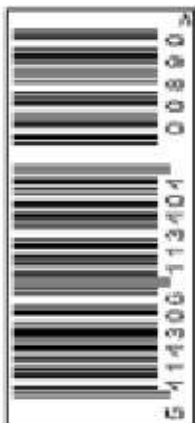


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 89 - FEBRUARI 2009 - € 8,50

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 9000 GENT X
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

De vernieuwingen van uw abonnementen op ons tijdschrift *OP DE BAAN* verloopt vlot en zeer massaal, waarvoor onze dank!

Wij zijn bovendien zeer verheugd dat wij talrijke nieuwe lezers mogen verwelkomen.

Net zoals tijdens de voorbije jaren wordt aan meerdere projecten gewerkt waarvan enkele zullen worden gerealiseerd in 2009: de aankoop van een elektrische locomotief, de verdere inrichting - en wie weet - de uitbreiding van ons museum te Saint-Ghislain, de uitbating van lijn 128 en de verlenging tot Evrehailles. De TSP-edities: *EEN EEUW STOOM* - deel 3 wordt in januari verwacht alsook een boek over het openbaar vervoer tussen 1945 en 1960. Een boek over "le Nord-Belge" wordt afgewerkt.

De restauratie van het materieel vordert gestaag: de twee 51'ers - 5183 en 5149 - verschijnen weldra opnieuw op de Belgische sporen en een tweede M1-rijtuig is bijna afgewerkt. De 4602, die veel last had van roestvorming, zal als nieuw haar opwachting maken.

Lijn 128 tenslotte wekt de interesse van talrijke instanties: er komt een enkelsporige loods van ± 50 meter lang te Spontin. Hierin kunnen enkele motorwagens veilig worden uitgeweken en dit betekent ook een ontlasting voor St.-Ghislain. Met de bouw van deze loods kunnen we besparen op de noodzakelijke overbrengingsritten van het materieel dat noodzakelijk is voor de toeristische exploitatie van de lijn.

U ziet het, er zijn projecten genoeg maar helpende handen tekort.

De beste wensen voor 2009!

Veel leesgenot!

EEN EEUW STOOM 3

€32

In het voorjaar 2009 zal "EEN EEUW STOOM" - deel 3 - verschijnen.

Net zoals in de delen 1 en 2 werden de geselecteerde foto's ingedeeld in drie grote hoofdstukken: 1835-1930, 1931-1945 en 1946-1966.

Deze hoofdstukken komen overeen met de drie grote nummersystemen die werden gebruikt: Etat Belge, NMBS 4 cijfers en NMBS 5 cijfers.

Twee andere hoofdstukken vervolledigen het boek: de industriële netten en stoomtractie in onze buurlanden.

Totaal nieuw in dit derde deel is een katern van 8 pagina's met kleurenfoto's. Ons fotoarchief telt momenteel een duizendtal foto's, niet enkel zwart-wit, maar eveneens een honderdtal kleurenfoto's van zeer goede kwaliteit.

Formaat 26 x 21 cm - 136 foto's - harde, gekartoneerde kaff - gebonden met linnendraad - tweetalige teksten Nederlands-Frans. Prijs : €32 + verzendkosten 750 g - mededeling: "Stoom 3"



Zoekertjes

Privéadvertenties : 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.

GEZOCHT : EN LIGNES 1 à 54. Victor HERBIET, Avenue d'Opale 117 bte 8 - 1030 Bruxelles.

GEZOCHT : Les Archives du Nord, deel I en deel II van "Le Train". Willy Peyskens, Meerstraat, 19/01-02 - B-9070 HEUSDEN. E-mail: willy6019@hotmail.com

TE KOOP : Verzameling "Rail Magazine" nrs. 1 t/m 128. Perfecte staat. Inlichtingen: Gérard Warnotte. ☎ +32 (0)2 376 25 07 of +32 (0)4 73 32 39 71.

TE KOOP : verzameling van 450 nummers "La Vie du Rail", van 06.01.1999 (nr. 2678) tot 19.12.2007 (nr. 3134). Doe uw bod op ☎ +32 (0)475 49 92 91. Afhalen regio Brussel.

TE KOOP : "Journal du chemin de fer" vanaf nr. 87 (nov 1994) t/m nr. 129 (okt 2002) en verzameling "EN LIGNES" nr. 28 t/m 86. Afhalen te Beauvechain. +32 (10) 86 13 91 tussen 21.00 en 22.00 uur..

Rechtzettingen

- **OP DE BAAN 87 p. 40** : Foto HLE 2233: er staat 17 januari 1978; moet zijn: 17 januari 1987.
- **OP DE BAAN 88 p. 47** : bovenaan het lijnnummer aanpassen: dit moet zijn lijn 43 zoals correct vermeld in de tekst. Vervolledig de tekst als volgt: de lijn werd enkelsporig op 27 september 1990 tussen Bomal en Marenne en op 28 september 1990 tussen Marenne en Marloie.

TSP-agenda

- **Zaterdag 13 en zondag 14 februari**: St.-Valentrein rond Gent, Brugge en Brussel.
- **Zaterdag 28 maart**: TSP-reis in de havens van Oostende en Zeebrugge.
- **Zaterdag 9 mei**: ruilbeurs te Saint-Ghislain

TSP ZOEKT

Wie heeft foto's, documenten, informatie over Belgische militaire aansluitingen en verbindingen die bestaan of bestaan hebben in ons land?

Contacteer ons: PFT-TSP - Boulevard Albert-Elisabeth 77 - 7000 Mons, of per e-mail: pfttsp@gmail.com



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):

Németh ANDOR, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, Jean BRUGGEMAN, Jaroslav CHARVAT, Roger CRICKELAIRE, Edmond DE BACKER, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Ernst-Joachim GERLACH, Luk GIBENS, Christian GOOSENS, Nicolas GOUSSET, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Christophe MAURISSE, Anne-Marie MASSARD, de NMBS, Tommy MAEREMANS, Tomas MEYER-EPPLER, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Stefano PAOLINI, Hans PAULUS, Joseph PETRAK, Jean-Claude RENIER, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Frank VAN DEN BOSCH, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Nicolas VILLENAVE, Marijn VOCKE.

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
✉: pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2009

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 2009". 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 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 gefrankeerde omslag of een internationaal antwoordcoupon bij te voegen.

Actief meewerken?

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

Contacteer dan :
Schaarbeek : 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

Op 9 maart 1988 lag het station Sourbrodt onder een dik sneeuwtapijt. De 8406 van Montzen werd ingezet als sneeuwruimer tussen Sourbrodt en Büllingen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

OP DE BAAN 89 - FEBRUARI 2009

inhoud



8

De reeks 28 van B-Cargo in dienst



12

De 1801 getest te Velim in Tsjechië



14

De 2706 te München !



36

Sluiting van de lijn Merksem - Schoten



2 Voorwoord

4 News TSP

6 Belgische actualiteit

- 6 statistieken
- 6 locomotieven
- 8 2009, het jaar van de TRAXX
- 12 1801 te Velim
- 14 de 2706 te München
- 16 reeks 57... en actie
- 19 de 73'ers van RF
- 20 motorstellen - motorwagens
- 22 rijtuigen - wagens
- 24 de GEN-werf
- 26 allerlei
- 31 privémaatschappijen
- 34 schrappingen

36 De industriële lijn naar Schoten

48 Buitenlandse actualiteit

- 48 Frankrijk
- 50 Ierland
- 53 Telex
- 54 Denemarken
- 56 CFL-reeksen 850 en 900
- 59 Zwitserland - Telex

60 Er was eens ...

62 Gisteren - Vandaag

64 Dit is Belgisch

65 Het rijtuig 85.318

66 TSP-boetiek

ACHTERPAGINA

FOTO 89-01 Op 10 december 2008 vond een scholingsrit plaats met de reeks 57 voor de bestuurders van Charleroi. De 48556 werd daarom tussen Monceau en Yves-Gomezée (aansluiting les Petons) gesleept door de 5704. De trein werd gefotografeerd te Berzée. L. JOSEPH.

De 1801 werd in december 2008 door Siemens getest op het circuit te Velim in Tsjechië. De foto toont de 1801 tijdens een van deze testritten op 13 december 2008. Torsten Giesen.



Chemin de Fer du Bocq

Het seizoen 2008 werd afgesloten met het inleggen van twee speciale treinen op lijn 128: de "Sinterklaastrein" op zondag 30 november, gevolgd door de "Kerstmartrein" op zondag 7 december, die vertrok in Brussel. De eerste trein, bestemd voor de allerkleinsten, was een enorm succes. De deelnemers aan de tweede trein werden zeker een beetje teleurgesteld: de kerstmarkt deed eerder aan een markt denken dan aan Kerstmis... Een formule vatbaar voor herhaling, maar de attractie ter plaatse moet herzien worden.

