dit zijn de verbindingen van L1 met lijn 94 tussen de basis van Coucou en de stopplaats van Silly. Op 17 en 18 juli werden overbrengingsritten uitgevoerd tussen Mons - Aulnoye, Tournai - Lille en Moeskroen - Lille om de goede werking van ETCS te testen aan de grensovergangen.
De foto: stel 4536 in het station van Ath op 2 juli. Pierre HERBIET.

MW 41

De motorwagens van de reeks 41 van de werkplaats Merelbeke zullen vanaf

14 december, van maandag tot en met vrijdag, eveneens enkele treinen rijden op de verbinding Kortrijk ↔ Brugge.

FOTO 87-22 ↓ De laatste weken werden meerdere HST's overgebracht. Op 1 juli sleepte de 36037 een Thalys, zonder motoreenheden, van de SNCF-werkplaats Helemmes (Lille) naar de HST-werkplaats te Brussel-Zuid. Een Dms-bagagerijtuig was achteraan gekoppeld. De reis gebeurde via Tournai, Saint-Ghislain en Mons.
Doortocht te Antoing. Philippe GOUSSET.



MS 151 t/m 270

De motorstellen 151 t/m 270 zijn de oudste die momenteel nog in dienst zijn. Met de levering van de nieuwe Siemens-motorstellen vanaf 2011 zullen zij definitief verdwijnen. Zij zullen meer dan 50 jaar oud zijn!

Ze worden nu bijna allemaal ingezet voor L-treinen op de onderstaande verbindingen. In praktijk worden talrijke motorstellen van de reeksen 600-700 en 960 CityRail ingezet voor deze treinen. De stellen 151 t/m 270 komen dan weer voor in de omloop van de reeksen 600-700, 960.

Kinkempois

Huy - Namur, Ottignies - Tamines, Namur - Jemelle, Liège - Welkenraedt - Aachen, Liège - Tamines, Liège - Verviers, Liège - Landen,

Verviers - Géronstère.

Charleroi-Sud

Charleroi - Erquelinnes - Jeumont, Charleroi - Mons, Charleroi - Braine-le-Comte, Luttre - La Louvière-Sud, Mons - Ath, Mons - Soignies, Namur - Ottignies. Tijdens het toeristisch seizoen: treinen 6904/6954 Charleroi-Sud - Blankenberge en terug.

Oostende

Kortrijk - Gent, Kortrijk - Zottegem, Kortrijk - Brugge, Gent - Brugge, Gent - Mechelen, Brugge - Zeebrugge, Brussel - Dendermonde, Ath - Geraardsbergen.

Stockem

Liège - Jemelle, Namur - Ciney - Libramont, Libramont - Arlon.

Eurostar

Op 30 juli verliet het stel 3101/3102 de HST-werkplaats van Brussel-Zuid met bestemming London St-Pancras. Op 17 juli werd daarom een ontroestingsrit ingelegd tussen Brussel-Zuid en Tournai. Zoals men weet stond dit stel werkloos afgesteld sedert 2003 terwijl de drie andere (Belgische) stellen werden gemoderniseerd zowel op technisch vlak als op dat van de binneninrichting. Het was nooit de bedoeling de 3101/3102 te moderniseren gezien de kostprijs en het overschot aan motorstellen. In 2005 werd zelfs voorgesteld dit stel in te zetten als P-trein op de verbinding Brussel - Oostende en terug. Uiteindelijk krijgt dit stel een nieuwe toekomst aan de overzijde van het Kanaal.

Vanaf 14 december wordt een elfde Eurostar-verbinding gerealiseerd tussen Brussel-Zuid en London. Vertrek te Brussel om 12.59; in tegenrichting vertrek te London om 11.04.

Het Eurostar-stel 3101/3102 werd van Vorst-Zuid naar London overgebracht via Halle - Braine-le-Comte - Luttre - Marchienne en Erquelinnes.

Hiernaast: de doortocht te La Chaussée, op lijn 124A tussen Luttre en Courcelles. Dominique ALLARD.

Hieronder: doortocht te Lobbes (lijn 130A Charleroi - Erquelinnes). Philippe GOUSSET.



Rijtuigen - Wagens

M5

Wanneer dit nummer verschijnt zullen de eerste gemoderniseerde M5-rijtuigen de centrale werkplaats van Cuesmes verlaten.

Ze zullen ingezet worden vanuit Schaarbeek (reeks SR - 5 stammen) en vanuit Vorst-Rijtuigen (reeks VR - 6 stammen). Vanaf 14 december komen zij in actie in de volgende treinen.

Tussen haakjes het aantal rijtuigen.:

SR26 7349 FRST - FSR
(5) 8349 FSR - FRST

SR27 7515 FMC - FSR
(9) 8512 FSR - FMC

SR28 7903 FDN - FSR
(10) 8904 FSR - FDN

SR29 7904 FZT - FSR
(9) 8903 FSR - FDN

SR30 7906 LK - FSR
(6) 8905 FSR - LK

VR26 7405 LY - FBMZ
(10) 8405 FBMZ - LY

VR27 7602 LJ - FBMZ
(9) 8600 FBMZ - LJ



FOTO 87-23 De zijkant van het BDx-rijtuig 59965. Cuesmes, 25 juli 2008.
Jonathan ROUSSEL.

VR28 7600 LJ - FBMZ
(9) 8602 FBMZ - LJ

4931 FN - FTR
3434 FTR - FBMZ
8305 FBMZ - FTG

VR29 7306 FTG - FBMZ
(8) 3417 FBMZ - FTR

4919 FTR - FN
4941 FN - FTR

VR30 7400 GWK - FBMZ
(6) 8400 FBMZ - GWK

VR31 3427 FTR - FBMZ
(6) 3407 FBMZ - FTR
4909 FTR - FN

Afkortingen

FBMZ : Brussel-Zuid, FDN : Oudenaarde, FMC : Moeskroen, FN : Antwerpen-Centraal, FRST : Aarschot, FTG : Tongeren, FSR : Schaarbeek, FTR : Turnhout, FZT : Zottegem, GWK : Welkenraedt, LJ : Jemelle, LK : Kortrijk, LY : Huy.

FOTO 87-24 Het stuurstandrijtuig BDx 59965. Cuesmes, 25 juli 2008.

Jonathan ROUSSEL.





FOTO 87-25 De stuurstandrijtuigen BDx 59964 (links) en 59965 rechts. Cuesmes, 25 juli 2008.

Jonathan ROUSSEL.

FOTO 87-26 Het B-rijtuig B 52584. Cuesmes, 25 juli 2008.

Jonathan ROUSSEL.



I11-rijtuigen

Vanaf 14 december zouden er uiteindelijk toch treinen gaan rijden op de nieuwe verbinding Antwerpen-Centraal - Noorderkempen (L4). Eén enkele rijtuigstam (Bx + Ax + BDx - ingesloten tussen twee TRAXX'en (2801 - 2803). zou volstaan voor de dienst. Er zou enkel gereden worden van maandag t/m vrijdag.



Op 30 juli verzorgde de 2731 een proefrit met een stam M6-rijtuigen. Het is de bedoeling de IR i 3910 en 3934 Binche - Ottignies - Louvain-la-Neuve met dit materieel te rijden. Omdat er veel vertragingen en tractieproblemen waren met de 2731 werd de rit beperkt tussen La Louvière-Sud en Ottignies. De 3934 op de kanaalbrug te Familleureux.

Dominique ALLARD.

Nieuwe cokeswagens

Mittal-Steel gebruikt sinds mei nieuwe zelflossers op draaistellen voor het vervoer van steenkool tussen de Maasoever te Seraing en hoogoven nr. 6 te Seraing.

Deze wagens zijn gebouwd door het Roemeense Romvag Caracal en hebben een inhoud van 80 m³. Ze wegen leeg gemiddeld 20,5 t en hebben een laadvermogen van 60 ton. Leeg mogen zij rijden aan 120 km/h.

Zij zijn ingeschreven in Roemenië en dragen de nummers UIC 33 53 6 635 xxx RO - STI en ze worden gehuurd bij de Franse leasingmaatschappij TOUAX.

FOTO 87-27 *Wagen 33 53 6 635 182-3 te Seraing op 20 maart 2008. Laurent JOSEPH.*



Fals ingeschreven bij IFB

22 wagens Fals werden opnieuw ingeschreven bij IFB (Inter Ferry Boats). Zij kregen een nieuwe typeaanduiding en werden vernummerd:

- type 6622B0 (ex-1003F3), nr. UIC 31 88 665 3 000 t/m 011 B - IFB;
- type 6622B0 (ex-1003F4), nr. UIC 31 88 665 3 014 t/m 021 B - IFB.

Deze wagens zijn toegewezen aan het station Quenast en worden gebruikt voor vervoer van ballast vanuit Quenast naar de nieuwe laadkade voor binnenschepen aan het kanaal te Clabecq (zie p. 30).

FOTO 87-28 *Fals 6621B0 UIC 31 88 665 3 002-9 te Clabecq.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 15 mei 2008.



Nieuwe signalisatie

Eén van onze lezers vroeg om de betekenis van de gele cijfers die soms vertoond worden op het bovenpaneel van een sein.

Wanneer een sein het seinbeeld geel groen horizontaal vertoont, betekent dit dat het volgende sein de doorrit toelaat tegen een verminderde snelheid. Bij afwezigheid van andere aanduidingen moet de bestuurder aannemen dat deze verminderde snelheid 40km/h of minder bedraagt. Bepaalde seinen kunnen lichtcijfers vertonen op een bovenpaneel. Dit cijfer duidt in tientallen kilometer de verminderde snelheid aan die op het volgende stopsein wordt vertoond. Indien het snelheidsverschil van het vertoonde lichtcijfer meer dan 30km/h bedraagt tov de andere cijfers, wordt het gele cijfer omkaderd.

Deze regel is eveneens van toepassing op enkele seinen bij het seinbeeld groen geel vertikaal om een korte sectie te verwittigen. Het lichtcijfer duidt in dit geval de maximale snelheid aan ter hoogte van het volgend sein



Vertakking Holsbeek op de lijn 35. Het sein staat groen/geel horizontaal. Het volgende sein staat open maar het legt een snelheidsbeperking van 40 km/h op. Aangezien het cijfer in een vierkant staat is deze snelheid meer dan 30 km/h lager dan de hoogste snelheidsbeperking die dit sein kan opleggen.

→ Het B-rijtuig (4291) van de 429 werd zwaar beschadigd bij het ongeval te Hermalle-sous-Huy. Het rijtuig zal waarschijnlijk worden geschrapt.

Aandachtsbord

Het betreft een nieuw rechthoekig bord met zwarte-gele arcering. Dit bord kan alleen geplaatst worden of samen met een snelheidsbord.

Alleen geplaatst op het einde van een perron legt het de aandacht bij de bestuurder van de verplichting van een tijdelijke snelheidsvermindering ontvangen opwaarts van het perron waarvan de oorsprong is gesignaleerd door een groot stopsein geplaatst op meer dan 200m afwaarts van het perron.

Omdat het einde-zonebord zich bevindt in een tijdelijke snelheidszone kan de vertoonde snelheid aangepast zijn aan de situatie. In dit geval draagt het bord een bijkomende aanduiding.



Tijdelijk einde-zonebord (de uitbreiding met twee zwarte bollen duidt op het tijdelijk karakter) van 100km/h. Het is uitgebreid met een aandachtsbord om aan te geven dat de snelheid werd aangepast aan de normaal weergegeven snelheidsverhoging.



Record aantal reizigers in het eerste semester van 2008

Voor het eerste semester van 2008 registreerde de NMBS met 102 miljoen vervoerde reizigers een record. Het gaat om een stijging van 4,3 % vergeleken met dezelfde periode in 2007.

Thalys : nieuw record

Thalys heeft eens te meer een record aantal reizigers vervoerd: 3,15 miljoen tijdens het eerste semester van 2008 of 7,4% meer dan in 2007.

Het omzet overschijdt de kaap van de 200 miljoen euro. De bezettingsgraad bereikt gemiddeld voor het eerste trimester van 2008 bedraagt 70,7% op de verbinding Paris - Brussel, 75,4% richting Nederland en 60% naar Duitsland.

Frontale aanrijding in Hermalle-sous-Huy

Op 3 juli, terwijl de goederentrein 74070 Kinkempois - Hermalle-sous-Huy gesleept door de 7764, wachtte op toelating om het station binnen te rijden, is hij op kop aangereden door de IC M 2405 Namur - Liers (MS429). Een veertigtal reizigers werd verwond, waarvan twee ernstig. Gezien de ernst van de situatie werd even het rampenplan afgekondigd.

Het onderzoek naar de oorzaak is nog steeds niet afgerond.

Spoorwegaansluiting voor de luchthaven van Charleroi

Op 24 juli 2008 besliste de Waalse regering om een station onder de luchthaven van Charleroi te bouwen. Deze beslissing past in een ontwikkelingsplan voor Brussels-South Charleroi Airport in Gosselies, na Brussel de belangrijkste Belgische luchthaven. Ondanks de hoge kostprijs van € 420 miljoen is dit de meest logische keuze. Het alternatief was een kopstation op 1 km van de luchthaven, wat nadelig zou zijn voor de reizigers.

Het station zal enerzijds verbonden worden met lijn 124 ter hoogte van het station van Luttre en anderzijds met lijn 140 Charleroi - Ottignies. Vanuit Luttre zal de lijn via Gosselies, Thiméon en Viesville lopen waarbij de laatste drie kilometer voor de luchthaven in een tunnel zullen liggen. Een aansluiting op een eventuele hogesnelheidslijn Lille - Liège is eveneens mogelijk.

De werken zullen beginnen in 2014 en zouden in 2017 voltooid moeten zijn.

Er worden minstens twee IC's per uur voorzien tussen Brussel en de luchthaven die het traject in 30 minuten moeten afleggen.

Leuze : seinhuis afgebroken

Het typische oude houten seinhuis van Leuze (B30) werd eind juni afgebroken. Het was sedert 1993 buitendienst.

Het is echt jammer dat een dergelijk gebouw niet werd bewaard hetzij door de NMBS, hetzij door de gemeente Leuze. TSP had voorgesteld dit gebouw te demonteren en terug op te bouwen te Saint-Ghislain in "ESPACE-TRAIN - le Musée du Rail". Doch de hoge prijs van de werkzaamheden en het gebrek aan interesse van de plaatselijke en regionale overheden deden het project ontsporen. Enkel de NMBS-Holding was bereid tot een financiële tussenkomst ten bedrage van de kostprijs van de afbraak.

Er bestaat nog steeds een soortgelijk seinhuis te Quenast maar ook dat is reeds geruime tijd buitendienst.

Het seinhuis van Leuze, samen met de voormalige voetgangersbrug. 11 FEBRUARI 1978.

DIEU.



Het laatste resterende gedeelte van het station van Meix-devant-Virton werd begin dit jaar afgebroken. Boven: doortocht van de 1302 op 21 juni 2007. Onder: dezelfde plaats op 27 maart 2008.

Guy SMETZ.



Nieuwe dienstregeling van 14 december 2008

Ziehier nog andere wijzigingen, buiten deze reeds vermeld in de rubriek "Actualiteit - Locomotieven, Motorstellen en Motorwagens". De voornaamste wijzigingen gaan in op 14 december aanstaande.

- **IC N** De IC N Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal zal worden verlengd tot Essen en vervangt de IR n Brussel-Zuid - Essen die zal verdwijnen. Er worden trek/duwtreinen met M6-rijtuigen en locomotieven reeks 27 ingezet. De treinen 4519 Charleroi-Sud - Essen, 4544 Essen - Antwerpen-Centraal en 4527 Essen - Charleroi-Sud zullen echter met MS96 worden gereden. Het zal de eerste keer zijn dat M6-rijtuigen op de lijn 12 tot Essen zullen rijden.

- **IR j** De treinen van de verbinding Quévy - Brussel-Nationale-Luchthaven zullen vrijwel volledig met trek/duwtreinen, bestaande uit M6-rijtuigen en een locomotief reeks 27, worden gereden. Momenteel worden op deze verbinding "Breaks" ingezet (nummers 301 t/m 440).

- **IR d** De IR Antwerpen-Centraal ↔ Geraardsbergen via Ath (nu gereden met "Breaks") worden van maandag t/m vrijdag gesplitst te Ath. Het eerste gedeelte rijdt verder naar Tournai, het tweede rijdt niet verder. Tournai heeft nu twee verbindingen per uur naar Brussel.

- De L-treinen Antwerpen-Centraal ↔ Brussel-Zuid (nu gereden met "Breaks") worden tijdens de spitsuren verlengd tot Nivelles. Hierdoor zullen de treinen op de verbinding Louvain-la-Neuve-Université - Brussel-Zuid tijdens de spitsuren niet meer doorrijden tot Nivelles.

FOTO 87-18 ↓ Sedert 15 juni wordt de aansluiting Valvert te Gantaufet opnieuw bediend. Eénmaal per week verlaat een gesloten trein, geslept door twee 77'ers, Valvert met bestemming Frankrijk.

Op 2 juli 2008 sleepten de 7762 en de 7767 de 44891. (Gantaufet 10.15 - Marbehan 11.00/11.03 - Bertrix 11.56/14.29 - Uckange 17.00) naar Bertrix. Hier worden de wagens overgenomen door twee "Sibelit"-13'en die de reis verder zetten naar Frankrijk.

De foto: doortocht te Rossart tussen Libramont en Bertrix.

Christian AUQUIERE.

CAREX krijgt vorm

De HST's voor goederenverkeer zouden vanaf 2012 moeten rijden vanuit de terminal aan de luchthaven van Liège-Bierset. De bouw van deze terminal moet in 2010 beginnen. Het station zal worden gebouwd aan het einde van de landingsbaan op een voormalig militair domein van Cubber. De voorziene oppervlakte bedraagt 265 x 60 meter. Er is nog geen beslissing over het te gebruiken materieel. Het gebruik van oudere HST's is niet mogelijk omdat ze niet geschikt zijn voor het vervoer van de in de luchtvaart gebruikte containers. Siemens en Alstom zullen nog dit jaar een ontwerp indienen voor dergelijk materieel.

Ter herinnering: CAREX (Cargo Rail Express) asbl werd in 2007 opgericht door TNT-Airways, Liège-Airport, Roissy CAREX, de GRE en Logistics in Wallonië. Het doel is het inrichten van een HST voor goederenverkeer vanuit Liège-Airport. CAREX bestaat reeds in Liège, Roissy, Lyon, Schiphol en London. Er wordt momenteel nagegaan of er een vestiging komt in Köln of Frankfurt.

Euro-CAREX, met zetel in Brussel, moet nog dit jaar opgericht worden. Deze maatschappij zal op zoek gaan naar Europese fondsen, naar partners en naar onderaannemers. Ze zal ook het materieel aankopen en beheren. Dankzij haar geografisch gunstige ligging moet Liège de draaischijf worden van deze nieuwe transportfilosofie.



Nieuwe en heropende spooraansluitingen

Sinds het begin van de zomer werden een aantal aansluitingen geopend of heropend. Bovendien voorziet men een aantal nieuwe projecten. Zou de huidige brandstofprijzen en de strengere normen betreffende de CO₂-uitstoot de aanzet geven tot een schuchtere verandering in de vervoerspolitiek?

Clabecq

Op 20 juni werd een nieuwe aansluiting, gelegen aan het kanaal Brussel-Charleroi te Clabecq, officieel in gebruik genomen. Hier plaatst men tweemaal per dag wagens die in Quenast beladen worden met ballast. Hun last wordt direct daarna overgeladen op een binnenschip. Het betreft een nieuwe trafiek met bestemming Nederland.

Er zijn theoretisch twee dagelijkse bedieningen (maandag t/m vrijdag - zie dienstregeling onderaan). Een 77'er van Monceau staat in voor de sleping.

37504 Clabecq 09.13 - Quenast 09.28

37505 Quenast 10.20 - Clabecq 10.36

37506 Clabecq 17.20 - Quenast 17.36

37507 Quenast 18.18 - Clabecq 18.32

Men gebruikt door IFB beheerde Falswagens van het type 6621B0 en 6622B0 die Clabecq als standplaats hebben.

Tertre

Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe industriële lijn (+/- 4 km lang) tussen het station van Tertre en de industriezone van Baudour (gelegen aan het "Canal du Centre"). Deze lijn is niet van Infrabel, maar wordt gefinancierd door IDEA. Ze zal onder andere dienen voor de overbrenging van containers vanuit het chemiebedrijf Kemira. Het betreft de lijn 242 (Tertre faisceau Criqueion - Darse Sud), die na het opbreken, uit de inventaris werd geschrapt op 27 april 1993.

Ghislenghien

De firma SOWAREC (Société Wallonne de Récupération) gebruikt sinds 25 juni 2008 haar aansluiting terug (zie ODB 49 pagina 43). Deze werd op 22 oktober 2001 geopend, maar raakte snel in onbruik vanwege de hoge kosten aangerekend door de NMBS.

Een nieuwe papierfabriek zal weldra zijn activiteiten opstarten in de industriezone van Ghislenghien. Een groot



Zicht op de spoorwerken tussen Tertre en de industriezone van Baudour.
Pierre HERBIET, 1 juli 2008.

deel van de producten zal via het spoor vervoerd worden.

Lessines

De spooraansluiting Gralex, gelegen in het station van Lessines en sinds vele jaren gesloten (zie *OP DE BAAN 85* pagina 55), zal weldra heropend worden. De werkzaamheden werden op 2 juli 2008 aangevat. Er komt een nieuwe laadinstallatie op de oude site. Hierdoor kunnen treinen, bestaande uit 22 wagens, ineens beladen worden.

Lanaken

Zoals vermeld in ons vorig nummer vorderen de werken voor de heraanleg van de lijn Maastricht - Lanaken en de bouw van een nieuwe sporenbundel langsheen het Albertkanaal

gestaag (zie ODB 86 pagina 32). De bundel telt vier sporen, is 632 m lang en 35 m breed.

De Nederlandse en Vlaamse Ministers van transport hebben op 23 juni 2008 een akkoord ondertekend voor de aanleg van een nieuwe tram-treinverbinding tussen Maastricht en Hasselt, die het tracé van de lijn 20 (Maastricht - Lanaken - Beverst) zal gebruiken. De indienstneming is voorzien tegen 2012. De keuze van het gebruikte materieel en de financiering moeten nog geregeld worden.

Bierset

Het project van een Cargo-HST met terminal aan de luchthaven van Bierset wordt concreter. Voor meer info zie op blz. 29 onder de titel "CAREX".

De nieuwe aansluiting te Clabecq: een ballastrein wordt gelost. De boot onmiddellijk geladen door middel van een transportband. 25 augustus 2008.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Gent Rodenhuize

De spooraansluiting Oil Tanking, gelegen aan het kanaal Gent-Terneuzen te Gent-Rodenhuize, was geen hoogvlieger qua spoorvervoer. Dit zal weldra veranderen met de ingebruikname van een nieuwe productie-eenheid voor bio-brandstof. Oil-Tanking beschikte reeds over een spoor/wegvoertuig. Dit voertuig zou echter de nieuwe trafiek niet kunnen verwerken en noopte de firma tot de aankoop van een locotractor. Er werd een locotractor overgenomen van de suikerraffinaderij Iscal Sugar uit Moerbeke, die begin 2008 de deuren sloot. Het betreft Cockerill-locotractor 4349, gebouwd in 1986, die zijn loopbaan begon bij de CFI (Chemin de Fer Industriel). Na de sluiting van CFI werd hij op 15 april 1996 verkocht aan de suikerfabriek van Moerbeke. De loc werd op 23 juni, ingesloten tussen de 7803 en 7805, overgebracht naar Rodenhuize. Dit gebeurde aan een snelheid van 5 km/h.

Met dank aan de heer *Dirk MESTDAGH* van de firma Oil Tanking.

↖ [FOTO 87-29](#)

← [FOTO 87-30](#)

↓ [FOTO 87-31](#)

De overbrenging van Cockerill-locotractor 4349 van Moerbeke naar Gent-Rodenhuize. Hierboven: voorbereidende activiteiten te Moerbeke.

Midden: de locotractor staat uitgeweken op een afstelspoor van de aansluiting Oil-Tanking.

Hieronder: aankomst te Gent-Rodenhuize, naast het kanaal.

Wim DE RIDDER, 23 juni 2008.

De 5101 en 5146 in dienst



FOTO 87-32 ↑ - **FOTO 87-33** ↓ *Vanaf mei worden de 5101 en 5146 van Seco-Rail ingezet bij de vernieuwing van de lijn Béjaïa - Beni Mansour (88 km). Beide locomotieven slepen hoofdzakelijk zware ballasttreinen. Op 29 mei sleepten zij een ballasttrein die de laatste laag steenslag zal aanbrengen.*
Boven: doortocht te Akbou; onder: in de buurt van Seddouk.

Pierre HERBIET.





FOTO 87-34 ↑ - **FOTO 87-35** ↓ *Een nieuwe omgeving voor de 51'ers: zon, woestijn, cactussen...*

Pierre HERBIET.

POSTER PAGINA'S 34-35 **FOTO 87-36** *De 5101 in de vallei van de Oued Sahel te Tasmalt.*

Pierre HERBIET.









FOTO 87-95 De 5146 heeft een tunnel verlaten en rijdt nu op de oevers van de Oued Sahel.

Pierre HERBIET.

FOTO 87-96 Een ballastrein bestaande uit zeven tremelwagens, wordt gelost te Seddouk.

Pierre HERBIET.





[FOTO 87-37](#) ↑ [FOTO 87-38](#) ↓ *Einde dagtaak. Doortocht te Akbou tijdens de terugrit naar Béjaïa.*

Pierre HERBIET.



Ongelijkvloerse kruising Gent-Sint-Pieters

De aanpassingswerken aan het wisselcomplex dat toegang verleent tot het station van Gent, kant Oostende, vorderen gestaag. Er wordt volop gewerkt aan de niet-gelijkgrondse kruising van de vertakking "Sneepkaai", die moet toelaten dat twee treinen tegelijk het station kunnen binnenrijden of verlaten. Er komt een overbrugging van 681 meter lang, waarvan de betonnen brugdekken reeds voor de helft werden geplaatst. De brugdekken (24 stuks, elk 17,5 m lang met een gewicht van 115 t) komen uit Nederland. De totale lengte, inclusief de toegangshellingen, bedraagt 1150 meter. Het viaduct loopt gelijk met de toekomstige snelsporen van lijn 50A, terwijl het derde en vierde spoor (de traagsporen) aan weerskanten van het kunstwerk zullen liggen.

Het einde van de bouwwerken is voorzien voor mei 2009. De plaatsing van de sporen, bovenleiding en signalisatie volgt daarna. Totale kostprijs: € 20,5 miljoen.

↗ *De foto bovenaan werd genomen in de richting van Brussel. De snelsporen van lijn 50A gaan hier in de toekomst naar omhoog om zo het derde spoor (rechts) te kruisen, links op de foto zie je het vierde spoor.*

→ *De foto onderaan toont ons het kunstwerk aan de kant Oostende. De betonnen brugdekken (24 in totaal) moeten nog geplaatst worden op de pilaren. Dit werk moet voltooid zijn tegen eind augustus. Het derde spoor komt hier onderdoor, waardoor het links van de snelsporen van lijn 50A komt. Zo kunnen de treinen vanuit Gent-Zeehaven of Merelbeke verder naar Brugge zonder het reizigersverkeer naar Brussel te hinderen en omgekeerd.*

Gent-Sint-Pieters, 24 juli 2008.