Het seizoen 2008, dat voor het grote publiek begon op 30 maart, moet beschouwd worden als het allerbeste en vooral het langste. De talrijke extra treinen voor groepen en liefhebbers hebben de cijfers bij wijze van spreken doen exploderen. Nooit geziene cijfers... Deze zijn sinds 1992 in stijgende lijn en evolueren mee naar mate "Le Chemin de Fer du Bocq" meer naamsbekendheid krijgt. Zulke cijfers doen de vrijwilligers van "de Bocqlijn" enorm deugd en geven hen de nodige inspiratie om talrijke nieuwe projecten tot een goed einde te brengen. Daarnaast moeten de onderhoudswerken en de uitbouw van de infrastructuur, buiten en tijdens het zomerseizoen, ook nog plaats vinden. De railbevestiging in één van "de bochten" van Senenne (onder de brug van de autosnelweg) moeten versterkt worden. Er moet een doodspoor aangelegd worden in Spontin. Hierover wordt komend voorjaar een loods geplaatst. Er komt een nieuwe wis-



De ploeg van "le Chemin de Fer de Bocq" plaatst een nieuwe wissel in het station Dorinne-Durnal, waardoor een bijkomend afstelspoor werd gecreëerd. 16 november 2008. TSP.

sel in Dorinne-Durnal, die toegang gaat geven tot een toekomstig uitwijkspoor. Intussen zal men van het winterseizoen profiteren om in de tunnel van Spontin grondige reinigings- en onderhoudswerken uit te voeren omdat het gewelf enige tekenen van slijtage begint te vertonen. Gelijktijdig dienen de kunstwerken nog onderhouden te worden: een duiker nabij het station van Sovet moet vervangen worden. De borstweringen van de brug nabij het station van Dorinne hebben intussen het nodige dringende onderhoud gehad.

En intussen is het seizoen 2009 in aantocht. De eerste rijdagen hebben rond Pasen plaats en hernemen na een korte rustpauze tijdens de grote vakantie en

gaan door tot 25 oktober 2009. Er wordt iedere zon- en feestdag gereden. Er hebben eveneens stoomritten plaats tijdens juli, augustus en september.

De toeristische exploitatie vereist eveneens een strikte en vooral omvangrijke administratie. Het betreft het opnemen en beheren van reservaties en het opstellen van de nodige vrijwilligers. Daarnaast vereist de toegang tot het station van Ciney het nodige overleg met de NMBS-Holding, Infrabel en het Federale Ministerie van Mobiliteit. Gelukkig kunnen we steeds beroep doen op een groep enthousiaste vrijwilligers. Wenst u soms de handen uit de mouwen te steken, dan bent u van harte welkom. Contacteer dan Xavier VERMEIRE: +32 (0)479 91 05 26.

Sinterklaas op lijn 128

Net zoals vorig jaar bracht Sinterklaas een bezoek aan lijn 128 om de kinderen te belonen. Door het grote succes moesten twee heen- en terugritten met de 4605 worden ingelegd vanuit Ciney. Op de trein werden versnaperingen uitgedeeld.

Sinterklaas met zijn Zwarte Pieten le Spontin voor de 4605. TSP.

Léocadie maakte een mooie tekening voor de Sint.





REIZEN

Zondag 7 december 2008 "Kerstmarkt te Spontin"

De 1603 en 202.020 sleepten de speciale trein, bestaande uit vijf rijtuigen, van Brussel naar de kerstmarkt van Spontin. Jammer dat de stalletjes zo dun bezaaid waren.

Op deze winterse dag bezochten 150 dagjesmensen onze toeristische lijn.

MUSEE DU RAIL

De ruilbeurs in ons museum op 8 december was een groot succes: we telde ongeveer 1500 bezoekers wiens interesse getrokken werd door 275 meter tafel en 36 handelaars.

Deze ruilbeurs kent een groeiend succes en de volgende editie is voorzien voor zaterdag 9 mei 2009.

MATERIEEL

● De restauratie van het materieel gaat verder, vooral van de 5149 en 5183. Er werd nog een onverwachte taak opgedragen aan de medewerkers van Saint-Ghislain: het voorbereiden en herschilderen van het M2-rijtuig 42387 dat door de NMBS aan Eurotunnel werd verkocht.

Dit rijtuig, een van de beste die in Mons staan uitgeweken, werd overgebracht naar St.-Ghislain waar het een rode livrei kreeg.

Het zal worden opgenomen in de hulp-trein van de Kanaaltunnel.

● TSP krijgt van het Ministerie van Landsverdediging de beroemde V36 in beheer. Deze locomotief werd ingezet op de militaire lijn die het kamp van Brasschaat verbindt met het station Kapellen. Ze zal worden tentoongesteld te St.-Ghislain in ABL-livrei.

● Tenslotte zijn er nog de restauratiewerkzaamheden aan de motorwagen 4602, een tweede M1-rijtuig en twee voertuigen voor de toeristische exploitatie van lijn 128.



De 26.101 als kunstwerk te Gouvy

Een tijdelijke kunstenaarsvereniging heeft in opdracht van de gemeente Gouvy een monument ontworpen dat moest geplaatst worden voor het station. Een van de leden had een foto gevonden van onze 26.101 en aan de hand hiervan werd een monument in kunstsmeedwerk gemaakt. Een zeer origineel kunstwerk dat uiterst geschikt is en op geen betere plaats kan worden neergezet. *Frank VAN DEN BOS.*

FOTO 89-03 De laatste rit van het jaar had plaats op 7 december 2008 tussen Brussel-Zuid en Purnode, naar aanleiding van de kerstmarkt te Spontin. De trein werd gesleept door de 1603 en de 202.020. Doorrit te Florée. *Christian AUCQUIERE.*



Locomotieven

reeks 11 - Benelux-dienst

● HSA (High Speed Alliance) besliste begin december 2008 om het gebruik van TRAXX'en in de Benelux-dienst sterk te verminderen. De talrijke technische problemen liggen aan de basis van deze beslissing.

Sinds 14 december wordt nog slechts één plandag met de TRAXX'en uitgevoerd. Voor de andere diensten wordt opnieuw een beroep gedaan op de reeks 11, die nu weer zeven plandagen telt.

De TRAXX'en rijden dagelijks nog slechts twee opeenvolgende heen- en terugritten: IC B 9220/9221 en 9252/9253.

De ICR-stuurstandrijtuigen zouden zelfs opnieuw gereviseerd worden.



FOTO 89-04 De TRAXX'en behielden niet lang de groene Angel Trains-livrei. Op 18 september 2008 rangeert de E 186 121 te Brussel-Zuid.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