Brussel-West

Het nieuwe station Brussel-West wordt stilaan zichtbaar. Even er aan herinneren dat het zich boven lijn 28 (Westelijke ringlijn van Brussel) en lijnen 1B en 2 van de metro situeert. Het wordt dus een gemeenschappelijk station van de NMBS en de MIVB en maakt deel uit van het GEN. Een virtuele afbeelding van het station werd reeds gepubliceerd in Op de Baan 84 p. 52. Er komt nog een derde spoor links naast de twee bestaande sporen, het rechte spoor wordt nadien een wijkspoor.

De foto werd genomen richting Brussel-Zuid op 25 juli 2008. De nieuwe metrostelplaats ligt links achter het station. Lijn 1B van de metro ligt rechts parallel aan lijn 28.

De bouw van het Gewestelijk ExpressNet rond Brussel

Lijn 161: Brussel-Schuman - Brussel-Luxemburg

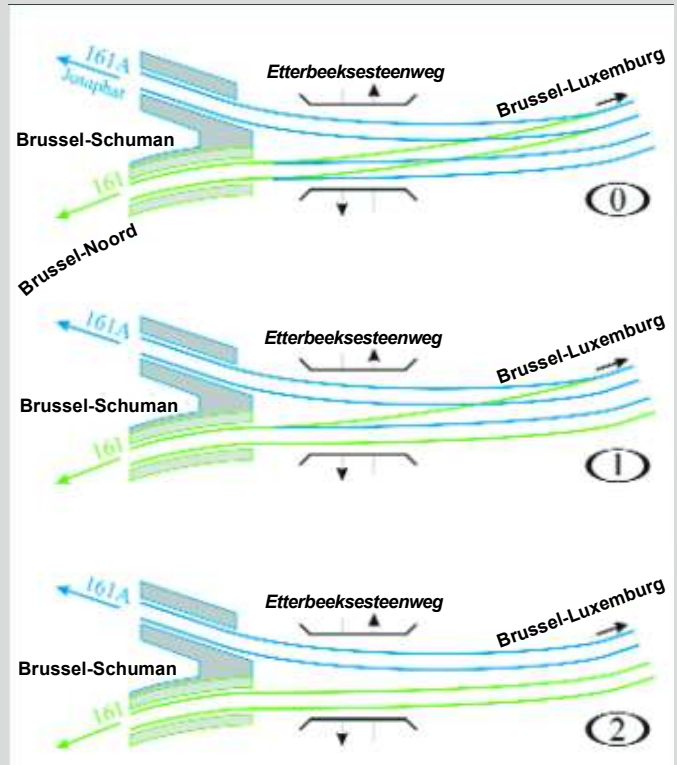
Tussen Ottignies en Brussel-Schuman verdubbelt Infrabel de lijn 161 Schaarbeek - Namur. In het station Brussel-Schuman splitst de lijn: de 2 sporen van lijn 161 lopen langs de huidige perrons en de huidige tunnels richting Schaarbeek en Brussel-Noord; de 2 sporen van de nieuwe lijn 161A zullen door de tunnel Schuman-Josaphat lopen en tussen de stations Meiser en Merode op lijn 26 aansluiten.

Tussen Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg moet de lijn 161 verplaatst worden om de lijn 161A naar de tunnel Schuman-Josaphat te leiden (schema 0). De werken aan de bedding om deze verplaatsing te realiseren zijn uitgevoerd. Er werden ook geluidsmuren geplaatst. Sinds juni rijden de treinen richting Brussel over het nieuwe tracé (schema 1). Momenteel zijn de werken aan de gang om het spoor voor treinen richting Ottignies eveneens te verleggen (schema 2); hierna start de afwerking van de bedding voor de sporen naar de tunnel Schuman-Josaphat.



Een virtuele voorstelling van het station Brussel-Schuman zoals het er moet uitzien in 2012. Links lijn 161, rechts lijn 161A in de richting tunnel Schuman-Josaphat.

De brug van de Etterbeeksesteenweg is eveneens een grote werf. De sporen C en D van Brussel-Schuman werden buitendienstgesteld, en samen met het perron afgebroken. Het te vernieuwen perron van Brussel-Schuman zal tot aan de brug lopen en eindigen met een trap naar de Etterbeeksesteenweg. Dit perron, tussen de sporen van de lijnen 161 en 161A, zal de sporen in de tunnel Schuman-Josaphat en de sporen uit Brussel-Noord met elkaar verbinden om een vlotte overstap te garanderen.



Verplaatsing van lijn 161 tussen Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg. In het groen, de sporen die verplaatst worden om plaats te maken voor de sporen naar de nieuwe tunnel.



Op deze foto, genomen vanaf de Belliardstraat richting Brussel-Schuman, is duidelijk te zien dat het spoor naar Brussel van lijn 161 naar links verplaatst werd. Het spoor naar Ottignies zal dezelfde verplaatsing ondergaan, om rechts plaats te maken voor twee sporen van lijn 161A naar de tunnel Schuman-Josaphat. Brussel-Luxemburg, 14 juli 2008



Op deze foto, genomen vanaf perron 1 van Brussel-Schuman, zien we een IR-trein van Louvain-la-Neuve naar Binche die over het omgelegde spoor naar Brussel rijdt. Links zien we de bouwwerf van de brug over de Etterbeeksesteenweg. Brussel-Schuman, 25 juni 2008.

2206

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering aan NMBS : 18-02-1954
Nummering : 122.006 : 18-02-1954
2206 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 18-02-1954; Oostende : 29-06-1954;
Kinkempois : 16-01-1956; Oostende : 29-06-1957;
Kinkempois : 01-05-1967; Ronet : 27-09-1970;
Brussel-Zuid : 01-01-1974; Saint-Ghislain : 02-05-1985;
Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 10-12-2006
FOTO 87-39 *Brussel-Zuid, 12 juli 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2230

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering aan NMBS : 07-08-1954
Nummering : 122.030 : 07-08-1954
2230 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 07-08-1954; Brussel-Zuid : 17-10-1954;
Stockem : 17-06-1957; Brussel-Zuid : 29-09-1957;
Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990;
St.-Ghislain : 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 10-12-2006
FOTO 87-40 *Zwankendamme 2 augustus 2005.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2233

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering aan NMBS : 27-08-1954
Nummering : 122.033 : 27-08-1954
2233 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 27-08-1954; Oostende : 01-03-1955;
Stockem : 12-06-1957; Brussel-Zuid : 29-09-1957;
Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990;
St.-Ghislain : 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 10-12-2006
FOTO 87-41 *Braine-le-Comte, 17 januari 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2240

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering aan NMBS : 25-10-1954
Nummering : 122.042 : 25-10-1954
122.202 : -05-1957
2240 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 25-10-1954; Merelbeke : 28-09-1981;
Brussel-Zuid : 28-05-1990; Saint-Ghislain : 30-09-1991;
Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 10-12-2006
FOTO 87-42 *Anderlecht, 8 oktober 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2509

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 1960
Nummering : 125.009 : 1960
2509 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 1960
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 27-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 87-43 *Nispen (NI), 24 juni 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2511

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 04-01-1961
Nummering : 125.011 : 04-01-1961
2511 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 04-01-1961
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 27-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 87-44 *Mechelen, 17 juni 1999.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2512

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 07-01-1961
Nummering : 125.012 : 07-01-1960
2512 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 07-01-1960
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 27-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 87-45 *Sint-Genesius-Rode, 29 juni 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8273

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles, Nivelles
Levering aan NMBS : 15-6-1973
Nummering : 8273 : 15-06-1973
Stelplaatsen : Antwerpen-Dam / Noord : 15-06-1973
Uit exploitatie : 03-07-2006

FOTO 87-46 *Antwerpen-Dam, 7 juni 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Twee nieuwe operatoren gecertificeerd voor het Belgische net

Na B-Cargo, DLC (nu Crossrail), Fret-SNCF, ERS, Trainsport en rail4chem (nu Veolia), hebben twee nieuwe maatschappijen hun veiligheidscertificaat ontvangen voor het Belgische net. De gelukigen zijn het Nederlandse ACTS en CFL-Cargo. De licenties werden respectievelijk in januari 2008 en op 22 maart 2008 afgeleverd. ACTS wenst haar activiteiten in België nog voor het einde van dit jaar te starten. Waarschijnlijk vanuit Zeebrugge en Antwerpen richting Duitsland en Frankrijk.

Crossrail (DLC)

Twee nieuwe locomotieven Class 66 komen de vloot van Crossrail versterken. Zij krijgen de nummers DE 6312 en DE 6313. De beide locomotieven verlieten de EMD-fabriek in Canada tijdens de maand augustus.



FOTO 87-47 Zoals vermeld in ons vorig nummer op pagina 37, rijdt de locomotief (G2000 of 6602 van ERS) die de 48647 sleepte tussen Born en Ronet, los naar Antwerpen-Far West via lijn 161. (Dinsdag en vrijdag: Ronet 18.29 - Antwerpen-Far West 20.58). Doortocht van de 6602 van ERS te Genval.

Geert PACKET.



FOTO 87-48 Op 25 juli 2008 sleept de 6602 van ERS (gehuurd door SNCF) de steenkooltrein 48647 Born - Anglefort tussen Born en Ronet. Doorrit van Argenteau op lijn 40 Visé - Liège.

Laurent JOSEPH.

Groot-Brittannië

Nieuwe livrei voor Schenker (ex-EWS)

Op 1 maart 2008 werd de 60074 van EWS in York voorgesteld in een nieuwe lichtblauwe livrei, dit ter ere van het "Teenage Cancer Trust", een stichting die kanker bij tieners bestrijdt. De 60074 kreeg de naam "Teenage Spirit" en valt op door het logo van DB-Schenker. Het is het eerste zichtbare teken van de vorig jaar voltooide overname van EWS door de Duitse spoorwegen. Sinds juni draagt ook de 60040 het logo van DB-Schenker, deze keer op een rode achtergrond. Ze kregen de naam "The Territorial Army".

De 100 locomotieven van de Class 60 werden tussen 1989 en 1993 gebouwd door Brush Traction. Ze werden verdron-



FOTO 87-49 Philippe DE GIETER.

gen door de 250 locomotieven van de class 66 die door General Motors werden geleverd en vanaf 2003 werd de Class 60 afgesteld waardoor nog slechts 20 machines in dienst waren. Omdat EWS

een zestigtal van haar class 66'en ter beschikking stelde van haar filiaal in Frankrijk werd deze politiek herroepen en komen de afgestelde locomotieven sinds 2007 weer in dienst.

Duitsland

Een 52 in normale dienst bij de NEG (CFL) !

Tijdens de weekends van 14 juni tot 17 augustus gebruikte de *Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll* (NEG - nu een filiaal van de CFL) de 52 8079 (Schichau 3937/1943, ex-52 5659, ombouw 1963) in normale dienst tussen Niebüll en Dagebüll Mole, waar aansluiting is met de ferries naar de Friese eilanden. Deze locomotief is eigendom van de *Interessengemeinschaft Dampflokom Nossen*. Een Wegmann-rijtuig (ex-CFL) reed mee in de trein terwijl bij sommige treinen ook IC-rijtuigen van de DB werden meegenomen.



FOTO 87-50 ↑ De 52 8079 wacht op het vertrek in Dagebüll Mole met trein NEG E12 met bestemming Niebüll. De trein bestaat uit een voormalig DB-rijtuig en een Wegmann-rijtuig dat afkomstig is van de CFL (56 80 22-40 437-6 D-EFSK).

FOTO 87-51 ↓ In trein E21 Dagebüll Mole - Niebüll worden twee DB-rijtuigen van de IC 2170 "Wattenmeer" uit Hamburg meegenomen. Een generatorwagen voedt de twee IC-rijtuigen. Bloksberg, 26 juli 2008. Philippe GOUSSET.



Frankrijk

BB 9400-9500 / 9600 : de ruiters zijn ontzadeld

Eind van de jaren 50: de elektrificaties vorderen gestaag, de tekentafels van de studiebureaus die nieuw tractiemateriael ontwerpen worden overspoeld met plannen voor nieuwe locomotieven voor gemengd gebruik terwijl de locomotiefabrieken op volle kracht draaien. In deze haast euforische sfeer wordt de BB 9400 geboren, een loc voor 1,5 kV waarvan tussen december 1959 en juli 1964 135 exemplaren zullen gebouwd worden (9401 t/m 9535). Hun missie bestaat uit het opvullen van de leemte tussen enerzijds de krachtige en snelle BB 9200 en anderzijds de uit het vorige decennium geërfde BB 8100 die zich meer en meer in de goederendienst zullen inwerken. De BB 9400 wordt dus een locomotief voor gemengd gebruik (goederen en reizigers) die haast alle taken zal moeten aankunnen... zonder evenwel volledige voldoening te geven op één specifiek domein.

Naast een meer gedrongen uiterlijk dan de BB 9200, waarmee de BB 9400 ontegensprekelijk familiale trekjes vertoont, kenmerkt deze loc zich als de eerste 1,5 kV-loc die uitgerust was met een eenbenige pantograaf.

Hun troef is een massa van slechts 60 t, bekomen door het gebruik van een nieuwe techniek van eenmotorige draaistellen en door het terugdringen van het gewicht van allerhande aanwezige toestellen... maar deze lichte bo-

De BB 9494 in "Arzens"-livrei (uit dienst genomen op 4 januari 1990) rijdt over het uiterste spoor van de bundel Villeneuve-Saint-Georges alvorens op kop gezet te worden van de intervormingstrein voor Lyon op 4 april 1985. Gilbert LAURENT.



Een algemeen zicht op de BB 9514 (toekomstige 9632 op 19 juli 1993) zoals zij is afgeleverd (op de sluitlichten na), vereeuwigd in de grote Parijse depot Villeneuve-Saint-Georges op 13 februari 1985. Gilbert LAURENT.

gies zullen ook het kostenplaatje van de locs verhogen aangezien ze vroegtijdig tekenen van vermoeidheid zullen vertonen. Het is evenwel de geringe massa - slechts 15t per as - waardoor deze locs geliefd zijn voor inzet op bochtige en hellende berglijnen (de "ligne des Causse" in het Centraal Massief en op zijlijnen in de Pyreneeën). Als keerzijde van de medaille zal dit pluspunt tevens de Achillespees blijken van deze locs: een antislipinstallatie ten spijt, slippen ze vaak omwille van hun geringe adhesie. Hun gering vermogen van 2130 kW is tevens een extra handicap bij het trekken van zware reizigerstreinen, legio in die regio. Theoretisch kunnen de locs treinen van 800 t aan 130 km/h slepen, maar deze snelheid wordt enkel be-

haald op niet-hellende trajecten, niet frequent op de door hen bereiden lijnen. Nog een bijkomende handicap is hun maximumsnelheid, oorspronkelijk vastgelegd op 130 km/h, maar in de jaren '70 preventief teruggebracht op 120 km/h.

Nog een troef van deze locs is de bouw van de uitrusting om in treinschakeling te rijden, waarmee 61 locs van bij de bouw zijn uitgerust en die op het eind van de jaren '70 op alle locs wordt ingebouwd tijdens de gewone revisies. En dit was nodig! Bij het rijden over de Seuil de Bourgogne (tussen Paris en Dijon), de enige noemenswaardige hindernis op het traject Paris - Marseille met een ezelsrugprofiel, hellingen bevattend van meer dan 8 ‰ langs elke zijde, is de last van een BB 9400 beperkt tot 1050 t, een peulenschil als je het vergelijkt met de BB 8100 die 1600 tot zelfs 1800 t mag trekken naargelang het soort trein.

Van bij zijn indienststelling wordt deze "Vespa" (misprizende naam waaronder deze locs algemeen gekend zijn, vernoemd naar de frêle Italiaanse scooters van weleer) ingezet voor volgende diensten: bij de reizigerstreinen de omnibus- en lichte exprestreinen met veelvuldige haltes, bij de goederentreinen de treinen met lichte last, bij voorkeur intervormingstreinen, of treinen die in dubbeltractie gereden worden. Af en toe wordt ze ook gebruikt voor nachtelijke reizigerstreinen over lange afstand als andere locs niet beschikbaar zijn.

Was haar inzet in eerste instantie beperkt tot de lijn Paris - Lyon, nadien spreidde ze verder haar vleugels gelijktijdig met de nieuwe elektrificaties, eerst





Met de Causse Noir in de achtergrond en een afdaling van 33 % over een lengte van 15 km voor de wielen, overschrijft een BB 9600 het viaduct van Aguessac richting Béziers op 17 juli 1998.
Gilbert LAURENT.

naar het zuiden toe (Avignon, Nîmes), daarna tot Toulouse om tenslotte Bordeaux aan te doen vanwaar de Baskische kust en de Pyreneeën bereikt werden. Eén van de meest honorabele ritten was de 700t-zware intervormings-trein (wederom een kleinigheid in vergelijking met de 900 t die aan een BB 8100 werd meegegeven) van Tolbiac (Paris) naar Marseille, een traject van om en bij 900 km dat in ongeveer twaalf uur werd afgelegd.

De BB 9400 maakt haast nooit uitpattingen, doch de tractie van zware petroleumtreinen die tot 3200t kunnen wegen, maken hierop een uitzondering. Eerlijkheidshalve moet wel vermeld worden dat het traject in treinschakeling wordt afgelegd en dat er amper hellingen voorkomen tussen de haventermini in de Golf van Fos (niet ver van Marseille) en enerzijds St.Jory (Toulouse), anderzijds de PLM-as naar Badan (in de regio van Lyon) en Dijon-Perrigny. Nog een bravourestukje zijn de pelgrimstreinen naar Lourdes (eveneens in treinschakeling gereden) die de beruchte 33%-helling van Capvern op de Pyreneeën-as moeten overbruggen. Niettegenstaande ze grotendeels aan neventaken werd toevertrouwd, heeft de BB-9400 enkele adelbrieven verwor-

ven, waaronder de tractie van de vermaarde Train Bleu Ventimiglia - Paris vanuit Marseille, bestaande uit een zware stam ligrijtuigen. Deze trein werd enkel richting Parijs door een BB-9400 getrokken en had een zeer ruime dienstregeling.

Twee locs (de 9533 en de 9535), behorend tot de kleine reeks 9531-9535, ondergaan een opmerkelijke verandering : ze worden uitgerust om in trek-duwmodus te rijden aan 160 km/h met een stam USI's (toekomstige Belgische K4). Vanaf 1972 bijten ze de spits af in de klassieke trek-duwdienst op de verbinding Paris - Orléans - Tours - Poitiers, waar ze in 1978 zullen afgelost worden door de BB 9200 met Corail-rijtuigen. De keuze voor dit traject is niet toevallig: tenzij men er voor koos om de ver van de centra gelegen doorgangsstations Aubrais en St.Pierre-des-Corps te bedienen, moest men rechtsomkeer maken in de kopstations van Orléans en Tours.

De geschiedenis van deze loc is ontegensprekelijk verbonden met die van de Causses-lijn (Neussargues - Béziers), die lijn was haar fetisj en dat zal ze in ons collectieve geheugen ook altijd blijven. Nadat ze er de antieke BB's van de Compagnie du Midi had afgelost, zal de

BB9400 er nog gedurende bijna 4 decennia quasi een monopolie behouden. Op deze kwelas, nog hoofdzakelijk uitgerust met oude rails, is het haar geringe agressiviteit naar het spoor toe (omwille van de lichte asdruk van de loc) die haar grootste troef blijkt te zijn. De keerzijde van de medaille is er dan ook wel weer één van formaat: op deze berglijn van 277 km waar haarspeldbochten en hellingen van 15 tot 34 % legio zijn, is treinschakeling verplicht van zodra de last meer dan 250 t bedraagt en zelfs dan mag niet meer dan 450 t getrokken worden (zo'n 9 à 10 rijtuigen).

De massale levering van thyristor-locomotieven BB 7200 en BB 22200 in de jaren '80 betekent voor de BB 9400 een eerste stap naar het einde met een belangrijke schrapping in het effectief en een grote terugval van het aantal diensten. Het eerste zwart jaar was 1987: waar tot dan slechts zes eenheden op het appel ontbraken zijn er twaalf bijkomende definitief veroordeeld in de maand december van dat jaar.

Het moet gezegd worden dat de tijden enorm veranderd zijn in een kwart eeuw tijd en dat de BB-9400 niet meer beantwoordt aan de economische noodzaak noch aan de ergonomische eisen van de voor de deur staande jaren '90.

Maar de SNCF pakt de stier bij de horens en beslist een deel van de reeks te renoveren teneinde ze te specificeren voor de regionale reizigersdiensten in trek-duwmodus met RIO of RRR, vast samengestelde stammen van 3 of 4 rytuigen die per twee gekoppeld kunnen worden. Hierdoor kon bij wijze van balansbeweging de BB 8500, die ook voor treinschakeling is uitgerust, uit de reizigersdienst vrij gemaakt worden en naar de goederendiensten overgeheveld worden.

De ombouw wordt tussen 1991 en 1994 uitgevoerd in de werkplaats van Béziers (nabij de mediterrane kust) en resulteert in de geboorte van 42 BB 9600. De toekenning van nieuwe nummers wijst er op dat het om een belangrijke ombouw gaat. Op het programma stond de toevoeging van de "presse-bouton"-rem, de zogenaamde PBL2, de installatie van een automatisch systeem dat er voor moest zorgen dat de tractie geoptimaliseerd werd (teneinde slijtage te verminderen... én de daarmee gepaard gaande kosten), de aanpassing voor trek-duwinzet, het geluidsarmer maken van de bestuurderscabines en de verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 140 km/h... Deze transformatie zal eveneens gebruikt worden om het uiterlijk te uniformiseren: nadat verschillende livreeën nogal chaotisch en individueel werden aangebracht tijdens de voorziene passages in meerdere werkplaatsen (de livreeën "Arzens", "Béziers" en "Béton" waarbij de ene al wat meer dan de andere de eigenschappen van de leveringslivree behield), wordt de grijze "Béton"-livree - heel trendy in die tijd! - eenvormig op de locs toegepast.

Behalve de BB 9641 en 9642, die aan Tours toegewezen worden om er navette-

Op 22 maart 2006 komt een regionale trein, getrokken door de BB-9611 (ex BB-9403 omgebouwd op 26 maart 1992 en uit dienst genomen in februari 2007 te Vénissieux), aan te Lyon Perrache.



Op 19 augustus 2006 rijdt een regionale trein door Lyon Guillotière, getrokken door de BB 9641 in de "Centre"-livree. Het gaat hier om de ex-BB 9452 omgebouwd op 15 juli 1991.
Thierry COCHIN.

diensten te rijden en daarvoor een specifieke "Centre"-livree krijgen, gaat de rest van de reeks 9600 naar Avignon om daar regionale treinen te rijden voor rekening van de regio's Languedoc-Roussillon, PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur) en Rhône-Alpes. Hierdoor worden ze aangetroffen op de Causses-lijnen van Marseille naar Cèrberè en Carcassonne en op de lijn van Marseille naar Lyon van waar ze verder naar Culoz, Mâcon en St.Étienne worden ingezet. De volledige omloop bedraagt 28 dagen, waarbij welkelijks 78500 km wordt gereden, wat neerkomt op een daggemiddelde van 400 km per locomotief.

De niet-omgebouwde BB 9400'en hebben het veel moeilijker om hun bestaan te rechtvaardigen dan de BB 9600, zeker nadat de bedrijfsresultaten van Fret-SNCF in 1993 den dieperik induiken. Niettegenstaande er nog een prachtige rit van 945 km in hun omloop zat, mogen

we ons geen illusies maken. Deze lange rit van de treinen 457818/9 in treinschakeling, tussen de vorming van St Jory en die van Gevrey (Dijon) via de Rhônevallei gereden in 10u50, wat met een gemiddelde snelheid van 87 km/u een uitzonderlijke prestatie is, zal ook hun onofficiële laatste ereparade worden.

Naast deze koninginnerit zullen de niet verbouwde BB 9400 heel snel naar de schroothoop verwezen worden: de 44 overlevenden zullen in amper twaalf maanden (tussen februari 1993 en januari 1994) van het net verdwijnen. De oorspronkelijke vloot van 135 BB 9400 wordt herleid tot 42 BB 9600.

Dit bestaan wordt de laatste etappe voor deze locs, die niet meer op kunnen tegen het nieuwe materieel dat in het begin van de jaren 2000 zijn intrede zal maken. Een laatste koketterie bestaat in het opduiken van enkele locs in de Alpenvalleien (Albertville, Modane) met een stam klassieke reizigersrijtuigen aan de haak. Maar vanaf 2004 gaat het snel bergaf: op 1 januari 2005 wordt het effectief teruggebracht op 30 eenheden, nog 21 blijven er over op 1 januari 2006 (een loc op twee is nu verdwenen), een jaar later zijn er nog 15 en op 1 januari 2008 zijn er nog slechts 3 in dienst. Nu zijn ze allemaal verdwenen.

Weinig performant en zeker niet vrij van fouten (lawaaierig, mechanisch en elektrisch erg zwak) laat deze bij de bestuurders weinig geliefde locreeks, die zes standplaatsen heeft gekend (Paris-Sud-ouest, Villeneuve [Paris-Sud-est], La Mouche, Vénissieux [Lyon], Avignon en Bordeaux), en die ook nog eens aan de basis lag van de derivaatlocs BB 30001 en 30002, pioniers van de elektrische tractie op de as Paris - Brussel, geen goede herinnering achter, behalve dan misschien bij de liefhebbers...

Gilbert LAURENT



X 2800 in Zwitserland

De Zwitserse maatschappij Travys (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste.Croix) exploiteert twee lijnen : de normaalspoorlijn Le Pont-Le Brassus (13 km - vroeger uitgebaat door de PBr) en de meterspoorlijn Yverdon-Ste-Croix (24 km, vroeger YstC).

Van 9 juni tot 25 juli kon de lijn Le Pont-Le Brassus niet elektrisch bereiden worden wegens werken in de SBB-stations van Brassus en Le Pont waarbij de bovenleiding moest worden uitgeschakeld.

De meeste treinen werden vervangen door een busdienst maar voor het vervoer van scholieren tussen Le Pont en Chez-le-Maitre-Ecole werden tot het begin van de vakantie bij de SNCF twee motorwagens van de reeks X 2800 gehuurd: de X 2866 en X 2895.

Tussen 1957 en 1962 werden er door Decauville en Renault 119 motorwagens van dit type gebouwd. Ze hebben een MGO-motor met een vermogen van 825 pk en een hydromechanische overbrenging van Mékydro. De maximumsnelheid bedraagt 120 of 140 km/h. Hun inzet is beperkt tot enkele



FOTO 87-52 De trein op de verbinding Le Pont - Le Sentier. Le Lieu, 24 juni 2008. Philippe DE GIETER.

sporadische ritten tussen Besançon en Le Valdahon van de X 2827 en de X 2900.

Na hun terugkeer uit Zwitserland begin

juli werden beide motorwagens door de SNCF afgestaan aan de vereniging Viaduc07, die de museumlijn Vogüé - St Jean le Centenier (in de Ardèche) uitbaat.

FOTO 87-53 De trein Chez-le-Maitre-Ecole - Le Pont te Les Charbonnières op 23 juni 2008.

Philippe DE GIETER.



Zwitserland

Een Railjet in Lausanne!

Op 3 en 4 juli reed een Railjet-treinset van de Oostenrijkse Spoorwegen (zie ODB 86 blz. 44 en ODB 80 blz. 43) dat door de 1116 204 van ÖBB werd gesleept, testritten met het oog op hun toelating tot het Zwitserse net. Vanaf december zal de Railjet niet alleen in Oostenrijk, maar ook op de verbinding Wien - Zürich ingezet worden.



Op 4 juli was de Railjet te Lausanne.

Serge MATHEY.