<p>RECHTZETTINGEN OP DE BAAN 87 p. 16 in de rubriek "in huur": 5702 Vossloh 5001 757/2007; moet zijn 5001603/2006</p> <p>BUITEN DIENST 6204 : 14-12-08 INF FNND 6268 : 14-12-08 INF FNND 6277 : 14-12-08 INF FNND 6281 : 14-12-08 INF FNND 6294 : 14-12-08 INF FNND 7383 : datum te bepalen</p> <p>LEASING 5703 : -08 FNND VSFT 5001617/2006 5704 : -08 FNND VSFT 5001618/2006 5705 : -08 FNND VSFT 5001758/2008 2804 : 09-08 FNND, ATC E186 196 Bombardier 34382 2805 : 09-08 FNND, ATC E186 197 Bombardier 34383 2806 : 09-08 FNND, ATC E186 198 Bombardier 34384 2807 : 09-08 FNND, ATC E186 199 Bombardier 34385 2808 : 09-08 FNND, ATC E186 200 Bombardier 34386 2809 : 09-08 FNND, ATC E186 201 Bombardier 34387 2810 : 09-08 FNND, ATC E186 202 Bombardier 34388 2811 : 09-08 FNND, ATC E186 203 Bombardier 34389 2812 : 11-08 FNND, ATC E186 204 Bombardier 34390 2813 : 11-08 FNND, ATC E186 205 Bombardier 34391 2814 : 11-08 FNND, ATC E186 206 Bombardier 34393 2815 : 11-08 FNND, ATC E186 207 Bombardier 34392 2816 : 11-08 FNND, ATC E186 208 Bombardier 34394 2817 : 11-08 FNND, ATC E186 209</p>	<p>Bombardier 34395 2818 : 11-08 FNND, ATC E186 210 Bombardier 34397 2819 : 11-08 FNND, ATC E186 211 Bombardier 34398 2820 : 11-08 FNND, ATC E186 212 Bombardier 34402 2821 : 11-08 FNND, ATC E186 213 Bombardier 34400 2822 : 11-08 FNND, ATC E186 214 Bombardier 34399 2823 : 11-08 FNND, ATC E186 215 Bombardier 34403 2824 : 11-08 FNND, ATC E186 216 Bombardier 34408 2825 : 11-08 FNND, ATC E186 217 Bombardier 34410 2826 : 11-08 FNND, ATC E186 218 Bombardier 34416 2827 : 11-08 FNND, ATC E186 219 Bombardier 34417 2828 : 11-08 FNND, ATC E186 220 Bombardier 34419 2829 : 11-08 FNND, ATC E186 221 Bombardier 34428 2830 : 11-08 FNND, ATC E186 222 Bombardier 34431</p> <p>UIT REVISIE 329 : 04-12-08 RI 375 : 25-09-08 RI 381 : 03-10-08 RI 392 : 28-11-08 RI 424 : 26-09-08 RI 428 : 24-11-08 RI 473 : 09-10-08 RI 481 : 15-10-08 RI 530 : 11-09-08 RI 546 : 22-09-08 RI 549 : 01-10-08 RI 554 : 02-12-08 RI 602 : 24-11-08 RI2 605 : 02-10-08 RI2 623 : 14-10-08 RI2 804 : 12-11-08 RI 816 : 27-11-08 RG 842 : 24-16-08 RG</p>	<p>963 : 28-10-08 CR 968 : 04-12-08 CR 972 : 28-05-08 CR 974 : 26-09-08 CR 1301 : 24-12-08 RI 2101 : 24-12-08 RG 2378 : 18-12-08 LT 2602 : 16-12-08 LT 2711 : 09-12-08 RG</p> <p>VERNUMMERINGEN 668 : → 963 : 28-10-08 673 : 968 04-12-08 680 : → 974 : 26-09-08 688 : → 972 : 28-10-08</p> <p>MUTATIES 6246 : T FNND → I FCR 14-12-08 6253 : T FNND → I FSR 14-12-08 6254 : T FNND → I FSR 14-12-08 6256 : T FNND → I FSR 14-12-08 6260 : T FNND → I FKR 14-12-08 6283 : T FNND → I FSR 14-12-08 6299 : T FNND → I FCR 14-12-08 7390 : FSR → GCR 07-09-08 7392 : FSR → GCR 07-09-08 7832 : FNND → GCR 14-12-08 7833 : FNND → GCR 14-12-08 7834 : FNND → GCR 14-12-08 8262 : FNND → GCR 14-12-08 8263 : FNND → GCR 14-12-08</p> <p>IN PARK 4109 : 14-12-08 GCR 4117 : 14-12-08 FHS 4131 : 14-12-08 FHS 5209 : 14-12-08 MKM 5303 : 14-12-08 MKM 5307 : 14-12-08 MKM 5309 : 14-12-08 MKM 5312 : 14-12-08 MKM 5510 : 14-12-08 FAZ 5530 : 14-12-08 FAZ 6244 : 14-12-08 INF FNND 7337 : 14-12-08 GCR 7349 : 14-12-08 GCR 7358 : 14-12-08 GCR</p>	<p>7362 : 07-09-08 GCR 7363 : 14-12-08 GCR 7365 : 14-12-08 GCR 7366 : 14-12-08 GCR 7374 : 14-12-08 GCR 7389 : 07-09-08 GCR 7401 : 14-12-08 FNND 8205 : 14-12-08 FNND 8258 : 14-12-08 FNND 8261 : 14-12-08 NK 8268 : 14-12-08 FNND</p> <p>VERKOCHT 5167 : Ventura (It) 11-08 5170 : Ventura (It) 11-08 5174 : Ventura (It) 11-08 5180 : Ventura (It) 11-08 5185 : Ventura (It) 11-08 5186 : Ventura (It) 11-08 8202 : Kaiser, Courcelles 11-08</p> <p>AFKORTINGEN ATC : Angel trans Cargo CFL : Chemin de fer luxembourgeois FAZ : CW Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : CW Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GF : autom. GF-kopprling GR : grote revisie I / INF : Infrabel LC : comfort revisie LT : technische revisie 1 M CR : moderniseerd City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RF : Rail Feeding T : TUC-RAIL VSFT : Vossloh</p>
---	---	--	--

FOTO 89-05

IC 9252 Amsterdam CS - Brussel-Zuid te Roosendaal aan het sas voor de spanningsverandering op 13 oktober 2008. De trein wordt gesleept door de E 186 118. Pierre HERBIET.

FOTO 89-06

Dezelfde locomotief te Brussel-Zuid op 19 november, maar nu in rode HSA-livrei voor de IC B 9221 Brussel-Zuid - Amsterdam CS. Hans PAULUS.

● Sinds 13 november 2008 zijn alle 12 TRAXX'en in de rode HSA-livrei geschilderd. De groene schildering heeft dus maar \pm 6 weken bestaan. Bovendien reden alle treinen die door een TRAXX werden gesleept sinds midden november met een locomotief aan elke kant om het rondzetten in de eindstations te vermijden.

● De hogesnelheidslijn in Nederland zal pas begin 2010 geschikt zijn voor een snelheid van 300 km/h. Sinds januari is enkel het baanvak Amsterdam - Rotterdam in gebruik en de snelheid is beperkt tot 160 km/h.

● Op 20 november 2008 heeft M. Eurlings, de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, in het Nederlandse parlement verklaard dat er voor de levering van de nieuwe hogesnelheidstreinen van het type V250 (zie ODB 88, blz. 20) geen clausule werd opgenomen die een boete oplegt bij een laattijdige levering van dit materieel! Ter herinnering : de eerste V250 moest in de zomer van 2007 in dienst komen. Er wordt nu gehoopt dat een zestal stellen tegen eind 2009 beschikbaar zullen zijn. Valt nog af te wachten of dit nieuwe materieel betrouwbaar zal blijken...



Op 30 juli viel de Beneluxtrein gesleept door de 1186 in nood. De trein, geëvacueerd door de 7837, passeert de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken. Ondanks de progressieve indienststelling van de TRAXX'en sedert de maand september, kan men niet zeggen dat deze diensten er op vooruitgegaan zijn. Belangrijke vertragingen, in nood verkeren en afschaffingen, zijn dagelijkse kost voor de reizigers. Een vreemde situatie die vergelijkbaar is met de internationale treinen naar Parijs en Keulen tijdens de laatste maanden van hun inzet voor de indienststelling van de TGV. Hans PAULUS.



FOTO 89-58 Op 25 november 2008 sleept de 2811 trein 44521 tussen Antwerpen-Noord en Gremberg via de lijnen 39 en 37 (Montzen - Welkenraedt - Aachen Hbf). De drie 77/78'ers zijn niet meer van de partij. Nicolas GOUSSET.

2009 : HET JAAR VAN DE TRAXX

De TRAXX'en bepalen de Belgische spoorwegactualiteit, of het nu gaat om de machines voor B-Cargo, HSA of die voor ECR die momenteel hun homologatieritten afwerken (zie blz. 31). De indienststelling van de laatste TRAXX'en voor B-Cargo op 14 december heeft het goederenverkeer in het noordoosten van het land sterk veranderd, en dan vooral op de as Antwerpen - Duitsland. We twijfelen er niet aan dat 2009 het jaar van de TRAXX wordt.

2801-2803

Wat de door de NMBS gehuurde 2801 tot 2803 betreft moeten we vaststellen dat de reizigersdienst op L4 tussen Antwerpen-Centraal en het nieuwe station Noorderkempen nog maar eens werd uitgesteld ! Het is onvoorstelbaar welke problemen er opduiken bij het



Sedert meer dan twee jaar ligt de parking van het nieuwe station Noorderkempen er desolaat en verlaten bij...

oppuntstellen van het ETCS. Het systeem werd ontworpen door de industrie zelf in het kader van UNISIG, een groepering waarvan Alcatel, Alstom, Ansaldo, Bombardier, Invensys en Siemens deel uitmaken..

2804 - 2843

De door B-Cargo gehuurde TRAXX'en werden op 14 december 2008 officieel in gebruik genomen.

De meeste locomotieven werden in november geleverd, in groepen van vier of zes machines.

Sinds midden november werden een groot aantal test- en opleidingsritten naar Aachen West en het vormingsstation Köln Gremberg ingelegd.

Op 16 november werd de bovenleiding onder spanning gezet : 3 kV tussen Montzen en Moresnet (kp 39.573) en 15 kV tussen Moresnet (kp 39.583) en de grens bij Gemmenich (kp 44.766).

De scheiding tussen beide spanningen bevindt zich midden op het viaduct van Moresnet.

FOTO 89-59 Op 25 november 2008 werd de 2804 gebruikt voor een testrit tussen Montzen en de tunnel van Gemmenich. Hans PAULUS.





FOTO 89-60 ↑

Op 8 november 2008 komt de 140 423 van DB Schenker Rail aan in Gremberg. In de trein zien we vier TRAXX'en voor B-Cargo : de E186 210, 213, 214 en 212 (2818, 2821, 2822 en 2820). Hans PAULUS.

FOTO 89-61 ←

Op 27 november 2008 rijdt de 2014 met trein 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord over het viaduct van Remersdaal. Vooraan in de trein zien we vier TRAXX'en Michel HANSSENS.

FOTO 89-62 ↓

De 2803 en 2815 werden verschillende dagen getest tussen Saint-Ghislain en Tournai. De overbrenging van de locomotieven en de rijtuigen tussen Schaarbeek en Mons vond plaats op 26 november 2008. Het stel bestond uit een meetrijtuig van de SNCF, zeven rijtuigen van het type I10 en drie pakwagens van het type Dms. De foto werd in het station van Ghlin genomen. Christian AUCQUIERE.



De elektrificatie kostte € 69 miljoen aan Infrabel (waarvan 3 miljoen voor het verhogen van de lijnsnelheid te Montzen) en 1,5 miljoen aan DB Netz.

De eerste testritten tussen Montzen en de tunnel van Gemmenich werden vanaf 20 november georganiseerd. Hiervoor werd een losse TRAXX ingezet.