De nieuwe historische trein Swisstrain bij een halte in station van Chambrélieu, op de lijn *Chaux-de-Fonds - Payerne*. De motorwagen BDe 4/4 1632 van Swisstrain was gekoppeld aan de salonwagen AAS 413 van de OeBB. Christophe BISE, 14 juni 2008.

BLS: de nieuwe motorstellen RABe 535 in dienst

In mei heeft de fabriek Bombardier te Villeneuve de eerste van de 13 nieuwe motorstellen RABe 535.101 t/m 113 "Lötschberger" afgeleverd. Deze vierledige treinstellen wegen 106 ton. Ze hebben een verlaagde vloer en een capaciteit van 143 zitplaatsen in tweede en 28 in eerste klasse. Ze kunnen aan 160 km/h rijden. Geleidelijk worden op de lijn tussen Bern en Spiez twee gekoppelde motorstellen ingezet. Vanaf Spiez zal het eerste motorstel naar Kandersteg en Brig rijden, terwijl het tweede motorstel verder zal rijden tot Zweisimmen.

Op 24 juni werd het motorstel RABe 535.101 te Villeneuve getest.

Hans JOOSEN.



Swisstrain

Er rijdt een nieuwe historische trein over de Zwitserse sporen die de naam *Swisstrain* meekreeg. Op 10 juni werd de officiële start gegeven met het online zetten van de website www.swisstrain.ch. De eerste officiële rit vond plaats op zaterdag 14 juni ter gelegenheid van de opening van de voormalige SBB-stelplaats te Payerne. De speciale trein was samengesteld uit motorwagen BDe 4/4 1632 ex-SBB, nu eigendom van Swisstrain, en voor deze gelegenheid de OeBB-salonwagen AAS 413. Ze reden op het traject *La Chaux-de-Fonds - Payerne* en terug. Een incident (met spelende kinderen) te *St-Imier* zorgde voor enige vertraging, maar de terugrit verliep zonder enig probleem en alle klanten waren tevreden over de rit. Een tweede openbaar optreden dit jaar vond plaats op zaterdag 27 september.

Een Hercules in Zwitserland

Tijdens de derde week van juli heeft de ER20-2007 "Hercules" (Siemens 21285/2006) testritten uitgevoerd op het Zwitserse net. Er werden vooral geluidsmetingen uitgevoerd (claxon, motorgeluid,...)

Huttwil, 23 juli 2008.
Patrice AIROLDI.



Dubbeldeks Flirt voor SBB

De SBB plaatste een bestelling bij Stadler van 50 nieuwe zesdelige dubbeldeks-motorstellen. Ze zijn bestemd voor het expresnet rond Zürich.

Deze motorstellen behoren tot de "FLIRT"-familie van Stadler. Voor de eerste maal wordt dit materieel met twee niveaus gebouwd. In totaal is er plaats voor 1694 reizigers, waarvoor 526 zitplaatsen zijn voorzien (112 A + 414 B). Elk stel is 150 meter lang, weegt 296 ton en haalt een snelheid van 160 km/h. De eerste stellen zullen in 2011 in dienst komen.

Gelijktijdig bestelde de SBB bij Siemens-Bombardier een reeks van 121 dubbeldeksrijtuigen (waarvan 8 voor de Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn - SZU) met verlaagde vloer. Deze zijn eveneens bestemd voor het expresnet rond Zürich. Ze bieden 98 zitplaatsen, wegen 52,4 ton en zijn geschikt voor 160 km/h.



Virtuele voorstelling van het oorspronkelijk vierdelig dubbeldeks Flirt-motorstel. Er werden echter 50 zesdelige stellen besteld door de SBB. Stadler/SBB.

Frankrijk

TRAXX'en van ECR getest

Met het oog op homologatie van de TRAXX'en werden tijdens de maand juni op het Franse net testen uitgevoerd met de 186 161 en 186 162 (Bombardier 34365/2008 en 34368/2008) van Euro Cargo Rail (ECR). Ter herinnering: ECR bestelde 20 TRAXX'en bij Bombardier. zij zullen inzetbaar zijn in Frankrijk, Duitsland en België.

De beide TRAXX'en in treinschakeling staan klaar voor een testrit te Vitry-le-François. Thierry COCHIN.





Nederland

↑ Het Poolse CTL (Chem Trans Logistics) is sinds enkele weken actief in Nederland en sleept steenkooltreinen vanuit de Rotterdamse haven (Maasvlakte) naar Linz in Oostenrijk en Bexbach nabij Saarbrücken in Duitsland. De treinen worden gesleept door de EuroSprinters ES64F4 189 928 en 933 die ge-

leaset worden bij MRCE. Deze treinen rijden zowel over de Betuweroute als over het klassieke net. Op het niet-geëlektrificeerde gedeelte van het traject in de Rotterdamse haven worden de treinen gesleept door RF (Rail Feeding).

De foto: trein 69301 Maasvlakte - Linz te Giessendam (op de Betuweroute), 24 juli 2008.

Michel DE ESCH.

↓ **FOTO 87-54** Terwijl het einde nadert voor de laatste drie 1200'ers in commerciële dienst bij ACTS (1251, 1253 en 1254, resp. ex-1215, 1214 en 1221 NS), kwam de 1202 in het spoorwegmuseum te Utrecht terug tot leven. De 1202 werd in 1998, kort na haar buitendienststelling, uitwendig gerestaureerd en terug blauw geschilderd. In december 2003 werd gestart met de volledige restauratie. De werkzaamheden werden beëindigd in 2007. Sindsdien kan zij worden ingezet voor speciale treinen of verzorgt zij materieeltransfers. Werkspoor bouwde 25 exemplaren van deze reeks tussen 1951 en 1953. Buiten de 1202 worden ook nog de 1201 en 1211 bewaard. Foto onderaan: op 12 april 2008 nam de 1202 het transfer van motorstel 252 (Mat '36) voor haar rekening tussen Eindhoven en Bad Bentheim. De 252 werd gebouwd in 1938, was actief tot in 1968 en is nu eigendom van Stibans (Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwagematerieel). Het werd overgebracht naar de SFW (Schienenfahrzeugwerk) te Delitzsch nabij Leipzig. De draaistel- en rijtuigkast zullen hier worden gerestaureerd.

Philippe DE GIE-



Tsjechië

Levering van de eerste S109E van Škoda

Op 24 juli 2008 presenteerde Škoda in Plzen (Pilsen) de eerste locomotief van het type S109E. De Tsjechische spoorwegen (CD) bestelden 20 exemplaren van dit type in april 2004. Ze zullen de reeks 380 vormen.

Ze zijn bestemd voor snelle reizigers-treinen in Tsjechië en naar de buurlanden (Duitsland, Oostenrijk, Polen, Hongarije en Slowakije). Hun maximumsnelheid bedraagt 200 km/h en ze hebben een vermogen van 6400 kW. Ze zijn geschikt voor 3 kV~, 15 kV~ en 25 kV~.

De S109E voldoet aan de laatste Europese normen en heeft beveiligingssysteem ETCS aan boord. Bij de bouw werden moderne materialen gebruikt (composietmaterialen, aluminium rem-schijven,...). Het design werd door Porsche ontworpen.



De eerste S109E van Škoda verliet op 24 juli 2008 de fabriek te Plzen. Er werden 20 locomotieven besteld en zij vormen de reeks 380. Škoda.

Škoda is al bijna 90 jaar actief als locomotiefbouwer. De fabriek leverde aan een groot deel van Oost-Europa. Tussen 1920 en 1958 verlieten 3257 stoomlocomotieven de fabriek en tot vandaag werden al 3257 elektrische lo-

comotieven gebouwd.

De S109E is echter de eerste nieuwe ontwikkeling sinds 1994. Het is misschien een nieuwe concurrent voor Bombardier, Siemens en Alstom...

TELEX.....

Air-France - KLM: binnenkort HST?

● Air-France-KLM bestudeert de mogelijkheden om samen met Veolia hogesnelheidstreinen te laten rijden.

OOSTENRIJK: weldra breedspoor?

● Op 28 maart ondertekende een Russische, Oekraïense, Slovaakse en Oostenrijkse delegatie een akkoord om een studie uit te voeren naar de financiële en materiële haalbaarheid om de breedspoorlijn (1,520 m) te verlengen vanaf de Oekraïense en Slovaakse grens tot Bratislava en Wien (480 km.) en om de bestaande breedspoorlijn, gebouwd in 1966, tot Kosice in Slowakije te moderniseren. Het budget en de planning van de werken zouden moeten klaar zijn in 2009 zodat in 2010 met de werken kan gestart worden. De vier landen zullen het project financieren. De realisatie hiervan opent een enorme poort voor het vrachtvervoer tussen Centraal-Europa en Azië.

Daarbuiten zou binnenkort gestart worden met de aanleg van een normaalspoorlijn tussen de Poolse grens (Medyka) en Lviv (100 km) in Oekraïne, waar in 2012 het Europees kampioenschap voetbal plaatsvindt.

MAV: bestelling van TRAXX'en

● De Hongaarse spoorwegen (MAV) hebben bij Bombardier 25 meerspannige TRAXX'en besteld (3kV~, 15 en 25kV~) met optie op 25 bijkomende exemplaren.

NEDERLAND: einde van uurtabellen ?

● Vanaf 2010 zouden tussen Amsterdam-Utrecht-Eindhoven treinen rijden zonder vaste dienstregeling, maar wel met een frequentie van zes treinen per uur. De NS gaat er van uit, dat bij een dergelijke dichtheid, de reiziger bij aankomst in het station vrijwel onmiddellijk een trein heeft. Een belangrijk ongemak echter zou zijn dat de treinen voortdurend van een ander spoor vertrekken. De NS beloven tegen dan een aangepast informatiesysteem te ontwikkelen, waardoor de reiziger geen hinder zou ondervinden. Het doel van heel deze reorganisatie is volgens de NS niet het wegwerken van vertragingen, maar het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de infrastructuur. Nadien zou het principe verder ingevoerd worden op de andere assen van de Randstad (de dichtbevolkte regio Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Lelystad).

LUXEMBOURG

● Op 7 april 2008 werden de dubbeldeksmotorstellen 2200 van de CFL eindelijk gehomologeerd om op de Athus-Meuse te rijden tussen Rodange en Virton. Het verkeer zal bijgevolg verdeeld worden tussen de stellingen van de reeksen 2000 en 2200 en de dubbeldeks-DOSTO's gesleept door een 4000:
7471 vertrek Virton 06.10
7077 vertrek Virton 06.44 (4000)
7182 vertrek Virton 07.08 (2200)
8658 aankomst Virton 18.06 (2200)
8667 aankomst Virton 18.39 (2000)
8668 aankomst Virton 19.04 (2200)
8669 aankomst Virton 19.29 (4000)

TSJECHIE - SLOVAKIJE: fusie

● CD Cargo en ZSSK Cargo, de twee vrachtvervoerders van de Tsjechische en Slovaakse spoorwegen besloten op 24 juni te fusioneren. Met een volume van respectievelijk 90 en 50 miljoen ton per jaar wordt de nieuwe maatschappij even belangrijk als de PKP Cargo (Polen) welke na Railion de belangrijkste Europese vrachtvervoerder is.

RUSLAND

● De constructeurs *Transmashholding* en *Bombardier Transportation* hebben samen een nieuwe onderneming opgericht: "*Transmashholding - Bombardier Transportation*". Beide ondernemingen participeren elk voor de helft. Samen willen ze een nieuwe generatie Russische locomotieven bouwen, voor een deel gebaseerd op de technologie van de TRAXX. Tussen 2008 en 2030 willen de Russische spoorwegen maar liefst 23.000 locomotieven vervangen!

DUITSLAND

● De DB heeft een aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van 130 à 300 hogesnelheidstreinen. Ze moeten een snelheid kunnen halen tussen 230 en 250 km/h en een capaciteit aanbieden van 500 à 900 zitplaatsen. Ze moeten tegen 2019 de langeafstands-IC's vervangen die nu meestal gesleept worden door een locomotief van de reeks 101. Een deel van de nieuwe stellingen, geschikt voor 280 km/h, moet tegen 2020 de 59 ICE1 vervangen en tegen 2025 de 44 ICE2.

Sfeerbeelden uit Taiwan



Het eiland Taiwan was lange tijd gekend onder de naam Formosa (Portugese zeevaarders gaven het de naam Ilha Formosa. Het bleef deze naam dragen tot eind jaren zestig van de vorige eeuw). Het eiland bevindt zich ten zuidoosten van het Chinese vasteland. Enkel de zeestraat van Taiwan (ongeveer 150 km) scheidt beide landen. Het eiland wordt in het noorden begrensd door de Oost-Chinese Zee, in het oosten door de Stille Oceaan en in het zuiden door de Zuid-Chinese Zee. Taiwan heeft een oppervlakte van 35.000 km², is 394 km lang en 144 km breed en is zeer bergachtig. Het is bedekt met een tropische en subtropische vegetatie. Het net van de TRA (Taiwan Railway Administration) omvat 1094 km spoorlijn met een spoorbreedte van 1067 mm. Hiervan is 710 km geëlektrificeerd. Het net wordt gecombineerd door een hogesnelheidslijn van 345 km, die Taipei met Zuoying verbindt (zie ODB 84 pagina 31) en een berglijn van 77 km lang met een spoorbreedte van 762 mm.

Hierboven : Het niet-geëlektrificeerde deel van het net (ongeveer 386 km) omvat de meeste secundaire lijnen. Ze worden bereden door de tweeledige motorwagens van de reeks DR 2800. Ze werden tussen 1982 en 1984 gebouwd door Tokyu Car (Japan). Taitung, 25 maart 2008.

Hieronder : De zes elektrische Taroko-kantelbakmotorstellen (reeks T 1000 - 8 rijtuigen) zijn het nieuwste materieel van de TRA. Ze werden gebouwd door het Japanse Hitachi. De TRA nam ze in 2007 in dienst. Hualien, 26 maart 2008. Tomas MEYER-EPPLER.





Het materieel van het type «Tzu-Chiang » gelijk op de Duitse ICE 1. Ze halen een snelheid van 130 km/h. De locomotieven met enkele stuurpost werden gebouwd door UCW uit Zuid-Afrika en de rijtuigen door Hyundai uit Zuid-Korea. Cidu, 27 maart 2008.

De alleroudste motorstellen (reeks 100) werden tussen 1978 en 1979 gebouwd door het Britse BREL. Ieder motorstel bestaat uit vijf rijtuigen. Hiervan is slechts een rijtuig gemotoriseerd. Een motorstel komt op 27 maart 2008 aan te Cidu (nabij Taipei). Tomas MEYER-EPPLER.





De dienst op de secundaire lijnen wordt verzorgd door motorwagens van de reeks DR 1000 (enkele kast op twee draaistellen). Een trein, bestaande uit twee motorwagens, bereikt op 18 maart 2008 Chitung (Noord-Taiwan), het eindpunt van de Pingsi-lijn.

De 97 locomotieven van de reeksen E 200, E 300 en E 400 zijn hoofdzakelijk op kop van IC- (oranje rijtuigen) of IR-treinen (blauwe rijtuigen) te vinden. Deze machines werden in de periode 1978-1992 (E 200), 1978-1979 (E 300) en 1980-1981 (E 400) gebouwd door General Electric in Groot-Brittannië. Hun snelheid bedraagt 100 km/h (E 300), 110 km/h (E 200) of 130 km/h (E 400). Een IR-trein, gesleept door de E 234, bereikt op 20 maart 2008 Sanyi.

Tomas MEYER-EPPLER.





De woudspoorwegmaatschappij van Alishan verbindt Chiayi (een plaats die 30 meter onder de zeespiegel ligt) met Alishan (op 2216 m hoogte) en Jhushan (op 2451 m hoogte). Deze diesellocc werd op 24 maart 2008 vereeuwigd in Jhushan. Deze machines werden in de jaren tachtig van de vorige eeuw geleverd door Nippon Sharyo.

Taiwan is het enige land ter wereld waar, buiten de Verenigde Staten, stoomlocomotieven van het type Shay (transmissie via conische tandwielen) actief zijn. Hier zien we stoomloc 31 (gebouwd door Lima in 1917), met een historische trein aan de haak, in actie op de Alishan-lijn. Jhaoping (op een hoogte van ongeveer 2200 m), 23 maart 2008. Tomas MEYER-EPPLER.



De T-rijtuigen

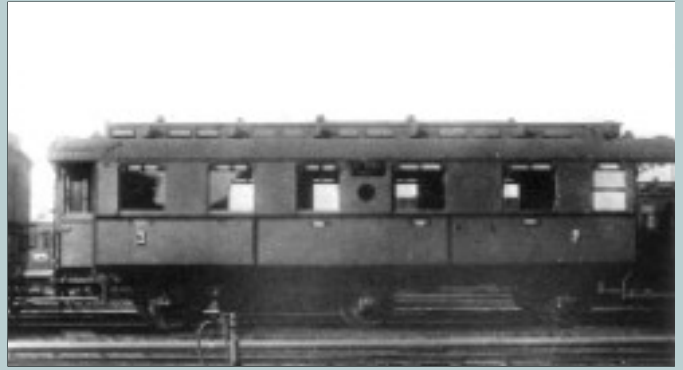
Op 28 juni 1919 werd het Verdrag van Versailles ondertekend. Eén van de gevolgen hiervan was de overdracht van een bonte verzameling rijtuigen aan België. Daarbij hoorden talrijke drieassige rijtuigen, afkomstig uit Pruisen en Beieren:

- C3iBay99a (3de klasse, 3 assen, intercirculatie zonder vouwbalgen, Beiers, gebouwd in 1899);
- C3iBay13 (identiek aan bovenstaande maar gebouwd in 1913).
- BC3iPr05 (2de + 3de klasse, 3 assen, intercirculatie zonder vouwbalgen, Pruisisch, gebouwd in 1905);
- BC3iPr10 (identiek aan bovenstaande maar gebouwd in 1910);

De Beierse rijtuigen werden genummerd als reeks 56.102 t/m 56.392; de Pruisische exemplaren kregen de nummers 52.801 t/m 52.868. Deze rijtuigen vormden voortaan het type X van de NMBS, samen met andere types drieassige "Wapenstilstand"-rijtuigen.

In de jaren '30 besliste de NMBS om de rijtuigen permanent per twee te koppelen. Samengesteld uit een B- en een BC-rijtuig (A= 1ste klasse, B= 2de klasse, C= 3de klasse), vormden zij het type T - reeks 83.000. Tussen beide rijtuigen kwam een doorgang met vouwbalg. Aan de uiteinden werd de doorgang echter afgedicht met plaatstaal. Het was dus onmogelijk om zich tijdens de rit naar een ander koppel rijtuigen te begeven.

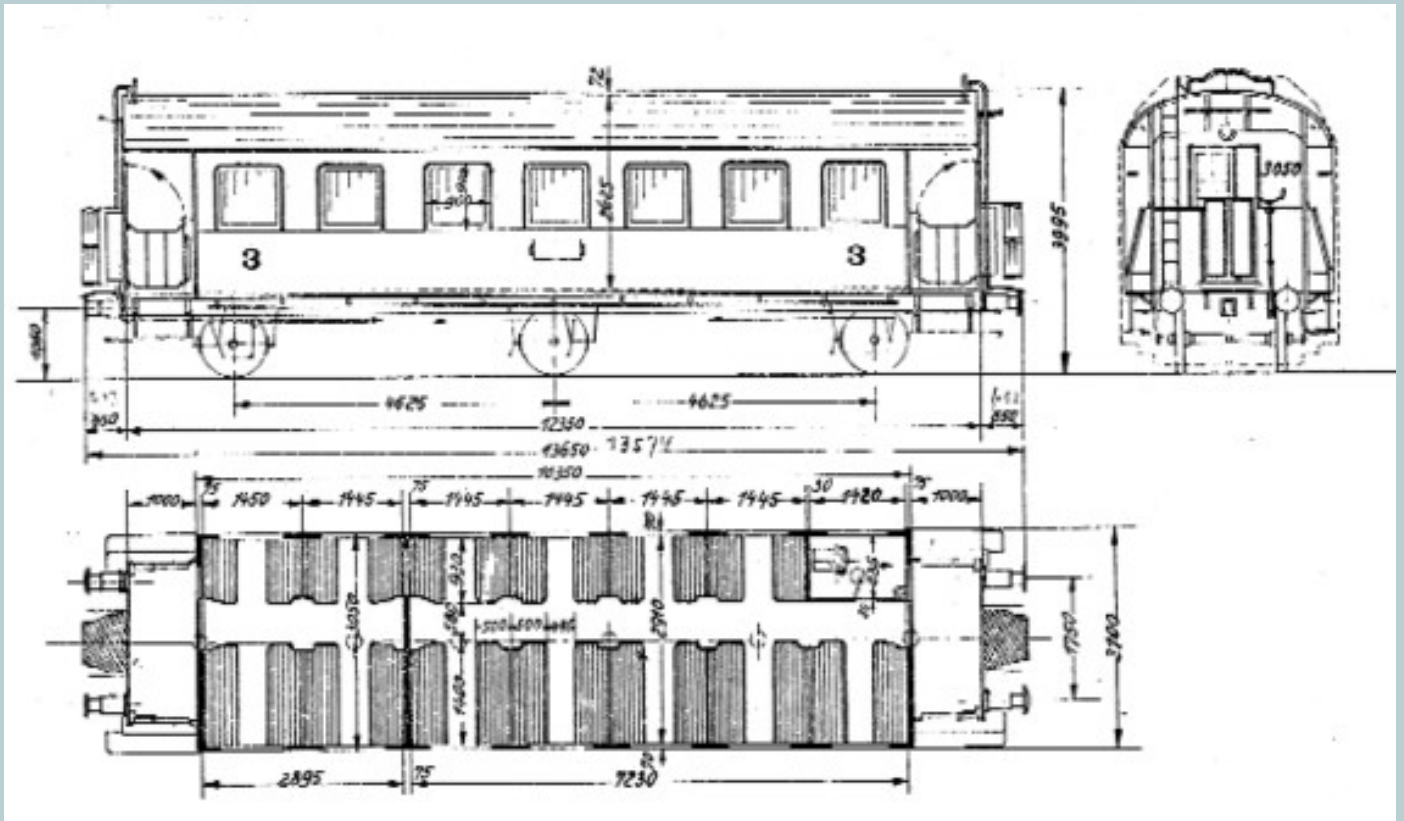
Oorspronkelijk hadden deze Beierse rijtuigen allemaal open balkons. In een bepaalde periode werden bij enkele van deze rijtuigen de open balkons gesloten door de plaatsing van rechte of gebogen deuren. Op BC-rijtuig 83.551 werden de beide soorten zelfs door elkaar gebruikt ! Aangezien de ombouw te duur uitviel, besliste men na enige tijd om de balkons niet meer met deuren af te dichten. Op dat moment waren er al 26 rijtuigen met gesloten platforms uitgerust.



Hier het Pruisische rijtuig type BC3yg54, een oude BC3iPr06 dat werd omgebouwd in 1954. Dit rijtuig werd gebouwd in 1916 en verschilt weinig met de typen BC3iPr05 en BC3iPr10. Verzamling Bruno DEDONCKER / TSP ©.



Op het einde van de jaren 1890 namen de Beierse sporenwegen de rijtuigen type C3i in dienst. Hier zien wij het rijtuig C3i (Bay13) nr. 10219 nog steeds in de oorspronkelijke K.Sts.B (Königliche Bayerische Staatseisenbahn). Deze sub-reeks werd gebouwd tussen 1313 en 1917. Verz. Bruno DEDONCKER / TSP ©.



Plan van het Beierse rijtuig C3iBay13.



FOTO BD-287 Een T-rijtuigstel gevormd met rijtuigen AB 83.359 (midden) B 83.559 (rechts), gefotografeerd te Schaarbeek op 23 november 1957. Dit zijn twee Beierse rijtuigen van het type C3iBay99a, waarvan de 83.359 eerder al tot BC omgebouwd werd. Beide rijtuigen hebben gebogen buitendeuren. Dit T-rijtuigstel werd buitendienst gesteld met PV 427 van 17 december 1958. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

Toen de rijtuigen permanent per twee gekoppeld werden, ontstonden de volgende combinaties:

- twee rijtuigen van het type C3iBay99a;
- twee rijtuigen van het type C3iBay13;
- één rijtuig van het type C3iBay99a + één rijtuig van het type C3iBay13 (of omgekeerd);
- één rijtuig van het type C3iBay99a of C3iBay13 + één rijtuig van het type BC3iPr05 of BC3iPr10.

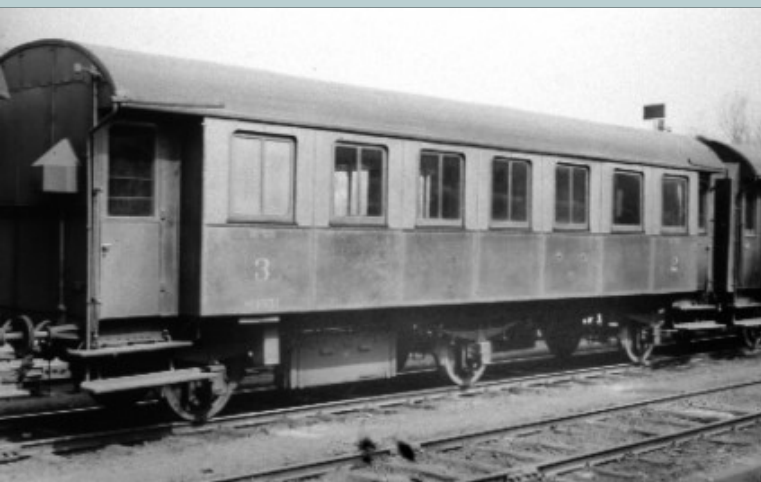
De indeling was steeds dezelfde : C + CB. In geval twee Beierse rijtuigen aan elkaar werden gekoppeld, kreeg één van beide C-rijtuigen een verbouwing tot BC-rijtuig.

Aanvankelijk werd bij de ombouw van de Beierse rijtuigen tot T-rijtuigen het grote compartiment omgebouwd tot B en het

kleine tot C. Al snel bleek dat het B-compartiment eigenlijk te groot was voor de inzet op secundaire lijnen. Er werd dus besloten om bij de resterende rijtuigen de grote afdeling om te bouwen tot C en het kleine tot B. Het toilet bevond zich aan de tegenovergestelde kant van de intercirculatie-vouwbalg, achteraan in de grote afdeling (voor de eerst omgebouwde rijtuigen was dit de B-afdeling, voor de andere de C-afdeling). Twee gekoppelde rijtuigen hadden na ombouw de indeling C + BC (of C + CB voor de eerste exemplaren).

De Pruisische rijtuigen moesten in tegenstelling tot de Beierse niet omgebouwd worden. Hier volstond de installatie van een vouwbalg voor de intercirculatie.

De B- en C-afdelingen waren even lang.



De Beierse rijtuigen BC 83.551 en 83.351 (rechts). Zij dragen nog de kleurstelling met twee tinten groen. De linkerbuitendeur is recht, de rechterbuitendeur gebogen. Dit T-rijtuigstel had de samenstelling CB + C. Foto NMBS-groep.



Rijtuig BC 83.580 (van Pruisische herkomst) had oorspronkelijk één open en één gesloten platform met rechte deur en was gekoppeld aan rijtuig 83.380. De Pruisische rijtuigen waren herkenbaar aan de kap op hun dak en aan het aantal vensters (6, terwijl de Beierse er 7 hadden). Foto NMBS-groep.