Tegelijkertijd werden TRAXX'en ingezet voor de treinen 44521 en 44538 tussen Antwerpen-Noord en Gremberg en terug. In het begin reden ook drie 77/78'ers mee in de trein, maar na enkele dagen reden de TRAXX'en alleen. Deze treinen reden via hun voorziene reisweg : Montzen - Welkenraedt - Aachen Hbf.





FOTO 89-63 ↑

Op 13 december 2008 rijdt de 2808 met neergelaten stroomafnemers voorbij de spanningssluis op het viaduct van Moresnet. Wim DE RIDDER.

→ Op 13 december werden vijf 28'en (2814 + 2822 + 2824 + 2809 + 2807) overgebracht van Antwerpen-Noord naar Gent-Zeehaven. Doortocht te Antwerpen-Noorderdokken. Walter PINET.

Op vrijdag 12 december 2008 werd de geëlektrificeerde lijn Montzen - Aachen West door de NMBS-Groep uitgebreid voorgesteld aan de pers. Aan de voet van het viaduct van Moresnet werd een groot spektakel georganiseerd.

Zaterdag 20 december werd een inhuldigingstrein ingelegd tussen Brussel-Zuid en Aachen Hbf via Montzen en Aachen West. Ook de terugrit volgde deze reisweg. De trein bestond uit zeven rijtuigen type I10 en twee restauratierijtuigen die door de 2828 en 2802 werden ingesloten.

Op 13 december, één dag voor de ingebruikname van de reeks 28, werd een



FOTO 89-64 ← - FOTO 89-65 ↑ Op 1 december 2008 reed een Duitse meettrein twee keer over lijn 24 tussen Aachen West en Montzen. Het doel was het dynamisch opmeten van de bovenleiding voor 15 kV tussen Gemmenich en het viaduct van Moresnet. Voor deze ritten werd gebruik gemaakt van de 120 502 van DB Systemtechnik, ex-152e 16e DB. Het was niet alleen de eerste keer dat een BR 120 in België te zien was, maar ook de eerste keer dat een 15 kV locomotief van de DB in België reed. De foto hiernaast werd te Gemmenich gemaakt; de 120 rijdt met een opgelaten stroomafnemer. De foto bovenaan toont de trein tijdens de terugrit op het viaduct van Moresnet. De 120 zal zijn stroomafnemer zodadelijk weer lichten. M. HANSSSENS.

groot aantal locomotieven vanuit Antwerpen-Noord overgebracht naar de belangrijkste goederenstations zodat ze bij het begin van de nieuwe dienst op de juiste plaats zouden staan. De meeste machines werden eerst door de carwash gestuurd aangezien B-Cargo door Angel Trains contractueel verplicht werd om deze locomotieven in een propeere toestand te houden, iets wat duidelijk niet geldt voor de locomotieven van de reeks 13 die in de goederendienst worden gebruikt.

Sedert 14 december rijden geen goederentreinen meer via lijn 39 omdat zij verplicht moeten stoppen in Aachen Hbf voor de verandering van de netspanning, waardoor te veel tijd wordt verloren.



FOTO 89-66 ↑ De 2813 heeft de plaats ingenomen van de drie 77/78'ers en sleept de 44521. Welkenraedt (lijn 39), 26 november 2008. Michel HANSENS.

← De 2815 werd ingezet voor opleidingsritten. In Aachen West werd deze machine voor een trein geplaatst die normaal door de 5538 en 5537 zou worden gesleept. Uitrit van Aachen West, 5 december 2008. Tim VAN ROOY.



FOTO 89-67 ↓ Ook de 2806 werd gebruikt voor opleidingsritten op 4 december 2008. Deze keer werd de machine in Aachen West voor een Esso-trein geplaatst die normaal door een locomotief van de reeks 241 van DB Schenker Rail naar Montzen zou worden gebracht. De foto werd nabij Gemmenich gemaakt. Vermelden we nog dat het depot voor treinbestuurders in Montzen met ingang van 14 december 2008 werd gesloten en werd vervangen door een nieuw depot voor B-Cargo in Aachen West. Michel HANSENS.



De NMBS plaatste op 6 december 2008 een order voor zestig bijkomende locomotieven van de reeks 18 bij Siemens. Het betreft een investering van € 222 miljoen. Ze worden tussen juni 2010 en april 2012 geleverd. De eerste 60 machines werden op 12 december 2006 (zie *OP DE BAAN* 77 pagina 31) besteld. Het contract voorzag een optie voor zestig extra krachtvoertuigen. Deze optie werd nu gelicht.

● De laatste machines van de reeksen 22 en 25 bleven ook na 14 december 2008 actief. Er zou zelfs geen sprake zijn om ze in de nabije toekomst af te voeren.

CW Salzannes

Voorziene werkzaamheden voor 2009

- reeks 11 : 5 RI en 1 RG (1187)
 - reeks 12 : 2 RI
 - reeks 13 : 13 RI
 - reeks 20 : 4 RG (2003, 17, 18 en 25)
 - reeks 21 : 13 RG en 1 RI
 - reeks 23 : 5 LC en 23 LT
 - reeks 26 : 2 RG, 2 LC et 2 LT
 - reeks 3000 CFL : 6 RI
- RG = grote revisie,
RI = tussentijdse revisie,
LC = comfort revisie
LT = technische revisie

We vermelden ook diverse werkzaamheden zoals plaatsing van MUX op 9 machines van de reeks 27 en ETCS op een loc van de reeks 13.

Er reden ook 29 dieselstellen van de reeks 41 de CW van Salzannes binnen. Dertien eenheden voor een RI en plaatsing van een brandmelder, 15 voor plaatsing van een brandmelder en 1 voor een RI en plaatsing van een brandmelder en TBL1.

Daarnaast ondergaan negen I6-rijtuigen een revisie en wordt een Dms-pakwagen omgebouwd tot begeleidingsvoertuig voor een hersporings-trein.

FOTO 89-69 De 2555 bracht op 18 oktober een bedevaartstrein over van Quèvy naar Roosendaal. Deze trein was afkomstig uit Lourdes en had Amsterdam als eindbestemming. De stam omvatte voornamelijk I6-ligrijtuigen.
Nicolas GOUSSET.



De 1801 werd in december 2008 uitvoerig beproeft in het testcentrum van Velim in Tsjechië. Deze twee foto's werden gemaakt op 6 december 2008 bij zijn aankomst in Velim. Op de onderste foto ontmoet de 1801 de MRCE-dieselloc ER20 - 009 die er eveneens werd getest. Jaroslav CHARVAT.





FOTO 89-70 De 1211 en 1202 voerden, in het gezelschap van het meetrijtuig ES800 en twee Dms-pakwagens, tijdens het weekend van 8 en 9 november 2008 een aantal ritten tussen Châtelet en Moeskroen uit. Dit in het kader van het project GSM-R. Het traject was op zulke wijze opgesteld dat de trein alle grenspunten met Frankrijk, gelegen in het westen van het land, aandeed : Châtelet - Maubeuge - Quévy - Mons - Ath - Tournai - Lille - Tourcoing - Moeskroen. Doortocht van de trein in Ascq (F) op 9 november 2008. Philippe GOUSSET.

Voorste stroomafnemer gelicht!

Sinds 16 november 2008 is de nieuwe reglementering over het gebruik van stroomafnemers van toepassing. Op de locs, enkel geschikt voor 3 kV en voorzien van twee stroomafnemers (reeksen 20, 21, 22, 23, 25, 26 en 27), mag slechts de voorste stroomafnemer gebruikt worden. Bij verkeer in treinschakeling moet de bestuurder op de eerste locomotief de voorste stroomafnemer lichten. Op de tweede locomotief licht automatisch de stroomafnemer in functie van de orientatie van de machine. Beide pantografen moeten gelicht zijn bij het vertrek van een goederentrein (tot 25 km/h), het indrukken van de buffers, bij de beklimming van de helling van Ans, bij plotselinge spanningschommelingen en bij de aanwezigheid van ijs op de rijdraad.

FOTO 89-68 Sinds 16 november 2008 moet bij de enkelspannige locs (3 kV), voorzien van twee stroomafnemers, de voorste pantograaf gebruikt worden. IC I 2035 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud te Holleken, 19 december 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De 2706 in München !

Begin november 2008 heeft Siemens de 2706 met een nieuwe pantograaf van het merk "Schunk" uitgerust in haar fabriek te München.

De 2706 werd vervolgens gedurende enkele dagen getest tussen Aachen Hbf en Welkenraedt, vergezeld van twee Duitse meetrijtuigen.

Op het einde van elke dag keerde de volledige testtrein met de 2706 aan staart terug naar Köln, waar hij bleef staan tot de volgende ochtend. Na afloop van de testen keerde de 2706 terug naar München en werd de Schunk-pantograaf gedemonteerd.

De testen hadden als doel de nieuwe installaties tussen Aachen Hbf en Hergenrath uit te proberen. Hiervoor vereiste de DB het gebruik van een Duitse pantograaf.



Deze foto werd genomen te Mainz tijdens de terugrit van de 2706 naar München, waar de Schunk-pantograaf gedemonteerd werd. De pantograaf bevindt zich zeer hoog op het dak, hetgeen de indruk wekt dat hij in contact is met de bovenleiding.
Nicolas VILLENAVE.

FOTO 89-07 Testrit tussen Welkenraedt en Aachen Hbf, met de Faiveley-pantograaf gelicht, enkele seconden voor het inrijden van de Buschtunnel. Rechts zien we de voormalige ongelijkgrondse kruising.

Philippe GOUSSET, 7 november 2008.





FOTO 89-08 Doortocht te Astenet, op lijn 37 tussen Hergenrath en Herbesthal. De nieuwe Schunk-pantograaf is gelicht.
Philippe GOUSSET, 7 november 2008.

Een ander beeld van de terugrit naar München, genomen te Maintal-Ost op de lijn Frankfurt - Aschaffenburg - (Würzburg).
Ernst-Joachim GERLACH.



REEKS 57... EN ACTIE!



FOTO 89-77 De 5705 sleepte de trein 48555 tussen Yves-Gomezée en Monceau. Doorrit te Berzée op 16 december 2008. Het oude lage perron richting Charleroi is verdwenen, een nieuw hoog perron werd gebouwd aan de andere zijde van de voetgangersbrug. Laurent JOSEPH.

De twee G2000'en (Vossloh versie G2000-3), die sinds juni 2008 in de werkplaats van Antwerpen-Noord vertoefden, kregen op 9 augustus het gezelschap van nog eens drie identieke locomotieven. Enkel de kleurstelling verschilt: blauw bij de eerste twee, groen bij de andere drie. Ze worden geleased bij Angel Trains.

De eerste vijf exemplaren kregen de nummers 5701 t/m 5705 en zijn ingeschreven in Frankrijk. In feite werden de machines door Vossloh in Frankrijk gehomologeerd, maar de NMBS behield, conform de regelgeving terzake, de immatriculatie bij EPSF (*Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire*) maar is wel de nieuwe eigenaar van de machines. Dit is de reden van de aanwezigheid van het B-monogram naast de "F" naast het inschrijvingsnummer.

De 57'ers worden enkel gebruikt op diensten naar Frankrijk in "Open Access", om het hoofd te bieden aan de steeds nukkiger wordende houding van Fret-SNCF. De Franse maatschappij is zich op het Belgische net immers aan het profileren als concurrent van B-Cargo (zie

FOTO 89-72 De drie G2000'en die op 9 augustus 2008 aankwamen te Antwerpen-Noord wachten op hun ingebruikname. De derde locomotief bevindt zich achter de twee exemplaren die op de foto te zien zijn

Hans PAULUS, 11 september 2008.

pagina 32 van dit nummer). B-Cargo heeft dan maar beslist om zich op de Franse markt te begeven en vormde hiervoor een alliantie met Euro Cargo Rail (ECR), een filiaal van DB Schenker Rail (ex-Railion).

De eerste verbinding omvat een transport van monovinychloride tussen de chemische fabriek van Tessenderlo en het Franse Bully-Grenay (tussen Béthune en Lens, op de lijn Dunkerque-Arras). Sinds 12 december 2005 verzorgde Fret-SNCF deze transporten met twee diesellocomotieven van de reeks 467400 (zie ODB 71 pagina 35). B-Cargo heeft deze trafiek dus heroverd, en dit voor een periode van

3 jaar. De rangeringen te Bully-Grenay worden eveneens met de G2000 uitgevoerd. De verbinding werd opgestart op 15 december 2008 en bestaat uit zes heen- en terugritten per week, met de volgende dienstregeling :

42846 ①-⑥

Tessenderlo	08.17
Mechelen	09.26 P
Gent-St.-Pieters	10.20
Kortrijk-Vorming	11.00/13.00
Moeskroen	13.16 P
Bully-Grenay	15.19

42849 ①-⑤⑦

Bully-Grenay	19.20
Kortrijk-Vorming	21.00/03.00 (①-⑥)
Tessenderlo	06.10





Op 11 december 2008 wacht de 5704 te Lessines op het vertrek naar Monceau, aan kop van trein 77051. *Nicolas GOUSSET.*

In de beginfase zal de trein tussen Tessenderlo en Kortrijk-Vorming gesleept worden door 2 locomotieven van de reeks 77/78. Dan neemt een 57 de tractie over tot in Bully-Grenay. In principe zou de 57 de trein over het volledige traject moeten slepen vanaf 2 februari 2009.

Drie andere verbindingen (telkens gecombineerd goederenvervoer) worden momenteel voorbereid in samenwerking met ECR. Daarvoor zullen de vijf 57'ers één locomotievenpool vormen met de G2000'en van ECR. De G2000 ECR zullen eveneens worden ondergebracht in de reeks 57 zoals deze van B-Cargo, maar het nummer zal niet worden aangebracht op de buitenzijde van de locomotief.

Het eerste contract omvat twee IFB-verbindingen (Inter Ferry Boats) vanuit de haven van Antwerpen naar Mâcon en Lyon, via Moeskroen. De verbinding naar Lyon moet van start gaan op 2 februari 2009. De G2000 van B-Cargo of ECR zal de trein slepen tussen Antwerpen en Cul-

mont-Chalindrey, waar een andere ECR-locomotief haar zal aflossen. Een treinbestuurder van B-Cargo zal instaan voor de besturing tussen Antwerpen en Lille, Valenciennes, Aulnoye of Longeau. Vervolgens neemt ECR-personeel de trein over.

In een tweede contract is sprake van twee TRW Méditerranée-verbindingen. Vanuit Antwerpen en via Moeskroen loopt de ene verbinding tot Constanti (Tarragone) en de andere tot Madrid Morrot. De G2000 van B-Cargo of ECR zal de trein slepen tot Dijon-Perrigny, waar een andere ECR-locomotief de trein zal overnemen tot aan de Spaanse grens. Tenslotte zal een locomotief van de Spaanse spoorwegen (RENFE) instaan voor de tractie tot op de eindbestemming. Ook hier zal een treinbestuurder van B-Cargo de G2000 bedienen tot in Lille, Valenciennes, Aulnoye of Longeau en zal hij daar door ECR-personeel afgelost worden.

Een verbinding van Ronet naar Madrid via Erquelinnes, voor TRW Atlantique, vormt

het onderwerp van een derde contract. De G2000 van B-Cargo of ECR zal de trein slepen tussen Ronet en Saint-Pierredes-Corps (Tours) waar zij afgelost zal worden door een Class 66 van ECR. Aan de Spaanse grens neemt een RENFE-locomotief de tractie over tot op de eindbestemming. De bestuurder van B-Cargo zal met de G2000 tot in Tergnier rijden.

Begin december 2008 zijn de 5704 en 5705 samen met een ECR-G2000 aangekomen te Monceau, teneinde de typeopleiding van de treinbestuurders te kunnen opstarten. Bij deze gelegenheid werden zij ingezet voor reguliere goederentreinen, met name naar Yves-Gomezée en Lessines.

De 57'ers rijden in de grafiek GP, die vanaf 2 februari 2009 zeven riddagen zou moeten bevatten. Zoals vermeld zullen de 57'ers één pool vormen met de G2000'en van ECR.

5701 (VSTF 5001757/2008)

UIC : 92 87 0002 019-3 F - B
geleverd 12-2007 aan ATC

5702 (VSTF 5001603/2008)

UIC : 92 87 0002 011-0 F - B
geleverd 6-12-2006 aan ATC,
verhuurd aan Veolia in 2007

5703 (VSTF 5001617/2006)

UIC : 92 87 0002 012-8 F - B
geleverd 10-07-2007 aan ATC;
verhuurd aan ECR in 2007

5704 (VSTF 5001618/2006)

UIC : 92 87 0002 013-6 F - B
geleverd 10-07-2007 aan ATC,
verhuurd aan ECR in 2007

5705 (VSTF 5001758/2008)

UIC : 92 87 0002 020-1 F - B
geleverd 23-03-2008 aan ATC.

FOTO 89-73 *Op 11 december 2008 voerde de 5702 scholingsritten voor de bestuurders uit tot Antwerpen-Noord.* *P. HERBIET.*



reeks 51

● Er werden zes bijkomende locomotieven van de reeks 51 verkocht aan de Italiaanse maatschappij Ventura. Het gaat om de 5167, 5170, 5174, 5180, 5185 en 5186. Ze zullen echter niet door Ventura zelf worden ingezet maar worden doorverkocht aan een andere maatschappij. De zes machines werden op 25 november 2008 overgebracht van Montzen naar de werkplaats van Antwerpen-Noord waar ze rijvaardig zullen worden gemaakt.

Daarentegen werd de verkoop van de 5172 aan de haven van Dunkerque geannuleerd wegens de huidige economische crisis.

reeksen 52-53-54

● Op 14 december 2008 werden de 5209, 5303, 5307, 5309 en 5312 in park geplaatst te Stockem. Men wil de 5303 en 5309 reactiveren ter vervanging van de 5313 (aanrijding) en de 5320 waarvan de zes tractiemotoren door rondvuur werden beschadigd.

reeks 55

● De 5510 (blauw) en 5530 werden op 14 december 2008 in Salzannes in park geplaatst. Ook de beschadigde 5508, 5517, 5537 en 5538 zijn sinds december 2008 afgesteld. De 5508, 5537 en 5538 werden verkocht aan *Rails et Traction* voor rekening van een Congolese maatschappij! Aangezien het spoorwegnet in Congo-Brazzaville een spoorbreedte van 1067 mm heeft, zullen de draaistellen van de 55'en naar



Op 3 december 2008 staan de 8221 en 8223 klaar in het logistiek centrum van Ronet om indien nodig als sneeuwruimer te worden ingezet. Infrabel beschikt over vier locomotieven die als sneeuwruimer kunnen worden gebruikt : 8221, 8223 en 8252 (Kinkempois) en de 7340 (Stockem). Christian GOOSENS.