FOTO BD-288 AB-rijtuig 83.575 in twee tinten groen, gefotografeerd te Schaarbeek op 23 november 1957. Dit rijtuig van Pruisische afkomst (type BC3iPr10) werd aan het Beierse rijtuig 83.375 gekoppeld (C3iBay99a). Met het PV 427 van 17 december 1958 werd het geschrapt.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

Elke afdeling had een eigen toilet. In principe hadden deze rijtuigenstellen de samenstelling BC+C. Op rijtuig 83.580 was de intercircuitievouwbalg echter aan de B-kant gemonteerd, hetgeen een samenstelling CB + C voor gevolg had. Dit laat vermoeden dat de C-afdeling bij het begin van het ombouwproces tot B-afdeling werd omgevormd. Nadien werd de vermindering van het aantal plaatsen in de B-afdeling waarschijnlijk per vergissing ook op dit rijtuig uitgevoerd.

Het aantal zitplaatsen bleef in de Pruisische rijtuigen gelijk : 16 in B en 26 in C. In de Beierse exemplaren sneuvelden de twee zitbanken die zich tegenover het toilet bevonden, waardoor het aantal zitplaatsen daalde van 46 tot 40 in de BC-rijtuigen en van 66 tot 60 in de C-rijtuigen.

De T-rijtuigen waren in twee tinten groen geschilderd, met een zwarte band onder de vensters. Ook de daken en chassissen waren zwart. Vanaf 1955 werden ze geleidelijk aan herschilderd in het donkergroen, doorgaans bij een onderhoudsbeurt.

De C-rijtuigen kregen de nummers 83.301 t.e.m. 83.475, de gemengde BC-rijtuigen 83.501 t.e.m. 83.675. Omdat de gekoppelde rijtuigen de oude rijtuigen voor de "Trains-Tramway" vervingen, kregen ze snel de naam "TT" in verschillende officiële documenten. Dit was eveneens geldig voor de rijtuigen van de types S en U (resp. 4- en 2-assige gekoppelde rijtuigen). De 3-assige gekoppelde rijtuigen zijn van het type T. De lijst van de gebruikte letters die de rijtuigen kenmerken, kan worden geraadpleegd in het bericht 7N/12E van 15 maart 1947, bundel 122.115 blz.4 van de NMBS. Al snel kregen ze de naam "TT-stellen". Het feit dat de meeste treinen gevormd waren met meerdere aan elkaar gekoppelde rijtuigen, leverde hen bij het grote publiek de bijnaam "Train-Trottinette" op. Het grote aantal letters "T" dat op die treinen te zien was, zal hier wellicht niet vreemd aan zijn.

Later werden er nog drie rijtuigen toegevoegd aan het type T. Zij kregen de nummers 83.476, 83.477 en 83.478. Deze waren vermeld in de lijsten als "in dienst genomen zonder enige verbouwing". Het bestaan van BC-rijtuigen met overeenkomende num-



BC-rijtuig 83.682 (linker foto) - van Pruisische herkomst - en C-rijtuig 83.482 (rechter foto) - afkomstig uit Beieren - werden te Schaarbeek gefotografeerd in augustus 1951. Elk van beide rijtuigen is in feite een gehalveerd T-rijtuigenstel dat geschrapt werd. Later zullen ze samen gebruikt worden om het nieuwe rijtuigenstel 83.482 + 83.682 te vormen. De twee rijtuigen zijn hier nog niet omgebouwd en dragen de uniforme donkergroene livrei. Na haar schrapping werd rijtuig 83.682 gebruikt voor de bouw van een autotransportwagen, die op 23 juni 1958 buitenrolde uit de CW van Gentbrugge en in nachttreinen zou worden opgenomen. Foto G. DESBARAX, verzameling Bruno DEDONCKER / TSP ©.

→ T-rijtuigenstel BC 83.643 + C 83.443 in twee tinten groen te Schaarbeek. Beide rijtuigen zijn van Beierse afkomst.
Foto NMBS-Groep.

↓ Vier Beierse rijtuigen te Schaarbeek in augustus 1951. Op de voorgrond zien we links BC-rijtuig 83.641, terwijl C-rijtuig 83.420 zich aan de rechterzijde bevindt. Alle rijtuigen zijn geschilderd in twee tinten groen.
Foto G. DESBARAX, verz. B. DEDONCKER / TSP ©.



Een trein bestaande uit donkergroene T-rijtuigenstellen, met aan kop rijtuigen C 83.400 + BC 83.600 (van Beierse afkomst). Dit T-rijtuigenstel was op 4 november 1959 het laatste dat buitendienst gesteld werd.
Foto NMBS-Groep.

mers kon niet achterhaald worden. Twee andere hergebruikte C-rijtuigen, waarvan de platforms met deuren afgedicht waren, kregen de nummers 83.479 en 83.480. Van welke T-rijtuigenstellen zij afkomstig waren, valt niet meer te achterhalen. Beide C-rijtuigen werden permanent gekoppeld aan de BC-rijtuigen met nummers 83.679 en 83.680, waarvan de platforms eveneens met deuren waren afgedicht.

Al van voor WOII begon men de T-rijtuigenstellen geleidelijk aan buitendienst te stellen. Vaak werd slechts één van beide rijtuigen geschrapt. Het tweede rijtuig werd vervolgens aan een andere overlevende gekoppeld. Dit was bijvoorbeeld het geval voor T-rijtuigenstel 83.317/83.517 dat buitendienst gesteld werd op 11 februari 1941 en waarvan BC-rijtuig 83.517 vernummerd werd tot 83.680 nadat het permanent aan B-rijtuig 83.480 werd gekoppeld.

De opnieuw samengestelde T-rijtuigenstellen kregen uiteraard nummers die op de nummering van het type T volgden. Zo werd de reeks nog verder aangevuld met de nummers 83.481 t/m 83.494 en 83.496 t/m 83.499. Rijtuig 83.495 was afkomstig uit Beieren, maar behoorde daar wellicht tot een andere reeks dan de andere Beierse rijtuigen van het type T.

Sommige hergebruikte rijtuigen werden zelfs twee keer vernummerd. Dit was het geval voor BC-rijtuig 83.659, dat eerst BC 83.679 werd en vervolgens BC 83.692. Ook C-rijtuig 83.464 viel deze eer te beurt: het werd eerst vernummerd tot C 83.482 en nadien tot C 83.490. Verder werd de klasse-indeling van enkele rijtuigen gewijzigd. Dit was onder andere het geval bij C-rijtuig 83.459, dat omgebouwd werd tot BC 83.694.

T-rijtuigenstel 83.306/83.506 werd in april 1936 als eerste teruggetrokken uit de commerciële dienst en geschrapt. De reden is ons onbekend (ongeval?).

Vervolgens werd T-rijtuigenstel 83.457/83.657 uit dienst genomen; C-rijtuig 83.457 werd geschrapt, het lot van BC-rijtuig 83.657 is niet gekend.

In oktober 1937 werd BC-rijtuig 83.523 geschrapt, maar later werd het hersteld om pas op 2 april 1955 definitief uit de dienst te worden teruggetrokken.

Het vierde geschrapte T-rijtuigenstel was de 83.389/83.589, in november 1940. BC-rijtuig 83.589 werd hernummerd tot C 83.681 en permanent gekoppeld aan C-rijtuig 83.361. De rijtuigen C 83.389 en BC 83.561 werden gesloopt.



FOTO BD-289 *Begin augustus 1953 verlaat een "Train-Trottinette" het station van Liège-Guillemins, gesleept door de 97.005. De trein is samengesteld uit achtereenvolgens een GCI-pakwagen, een T-rijtuigenstel en twee andere Pruisische rijtuigen van een totaal verschillend type. De twee T-rijtuigen zijn van Beierse afkomst en zijn geschilderd in twee tinten groen.*
 Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©

In het dossier "Deklasseringen van rijtuigen sinds 1934" zijn de meeste rijtuigen vermeld als "te slopen" of "te koop". Sommige exemplaren werden hersteld, zoals bijvoorbeeld BC-rijtuig 83.667 dat in maart 1945 vermeld was als "te slopen" en in augustus 1945 als "te herstellen". De loopbaan van veel rijtuigen viel wellicht heel wat langer uit dan men oorspronkelijk had voorzien.

De processen-verbaal van de revisiecommissie, die ons bekend zijn vanaf 1939, bevatten in 1940/1941 slechts de vermeldingen "zeer slechte staat" of "te slopen". Dit zonder verdere uitleg. Vanaf 1942 werd ook de oorzaak van buitendienststelling vermeld, zoals bijvoorbeeld "het rijtuig 83.591 is volledig uitgebrand" (PV nr. 1 van het station Herrentals). Dit rijtuig werd geschrapt met PV 41 van 9 juni 1943.

Vanaf 1943 vinden we steeds meer de vermelding "te slopen wegens oorlogsschade" terug...

Op 3 juni 1956 werd de toenmalige eerste klasse afgeschaft. In de rijtuigen die nog in dienst waren, werden de afdelingen geherklasseerd van C naar B en van B naar A.

De laatste rijtuigen van het type T verdwenen op 4 november 1959 definitief van het net. Op die dag werd het T-rijtuigenstel 83.400/83.600 uit de commerciële dienst teruggetrokken. Niettemin werd rijtuig 83.494, dat zich aan de rijtui-



Na hun schrapping werden sommige T-rijtuigen hergebruikt als dienstvoertuig. Hier zien we rijtuig 195.325, gebruikt door de dienst Baan te Vorst-Zuid. Dit is het voormalige T-rijtuig met nummer 83.510 (voordien Beiers rijtuigtype C3Bay99a) dat indertijd gekoppeld was aan rijtuig C 83.310. Het T-rijtuigenstel dat zij samen vormden werd buitendienst gesteld met PV nr. 159 op 30 juni 1955.

Foto Albert DEBIEVRE, verzameling TSP.

genwerkplaats van Schaarbeek bevond, pas op 13 april 1962 buiten dienst gesteld. Men had dit rijtuig benuttigd als lokaal voor de dienst Baan - Groep Brussel, zonder het te hernoemen. Het rijtuigenstel 83.494/83.694 was al op 31 augustus 1955 geschrapt. Het was de bedoeling om het voor afbraak naar de CW Mechelen over te brengen, maar rijtuig 83.494 werd dus ter plaatse in Schaarbeek gesloopt.

Een aanzienlijk aantal T-rijtuigen werd na hun afscheid van de commerciële dienst nog verder ingezet als dienstvoertuig en sommige werden omgebouwd tot gesloten ferry-boatwagens, later types 5030A5 en 5030A6.

Het chassis van de 30 oude Beierse rijtuigen diende voor de bouw van de gesloten autotransportwagens type 2000A, later 2000A1. Deze wagens waren bestemd voor de autoslaaptreinen. De eerste 15 werden gebouwd in 1956, de volgende 15 in 1957. U kunt hierover meer lezen in *OP DE BAAN 60 en 61*. De middelste as werd verwijderd, terwijl de buitenste twee assen 56,5 cm naar het midden van het chassis verplaatst werden. Er werd ook een nieuwe kast gebouwd.

Toen de commerciële inzet van T-rijtuigenstellen op zijn laatste benen liep, werd hun voortdurend dalende effectief versterkt met rijtuigen die uit andere reeksen afkomstig waren. Al deze rijtuigen kwamen in dienst zonder enige ombouw, maar met een nieuwe nummering.

Charles OCSINBERG



FOTO BD-164 De eerste autotransportwagens voor de autoslaaptreinen werden gebouwd op het chassis van de 30 Beierse rijtuigen, afkomstig van de T-rijtuigen. Hier zien we wagen 28, de 1.042.028 van het type Hbckss, gefotografeerd te Schaarbeek op 26 maart 1959. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Wagen nr. 8 (oud UIC-nr. 21 88 2187 008) werd door de firma AUXELTRA gebruikt als platformwagen voor werken aan de bovenleiding (type 9472B2 - UIC-nr. 30 88 9472 376-8P). Fernand MAES, juli 1981.



Na hun schrapping werden talrijke autotransportwagens verder gebruikt als dienstvoertuig. De voormalige wagen nr. 4 (21 88 218 004) kreeg een nieuwe bestemming als lokaal. Het chassis van de eerste 15 autotransportwagens (nrs. 1 t/m 15) was afkomstig van T-rijtuigen. Ze waren herkenbaar aan de schuifdeuren (drie in elke zijwand) en aan de rolluiken op de uiteinden. Fernand MAES, juli 1981.



Enkele wagens werden toegewezen aan hersporingstreinen. Hier deze van de werkplaats Hasselt op 15 april 1984 (type 9582B8 - UIC-nr. 40 88 9582 806-4) die behoorde tot de tweede reeks (16 t/m 30) en slechts twee schuifdeuren in de zijwand had. Ch. OCSINBERG.



De firma ENGEMA gebruikte eveneens een aantal wagens voor werken aan de bovenleiding. Een wagen van het type 9472B1 (UIC-nr. 46 88 9572 275-0P). Muizen, 1 november 1989. Charles. OCSINBERG.

Nimy-Maisières : stopplaats aan de rand van het bos

Nimy-Maisières was nauwelijks een stopplaats die naam waardig, laat staan een station. Er waren slechts twee perrons, bestaande uit as, aan weerszijden van de sporen van lijn 96 Mons-Brussel.

Aan deze stopplaats houd ik echter mooie herinneringen over. Dank zij de bocht op die plaats kon je de treinen vanuit twee verschillende oogpunten mooi observeren en fotograferen. Eerst had je de overweg, van waaruit je reeds van ver de treinen vanuit Mons kon zien naar boven komen, en vervolgens was er het aarden pad parallel met het perron, vanwaar je de treinen zag wanneer ze tevoorschijn kwamen uit het bos van Ghlin.

Het was één van mijn lievelingsplekjes. Wanneer de slagbomen van de overweg naar beneden gingen en er vanuit het opklimmend spoor geen rookpluim te zien was, dan wist je dat er haast geruisloos vanuit de andere richting een trein zou naderen, want dat spoor liep immers zachtjes naar beneden. Gespannen zat je te wachten en te raden welk type locomotief uit de bocht tevoorschijn zou komen. Werd het een imposante type 1, een prestigieuze Franse Pacific, een type 29 of een oude type 81 met een lange goederentrein? Verder behoorden ook de Duitse types 60 en 62, die ik niet uit elkaar kon houden, tot de mogelijkheden en talloze andere locomotieven, te veel om hier op te noemen.

Vanuit het zuiden kon je meer genieten van de kracht van de machines, maar het verrassingselement ontbrak, want van zodra de locomotief het kanaal over was, wist je om welk type het ging.

Het zou altijd mijn vast plekje gebleven zijn, mocht Blok 26 er niet geweest zijn. Een kleine betonnen constructie, net groot genoeg voor de seingevoer en zijn uitrusting. Hij moest niet alleen de overweg bedienen, maar in beide richtingen ook de seinen. In 1953 -1954 maakte ik kennis met één van die seinwachters, en geregeld bracht ik verschillende uren bij hem door. Hij heette Bernières. Hij was gepassioneerd door zijn beroep, had een ongelooflijke encyclopedische kennis en was voortdurend op zoek om nog bij te leren.

Hij liep ook wel een beetje hoog op met zichzelf. Zo vertelde hij trots dat hij na meer dan tweeënveertig jaar dienst hooguit negentig dagen afwezig was geweest. Hoe dan ook, ik had enorm respect voor die man en hing aan zijn lippen wanneer hij vertelde.

Voor zijn leeftijd was hij ook nog zeer sterk. Wanneer hij het verste sein moest bedienen dan zei hij vaak: "... negenhonderd meter kabel trekken, dat is wat he!" Op zekere dag tijdens een dood moment op de lijn, toonde hij mij hoe je de hendel moest deblokkeren en mocht ik zelf eens proberen ... geen beweging in te krijgen.

FOTO BD-285 Vanuit de richting Brussel lag de stopplaats van Nimy-Maisières juist voor de brug over het kanaal. Op 20 juli 1957 is de directe trein 1652 Schaarbeek - Mons net de halte voorbijgereden en rijdt de brug over.

Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP ©.





FOTO BD-286 Nog steeds op die 20ste juli 1957. De directe trein 1651 Mons - Schaarbeek, nu gesleept door de 201.027 (later 5927), van Haine-St.-Pierre, zal zo meteen de stopplaats voorbijrijden. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

Maar wat zijn dienst betrof, was Bernières zeer plichtsgetrouw, je kon hem nooit betrappen op verstrooidheid. Durfde je al eens vragen om zelf de overweg te mogen dichtdraaien, dan werd je snel van antwoord gediend in de zin van: "Wat denk je wel manneke" of nog "Je speelt met je leven als dingen wilt doen die je niet kent, trap het af!"

Om het dan nadien weer goed te maken mocht ik af en toe de telefoon eens opnemen om te horen welke treinen werden aangekondigd, maar zelf mocht ik absoluut niets zeggen! Ik zou niet meer weten hoe dat systeem van treinopvolging werkte, want in mijn herinnering zie ik vooral die andere telefoon met een bel, waarmee de collega van Blok 25 van Ghlin of die van Blok 27 uit Mons een naderende trein aankondigde. Elke trein moest nauwkeurig met potlood(!) in een schrift worden geschreven. We zijn nog een eeuwigheid verwijderd van het informaticatijdperk!

Tussen het aankondigen van een trein en het voorbijrijden was meestal meer dan voldoende tijd om al het nodige te doen. Maar op een dag werd vanuit Ghlin verwittigd dat de eerstvolgende lokale goederentrein met wat vertraging zou voorbijkomen. Maar na verschillende minuten, nog steeds niets te zien! Aan de overweg stond al iemand ongeduldig te claxonneren en dan ... tergend langzaam kwam in de verte een type 81 aangepuift, met slechts een handvol wagens aan de haak.

Woedend riep Bernières van op de dorpel van zijn cabine naar de machinist of hij soms van plan was stapvoets te rijden. Maar de man hoorde hem niet. Misschien had hij wel af te rekenen met een ellendig verlies van druk of iets dergelijks.

En toen ging de man met pensioen, hij wenste me veel geluk in het leven. Niemand zou toen vermoed hebben dat ik meer dan vijftig jaar later deze herinneringen bij elkaar zou schrijven. Nog steeds wanneer ik Nimy-Maisières passeer valt mijn oog telkens opnieuw op het vertrouwde plekje van Blok 26!

Philippe PIRNAY



Het uiteinde van het perron van de stopplaats Maisières, richting Mons, bevond zich nabij de brug over het kanaal. DIEU, 15 november 1973.

Met Belgische roots

JORDANIË

De Hedjazspoorlijn verbond oorspronkelijk Damascus (Syrië) met Medina (Saoudi-Arabië) via Jordanië. Ze was 1320 km lang en had een spoorbreedte van 1,050 m. De aanleg begon in 1900 door de Turken, met hulp van Duitsland. Officieel moest ze pelgrims naar Mekka vervoeren maar in werkelijkheid had deze lijn vooral een militaire betekenis voor het Turkse leger.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog geraakte ze in onbruik, vooral door de voortdurende aanvallen van Arabische revolutionairen onder leiding van de Britse officier E.T. Lawrence ("Lawrence of Arabia"). Na de oorlog werd de lijn niet meer heropend in het huidige Saoudi-Arabië.

Vandaag bestaat de spoorlijn nog tussen Damascus (Syrië) en Ma'an (Jordanië), hoewel het vervoer zeer bescheiden is.

In 1975 werd een nieuwe lijn gebouwd tussen de haven van Aqaba en Batn el Ghul (ten zuiden van Ma'an). Ze is 116 km lang en wordt uitsluitend gebruikt voor het vervoer van fosfaten. Deze lijn passeert nabij het bekende Bedouinendorp Wadi Rum. Op deze afgelegen plaats werden twee oude goederenwagens van Belgische makelij opgesteld. Ze werden gebouwd bij Baume et Marpent in Haine-Saint-Pierre, waarschijnlijk voor de Eerste Wereldoorlog. Deze restanten van de Hedjaz-spoorlijn worden nu gebruikt als souvenirwinkel en als bureau voor de toeristische dienst !

Philippe VERELST.

De tweede wagen doet dienst als bureau voor de toeristische dienst. Hij is van het type Kfc en draagt het nummer 868.

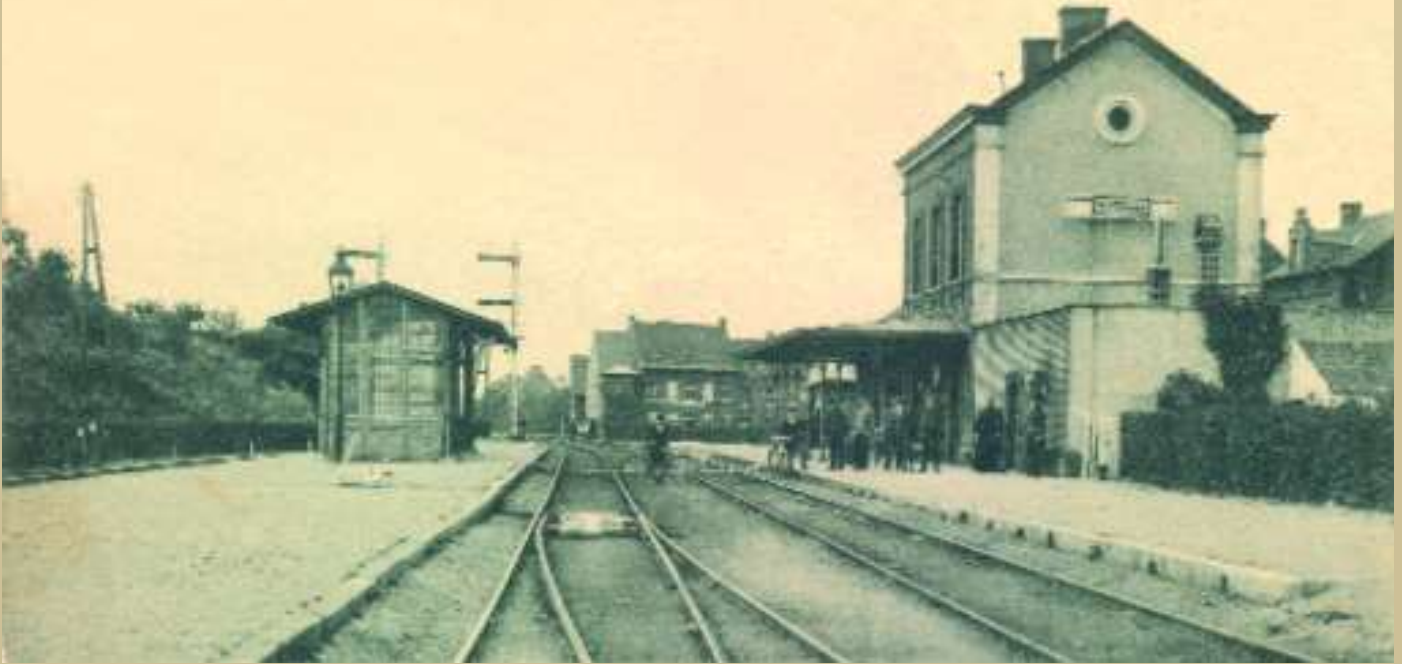
**Wadi Rum, 9 oktober 2007.
Gust OPDEDRYNCK.**



↓↑ De gesloten wagen die dienst doet als souvenirwinkel. Dit voertuig, van het type Kh, is uitgerust met een remmershuis.
Wadi Rum, 30 december 2007. Philippe VERELST.



Gisteren



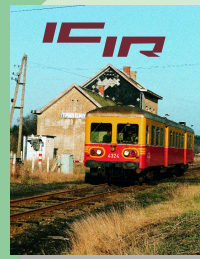
Ellezelles werd op 1 september 1882 aangesloten op het spoorwegnet door de opening van het baanvak Flobecq - Ellezelles van de lijn 87 (Bassily - Lessines - Ronse) door de Belgische Staat. Het baanvak Lessines - Flobecq van deze lijn werd op 5 juni 1882 ingehuldigd door de "Chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai". Drie jaar later volgde het baanvak Ellezelles - Zottegem van de lijn 82 (Ellezelles - Zottegem - Burst - Aalst) dat op 1 juli 1885 door de Belgische Staat werd geopend. Deze twee lokale spoorlijnen overleefden de verregaande herstructureringen van de jaren '50 van de twintigste eeuw niet. De reizigersdienst tussen Ronse en Lessines verdween op 11 december 1960 terwijl de treinen op de lijn naar Zottegem uiteindelijk op 13 mei 1963 door bussen werden vervangen. De opbraak volgde snel: in 1964 verdween het baanvak Ellezelles - Zottegem en de lijn Lessines - Ronse volgde in 1968. Het station van Ellezelles lag op 14 km van Lessines. Er waren drie perronsporen en een goederenkoer.

De bovenste foto dateert van 1913. Ook vandaag bestaan er nog enkele restanten, waaronder de vroegere blokpost (links zichtbaar) en de vroegere goederenloods die zich achter de fotograaf bevindt en niet zichtbaar is op de foto. De foto werd niet op exact dezelfde plaats genomen om de plaats herkenbaarder te maken, ondermeer aan de hand van de twee huizen die rechts achter de blokpost te zien zijn.

Verzameling TSP - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 juni 2008.

Vandaag





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



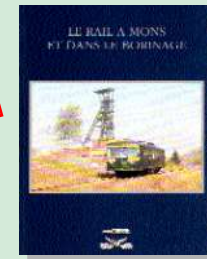
PROMO €10

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

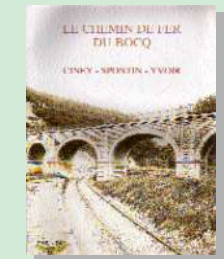


PROMO €14,40

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

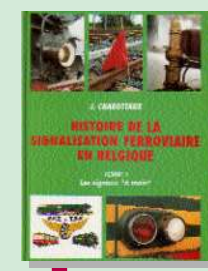


ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 112 pagina's - harde kaft
 106 kleuren foto's
 € 25,00 - 700 g

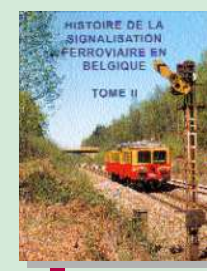


NIEUW!

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 meerspanning 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!

A4 - 191 pagina's
 278 foto's
 € 24,50 - 950 g



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 schilderingen 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 kft
Formaat 21 x 15 cm
Gebonden met linnendraad
€ 25 + verzending (600 g)
Mededeling: "Autorails 2"

**"ONZE SPOORWEGEN 3"
 Motorwagens 2**

Dit werk is het logische 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.

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 : 28-11-2008; leveringsdatum: +/- 15-01-2009. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER 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 Salzannes" € 10,00 75 g
- Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour" € 10,00 75 g
- Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis € 10,00 75 g
- Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- Nr. 53 : Postmotorstellen (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 56 : Reeks 64 € 10,00 75 g
- Nr. 57 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1) € 10,00 75 g
- Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven € 10,00 75 g
- Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 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 : Dieselltractie op lijn Liège - Gouvy € 10,00 75 g
- Nr. 84 : De oranje 110-rijtuigen € 10,00 75 g
- Nr. 85 : Inscheping van de 51'ers SecoRail (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 86 : Reeks 22 in groene livree € 10,00 75 g

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

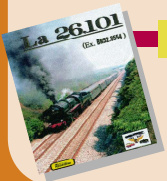
- Reeksen 1 t/m 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks) € 3,72 105 g
- Reeksen 8 t/m 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy : € 5,00 80 g
- Reeksen 21 t/m 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, 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 € 4,60
- **LOCO 2009 : €10 € 4,60**

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

De TSP-reizen



NIEUW !

Bestelling en verzendkosten

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

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

	BELGIË	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

FOTOTHEMA 87

10 foto's van de laatste geschrapte locomotieven van de reeks 60 (p. 8-15)

Prijs € 10 + verzenkosten (100 g.)
 Mededeling: fothema 87