Algerije worden gestuurd om uitgewisseld te worden met smalspoordraaistellen. Deze zijn afkomstig van locomotieven die worden ingezet op een lijn met een spoorbreedte van 1055 mm die momenteel naar normaalspoor wordt verbouwd.

reeksen 73 en 82

● Voor de tweede keer in hun carrière wordt de reeks 82 ingezet in Charleroi (Monceau had al eens 82'ers tussen 1966 en 1974). Het gaat om de 8205, 8258, 8261, 8262 en 8263 die op 14 december 2008 uit Kinkempois en Antwerpen-Noord naar Charleroi-Sud kwamen (zie ook de tabel op blz. 8). Enkel de 8262 en 8263 worden ingezet, de drie andere werden in park geplaatst.

Deze veranderingen zijn een gevolg van het dalende aantal ingezette 73'en. Op 14 december 2008 werden maar liefst zeven machines van deze reeks in park geplaatst (7337, 7349, 7358, 7363, 7365, 7366 en 7374) waardoor er nog maar acht overblijven in Charleroi-Sud.

reeks 62/63

● Grote veranderingen voor de reeks 62/63 op 14 december: de 6204, 6268, 6277, 6281 en 6294 werden geschraapt, de 6244 werd in park geplaatst en zeven machines kregen een nieuwe stelplaats (zie tabel op blz. 8). Zo werd de groene 6256 (ex-TUC-Rail) overgeplaatst van Antwerpen-Noord naar Schaarbeek..

FOTO 89-71 Op 26 en 27 november 2008 werd het meetrijtuig 00013 tussen de 7849 en 7851 geplaatst om de goede werking van nieuwe software te testen. Deze locomotieven werden voor goederentreinen tussen Antwerpen-Noord en Montzen geplaatst. Trein 41548 (voor BASF) rijdt op 27 november over het viaduct van Remersdaal. Michel HANSSENS.



reeks 73 bij RF

● Het bedrijf *Rail Feeding* (vroeger *Rotterdam Rail Feeding*, omgedoopt na overname door het Amerikaanse bedrijf *Genesee & Wyoming Inc* in april 2008) heeft reeds 6 locomotieven van de reeks 73 (7382 en 7394 in februari 2008 (zie *ODB 85* p. 13), 7391 en 7395 in juli 2008 en 7378 en 7387 in september 2008). De 7390 en 7392 zullen weldra volgen, zes andere zijn in optie.

De eerste vier locomotieven, hernummerd van 101 t/m 104, doen dienst in de haven van Rotterdam. De 103 en 104, aangekocht na april 2008 kregen andere opschriften van *Genesee & Wyoming Inc*. In de toekomst zullen de ex-73'en niet enkel ingezet worden in de haven van Rotterdam, maar ook op andere sites zoals bvb Amsterdam.



↑ *Het nieuwe RF-logo, gebaseerd op dat van Genesee & Wyoming Inc.*

FOTO 89-11 ↓ *Nog steeds op de Maasvlakte, de doorrit van een kolentrein op het hoofdspoor naar Rotterdam.*



FOTO 89-09 *104 en 103 (ex-7395 en ex-7391) op de Maasvlakte in de Rotterdamse haven. De machines werden op 13 augustus 2008 in dienst gesteld.*



FOTO 89-10 ↑ *De Waalhaven. De 101, samen met de 6701 (ex-6321 NMBS) van ACTS. Vergelijk de schildering met deze van de 103 en 104. Foto's Pierre HERBIET, 8 november 2008*



Motorstellen - Motorwagens

reeks 301-440 "Break"

- De 313 is op 14 november 2008 aangekomen in de Centrale Werkplaats van Mechelen om er gemoderniseerd te worden. Dit is de vierde break die vernieuwd zal worden, na de 308, 380 en 378.

GEN-motorstellen

- Op 18 december 2008 ondertekenden Siemens en Bombardier een contract ter waarde van € 168 miljoen, waarin vastgelegd werd dat Bombardier een deel van de GEN-motorstellen in onderaanneming mag bouwen en nog eens 85 in optie. Bombardier zal de eindmontage, de schildering en de testen op de lijn uitvoeren. De levering is voorzien tussen maart 2012 en januari 2014 (of april 2015 indien de optie voor 85 bijkomende motorstellen gelicht wordt).

reeks 41

- De 4117, die sinds 9 maart 2002 aan de kant stond als gevolg van een brand, is op 29 november 2008 vanuit de werkplaats van Hasselt overgebracht naar de CW Mechelen. De herbruikbare onderdelen zullen er gedemonteerd worden. De motorwagen is officieel niet geschrapt en staat sedert 14 december 2008 in park... De reeks 41 kampt met een aantal hardnekkige problemen. Op meerdere motorwagens brak reeds brand uit, met lichte tot ernstige schade tot gevolg (de 4109 en 4131 bevinden zich sinds enkele maanden in de CW te Mechelen voor herstelling, ze zouden terug rijklaar moeten zijn op respectievelijk 9 september 2009 en 20 december 2010). Deze beide motorwagens staan sedert 14 december in park. Er zijn talrijke problemen met de dieselmotoren en er is geen enkele motor in reserve. In feite voldoen de



FOTO 89-12 De testtrein, bestaande uit de 4167, 4178, 4177, 4190, 4192 en 4107, komt aan te Fleurus. Christian AUCQUIERE, 15 november 2008.

motoren niet aan de nieuwe ecologische normen die sedert januari 2007 van kracht zijn. De NMBS bestelde na deze datum enkele motoren als reserve, maar durft deze niet te accepteren. Anderzijds krijgt het project om een derde - niet gemotoriseerd - rijtuig toe te voegen stilaan vorm (zie ODB 86 p. 30).

De 41'ers zouden bovendien voorzien worden van een uitrusting die automatisch één van beide dieselmotoren uitschakelt wanneer de motorwagen een bepaalde snelheid bereikt. Dit systeem wordt reeds toegepast bij moderne Virginstellen, gebouwd door Bombardier.

- Tussen Charleroi-Ouest en Fleurus werden er op 15 november 2008 proefritten uitgevoerd met een konvooi van 6 motorwagens. De helling op het baanvak Charleroi-Ouest - Damprémy (20 %) kwam hierbij goed van pas. Er werd immers getest in welke mate de motorwagens in beweging komen net voor het vertrekken op een helling, een fenomeen dat zich bij de reeks 41 sterk manifesteert doordat tractie en remming met dezelfde manipulator geregeld worden. Wanneer de bestuurder deze manipulator vanuit de remstand verplaatst naar de tractiestand, duurt het enkele seconden vooraleer er

effectief tractie is. In die periode lossen de remmen en kan de trein dus achteruit lopen. De NMBS voerde eerder al gelijkaardige proefritten uit met een konvooi van vijf motorwagens, waarna het remsysteem aangepast werd om het achteruitlopen te vermijden. Momenteel onderzoekt men de mogelijkheid om het maximaal toegelaten aantal motorwagens in een konvooi op te trekken van 5 naar 6. Er moest bijgevolg getest worden of de destijds uitgevoerde aanpassingen toereikend zijn voor deze samenstelling.

Een face-lift voor de Eurostar

- Om beter voorbereid te zijn op de liberalisering van het Europese reizigersverkeer heeft Eurostar beslist om de volledige vloot Eurostar-stellen te moderniseren. Het gaat hier om de 28 stellen met 18 rijtuigen (de kortere stellen met 14 rijtuigen, die momenteel door de SNCF worden gehuurd, komen niet in aanmerking). In september 2008 werd een aanbesteding uitgeschreven. In de loop van 2009 zal dan beslist worden welke firma de werken zal mogen uitvoeren. Een prototype, dat zowel uitwendig als inwendig volledig gemoderniseerd zal worden, wordt voorgesteld in 2011. De ombouw van de andere stellen zal vervolgens beginnen in 2012. Qua comfort aan boord moeten de omgebouwde stellen bij de Europese top horen. De nadruk wordt gelegd op gebruiksvriendelijkheid en een aangenaam interieur. Bovendien zullen zakenlieden de beste communicatiemiddelen ter beschikking hebben.

Het Thalys PBKA-stel 4331 reed officieel van 13 oktober t/m 31 december met een bestickering "diversiteit". Het zijn honderden anonieme foto's die gemaakt werden in de stations Paris-Nord en Rotterdam Centraal en aangebracht op de twee motorenheden en de aangrenzende rijtuigen.

Dordrecht-Zuid, 11 november 2008.
Armandt BEERLANDT.





FOTO 89-13 ← - **FOTO 89-14** ↑ Op 11 oktober 2008 werd het Thalys-stel PBA 4536 te Gouda in de flank aangereiden door een IC, bestaande uit "Koplopers" 4207, 4054 en 4088 van de NS. Na hersporing werd de HST naar de werkplaats van Hellemmes (nabij Lille) verzonden voor herstelling. De BB 36024 van de SNCF zorgde voor de overbrenging vanuit Vorst tot Hellemmes. De foto toont het konvooi bij de doortocht te Beert-Bellingen (lijn 94, tussen Halle en Edingen). Beide motoreenheden bevinden zich achteraan. Serge MARTIN

Italië : De GTT neemt het baanvak Germagnano - Ceres opnieuw in gebruik

In september 2008 verlengde de GTT (Gruppo Torinese Trasporti, voorheen SATTI - zie ODB 17 blz. 26-31, ODB 18 blz. 21-24 en ODB 52 blz. 35-39) de lijn Torino-Dora - Germagnano tot in Ceres. Dit baanvak was sinds 1994 buiten gebruik, nadat modderstromen er een grote ravage hadden aangericht (er stortte onder andere een brug in). De voormalige NMBS-motorstellen, waarvan de eerste sinds 1994 in dienst zijn, kunnen eindelijk dit bergachtig baanvak van 10 km berijden. Met hellingen tot 35 ‰ en korte bochten is het baanvak, dat zich op aan het einde van een smalle vallei bevindt, het meest spectaculaire van de lijn. Er zijn vier tussenstations: Funghero, Traves, Pessineto en Mezenile. Het station van Ceres ligt op een hoogte van 704 m.

Op 24 november 2008 verlaat een trein, bestaande uit de ALe 054.002 (ex-061 NMBS) en de ALe 054.001 (ex-058 NMBS), het station van Traves in de richting van Torino. Nog nooit reden NMBS-motorstellen op eigen kracht naar zo'n grote hoogte! Stefano PAOLINI.



Bestelling van bijkomende M6'en

Op 6 december 2008 bestelde de NMBS bij Bombardier 72 bijkomende dubbeldeksrijtuigen van het type M6 (4 BX, 4 A, 60 B en 4 multifunctionele). Het gaat om een investering van € 350 miljoen.

Deze beslissing is goed nieuws voor de constructeur, aangezien het de werkgelegenheid in België (onder meer bij Bombardier in Brugge en bij Alstom in Charleroi) veilig stelt. De rijtuigen zullen tussen april 2010 en maart 2011 geleverd worden. Door deze bestelling zal het aantal M6-rijtuigen 492 exemplaren bedragen.

Rijtuigen type I6 en I10

Om de capaciteit van de P-treinen op de as Eupen - Brussel - Oostende te kunnen opdrijven besloot de NMBS zes rijtuigen van het type I6 en dertig rijtuigen van het type I10 aan te passen voor snelheden tot 200 km/h. Het betreft vooral het wijzigen van de draaistellen, het plaatsen van toiletten met een gesloten circuit en het vervangen van de ramen. Dit werk zou moeten rond zijn tegen de herfst van 2010.

Bovendien worden alle I6-lijgrijtuigen te koop aangeboden, terwijl er een bod werd gedaan voor de verkoop (Bulgarije) van alle I5-lijgrijtuigen.

De nieuwe onkruidbestrijdingstrein

De twee rijtuigen in de nieuwe onkruidbestrijdingstrein, in dienst vanaf maart 2008, maakten deel uit van een reeks van 23 postrijtuigen gebouwd door Ganz-Hunslet te Budapest in 1990 en 1991. Deze dragen de nummers UIC 51 55 00 40101 t/m 123. De rijtuigen 102 en 105 werden omgebouwd voor de onkruidbestrijdingstrein en vernoemd tot 33 80 784 5 268P en 269P - D-VTGD.



Sedert enkele weken wordt een nieuwe wagen van DB Schenker getest op diverse Belgische aansluitingen. Op 29 oktober zagen we de Talns 971 31 80 067 1129-1 D-DB op de goederenkoer van Namèche om geladen te worden op de aansluiting van de plaatselijke steengroeve. Christian AUCQUIERE.



↑ Hier zien we een sleep nieuwe postrijtuigen klaar voor een testrit op 30 januari 1991 te Budapest-Jozsefvaros. Németh ANDOR.

FOTO 89-17 ✓ - FOTO 89-18 ✗ De twee tot onkruidbestrijdingstrein omgebouwde rijtuigen, de 001 links en de 002 rechts. Moerbeke, 25 april 2008. Serge MARTIN.





Een M2-rijtuig voor Eurotunnel !

Het M2-rijtuig 42387 werd aangekocht door Eurotunnel. Na een kleine revisie en voorzien van een nieuwe verlaag - werken uitgevoerd door TSP te Saint-Ghislain - verliet dit rijtuig op 10 november 2008 St.-Ghislain met bestemming Fréthun. Het rijtuig zal worden ingezet in de blus- en/of werktrein.

FOTO 89-19 *Het M2-rijtuig 42387 staat klaar voor vertrek naar Fréthun. Saint-Ghislain, 9 november 2008. TSP.*

FOTO 89-20 *B-Cargo test momenteel een container voor brammen. Deze container werd gemonteerd op een platte wagen Sgmnss van het type 3714B3 met nummer 31 88 459 4 188-9 B - B. De container heeft een laadvermogen van maximaal 64 t. Marcinelle, 8 november 2008. Laurent JOSEPH.*



De bouw van het Gewestelijk ExpressNet rond Brussel

Watermaal - Ottignies

Vanaf Watermaal zal de lijn 161 tussen de beide sporen van de lijn 161A lopen. Het is duidelijk dat de bedding van de huidige lijn moet worden uitgebreid om dit mogelijk te maken. Niet alleen de bedding wordt verbreed, maar ook alle bruggen over en onder de spoorlijn. De uitbreiding van de lijn gebeurt niet door aan beide kanten van de lijn een spoor bij te leggen, zoals op lijn 36 tussen Brussel en Leuven. Het tracé wordt licht aangepast om een hogere snelheid toe te laten (160 km/h in plaats van 130 km/h). Dit heeft als gevolg dat er in sommige zone's twee spo-

ren worden aangelegd aan de westkant (bv. tussen Bosvoorde en Groenendaal) of aan de oostkant van de bestaande sporen (bv. in Genval). In sommige zone's komen er toch twee sporen aan beide kanten van de spoorlijn en op andere (korte) plaatsen wordt het bestaande tracé helemaal niet behouden. Dit vertaalt zich ook in de voorbereidende werken, die reeds sinds vorig jaar bezig zijn in Groenendaal en Hoeilaart en sinds dit jaar tussen Profondsart en Ottignies. In het Zoniënwoud werd een bedding voor twee sporen aangelegd aan de westkant van de sporen. Ten noorden van Ottignies wordt de bedding aan beide kanten van de lijn uitgebreid.

Op enkele plaatsen zal de lijn over enkele honderden meters schuif

gaan in zogenaamde gesloten sleuven. Een overdekte sleuf lijkt, in afgewerkte toestand, sterk op een tunnel: de trein rijdt volledig onzichtbaar voor de buitenwereld onder het landschap door. Het verschil zit echter in de manier van bouwen: een tunnel wordt volledig onder de grond uitgegraven, een overdekte sleuf wordt vanop de begane grond gebouwd. Eerst worden de muren gebouwd, wordt het dak geplaatst en tenslotte wordt de binnenkant uitgegraven.

Er komen drie van deze sleuven tussen Watermaal en de vertakking naar Louvain-la-Neuve-Université: een tussen Watermaal en Bosvoorde, een ten noorden van Ottignies en een ten zuiden van Ottignies. De laatste twee zijn momenteel in aanbouw.

FOTO 89-21 Tussen Bosvoorde en Groenendaal werd aan de westzijde van de lijn een bedding voor twee nieuwe sporen naar Brussel aangelegd. Motorstel 709 rijdt een CR-trein naar Louvain-la-Neuve-Université en zal over enkele ogenblikken in Groenendaal stoppen. Helemaal rechts zien we een wijkspoor, dat vroeger ook toegang gaf tot de goederenkoer. Die sporen zijn nu echter verdwenen en het wijkspoor zal tijdens de werken ook verdwijnen. Groenendaal, 27 november 2008. Geert PACKET.





FOTO 89-22 Tussen Profondsart en Ottignies wordt de bedding voorbereid om aan beide kanten van de bestaande spoorlijn een nieuw spoor aan te leggen. Hier zien we de bouw van een overdekte sleuf van 600m lang, vanop de brug van de rue Léon Lekaise. Deze brug zal worden afgebroken, en het autoverkeer zal over het dak van de overdekte sleuf de overkant van de spoorlijn bereiken. Motorstel 802 rijdt hier een IR-trein naar Louvain-la-Neuve Université en zal binnen enkele ogenblikken in Ottignies stoppen. Limelette, 27 november 2008. Geert PACKET.

FOTO 89-23 We bevinden ons hier ter hoogte van de oude stopplaats Limelette-Buston. Op de achtergrond zien we de installaties van het station van Ottignies. Motorstel 604 rijdt een CR-trein richting Brussel. De trein is net de werf voor de verbreding van de brug over de rue du Buston gepasseerd. Links, omringd door oranje werfnetten, zien we de plaats waar een onderhoudspost voor de GEN-motorstellen zal worden gebouwd. Limelette, 27 november 2008. Geert PACKET.



Liefkenshoektunnel: Start van de werken.

De bouwwerken van de spoorverbinding tussen de twee Scheldeoevers via de Liefkenshoek zijn gestart op 12 november 2008. Dit project verbindt de linkeroever onder de Schelde door met de vormingsstation van Antwerpen-Noord ter hoogte van de bundel Kallo-Zuid.

De lijn richt zich naar de Beverentunnel (bestaat reeds, maar zal aangepast en gerenoveerd worden), gaat vervolgens onder de Schelde en een deel van de haven door (kanaaldok B1/B2) via de nieuwe Liefkenshoektunnel, bestaande uit twee enkelsporige tunnelkokers waarvan het einde zich zal bevinden in Antwerpen-Noord. Deze 16,2km lange verbinding zal de havenontwikkeling op de linker Scheldeoever ontsluiten. Momenteel is de enige verbinding tussen deze twee punten de lijn 27A tot Antwerpen-Berchem, vervolgens via de lijn 59 (Antwerpen - Gent) tot Zwijndrecht via de Kennedytunnel. Deze verbinding is volledig verzadigd en ondervindt bijkomende moeilijkheden door de sterke hellingen in de tunnel. De Liefkenshoekverbinding zal in dienst gesteld worden in juni 2014. Het concept, de bouw en de financiering zal verzekerd worden door Locorail een samengesteld consortium bestaande uit VINCI (F), VFE (B) en BAM (NL). Totale kostprijs van het project: € 765 miljoen waarvan € 107 miljoen gefinancierd door Vlaanderen, € 75 miljoen door Infrabel en de rest door Locorail. Ter compensatie van de investeringen en het onderhoud van de lijn zal Infrabel gedurende 38 jaar (tot 2052) aan Locorail een jaarlijks bedrag van € 50,6 miljoen betalen. Nadien zal Infrabel de eigenaar van deze verbinding worden. De verwachte trafiek bedraagt een honderdtal treinen per dag.

Het einde van de militaire lijn naar Westakkers

Op 10 oktober 2008 besliste het schepencollege van Beveren-Waas om de bedding van de vroegere militaire spoorlijn naar de basis Westakkers aan te kopen en om te vormen tot een recreatief fietspad. Deze spoorlijn, met een lengte van 2 km, werd in 1928 aangelegd en verbond het vroegere station van Haasdonk (lijn 59 Antwerpen - Gent) met het militaire domein. Als gevolg van herstructureringen binnen het leger verminderde na 1990 het belang van deze verbinding. De laatste treinen reden er in 1998, waarna de lijn in 2004 officieel buiten dienst werd gesteld. Het spoor zal binnenkort worden opgebroken...

Foto : De militaire spoorlijn gezien in de richting van de basis Westakkers, aan de overweg met de Kruisstraat in Haasdonk. 12.10.2008. Wim DE RIDDER.

Twoe nieuwe signalisatieborden

**BORD VAN EERSTE VERTREK BIJ
PENDELVERKEER**

Het bord van eerste vertrek bij pendelverkeer wordt gebruikt op lokale lijnen voor het omzetten van kleine beweging naar grote beweging in het regime normaalspoor. Het is ofwel aan het begin van de lijn geplaatst waarvan de inrit in kleine beweging gebeurt, ofwel aan de bediende installatie waar het het vertrek toelaat door middel van een mondelinge toelating van de bediende die de bewegingen beveelt. Het bestaat uit een wit rechthoekig bord met op de voorkant in het zwart het silhouet van een lichtsein type I uitgebreid met een zwarte bol ter hoogte van het groene licht.

De term 'pendelverkeer' wordt gebruikt voor een lokale lijn waarop meerdere bewegingen tegelijkertijd niet zijn toegestaan of waarop geen andere bewegingen tegelijkertijd zijn toegestaan of zijn uitgeweken.



Een bord voor eerste vertrek is geplaatst in Marbehan aan het begin van de lokale lijn naar Croix-Rouge (lijn 155). Een beweging op deze lijn geschiedt vanaf dit bord in grote beweging in het regime normaalspoor.

SNELHEIDSBORD

Een nieuw driehoekig einde zonebord, groen met gele omkadering met een geel snelheidscijfer, is opwaarts van de zone met verminderde snelheid geplaatst. Een beweging komende van een reisweg met een lagere toegelaten snelheid, mag de snelheid herkennen tot deze aangeduid op het snelheidsbord van zodra het konvooi het bord volledig heeft overschreden. Het kan zowel permanent als tijdelijk zijn. Men mag zich niet vergissen met een ander reeds lang bestaand bord, vergelijkbaar, maar geel met een groene rand met zwarte cijfers, dat een verhoging van de snelheid toelaat, die lager blijft dan de referentiesnelheid (maximale lijnsnelheid).



Een groen met geel omkaderd einde zonebord (AC-bord) is geplaatst op het einde van het station van Schaarbeek in de richting van Brussel-Noord. Een beweging die komt van een reisweg met een lagere toegelaten snelheid mag de snelheid herkennen tot deze weergegeven op het AC-bord.



Heropening van de lijn Raeren - Stolberg

Indien alles vlot verloopt, zal Euregiobahn vanaf juni 2009 de lijn Stolberg - Walheim - Raeren - Eupen uitbaten. Daar de lijn al meerdere jaren buiten dienst is tussen Raeren en Walheim, zijn de werken voor de indienstname begonnen op 17 november 2008. De houten dwarsliggers zijn vervangen door bibloc dwarsliggers afkomstig van de lijn 144 Gemblooux - Jemeppe sur Sambre. Eenmaal de lijn terug in gebruik wordt genomen, zouden de zinkertreinen van Trainsport tussen de haven van Antwerpen en Stolberg-Hammer kunnen rijden via Montzen - Welkenraedt - Eupen - Raeren en Stolberg om zo 2 frontveranderingen te vermijden in Aachen West en Stolberg Hbf.



De werken voor de heringebruikname in het station van Raeren.
Philippe GOUSSET, 25 november 2008.

Ninove : heropening van industriële aansluiting

De aansluiting werd in 1984 in dienst genomen, en sinds 15 oktober 1992 niet meer gebruikt, om zo overwoekerd te worden door de natuur. Momenteel zijn er werken aan de gang om de lijn 280 terug in dienst te stellen. Dan zullen het industriepark en het station van Ninove terug met elkaar verbonden zijn (1362m). Het is op vraag van Remitrans

dat de lijn heropend wordt. Zij willen de goederen via het spoor tot in hun hangars krijgen, om ze zo met vrachtwagens verder te verdelen naar de klanten. Het totale prijskaartje bedraagt € 500.000 euro, waarvan € 350.000 voor het spoor, en € 150.000 voor een nieuw los/laadkaai. In maart 2009 zouden de werken afgerond zijn, en zullen er dagelijks tussen de 5 à 10 treinen ontvangen worden. Welke operator de treinen zal beheren is nog onbekend.



In de vorige nummers van ODB werd het reeds aangehaald : de heropening van de lijn Maastricht - Lanaken. Aan Nederlandse zijde (foto links) is het nieuwe spoor reeds aangelegd tot aan de Belgische grens. De werken in België zouden moeten beginnen (foto rechts) met ondermeer de aanleg van een rangeerbundel. In de toekomst (tegen 2012) zal een trein - tram Maastricht verbinden met Hasselt (zie ODB 87 pagina 30). Philippe GOUSSET, 25 november 2008.

Heractivering van de IJzeren Rijn in 2018 ?

Naar aanleiding van de positieve uitspraak van het internationale Arbitragehof in 2005 dat België het vroegere tracé van de IJzeren Rijn mag berijden, heeft nu ook de Nederlandse minister van transport ingestemd met de heropening van het tracé.

Het gaat hier over de verbinding tussen de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied via Mol, Neerpelt, Weert, Roermond en Dalheim. Op het Nederlandse grondgebied zal de lijn gemoderniseerd worden met ondermeer een omleiding via Roermond en de aanleg van een tunnel onder het natuureservaat De Meinweg.

Het voorstel van Nederland om de lijn langsheen de A52 te laten lopen is door België niet goedgekeurd wegens de financiële kosten. Het zal duren tot 2018 (zeker niet vroeger) voordat er terug treinen zullen rijden via de IJzeren Rijn.

De NMBS wordt Hofleverancier

Koning Albert II heeft in november 2008 beslist om de NMBS op te nemen in de lijst van gebrevetteerde Hofleveranciers. De Koninklijke familie verplaatst zich regelmatig met de trein, zowel voor officiële bezoeken als voor privé-aanglegenheden.

De nieuwe dienstregeling

Hier volgen nog enkele wijzigingen die met het invoeren van de nieuwe dienstregeling op 14 december 2008 van kracht werden :

- de IC B (Benelux) stopt op werkdagen niet meer in Brussel-Noord;
- de L-treinen Brussel - Antwerpen rijden op werkdagen over lijn 27 waarbij ze niet meer stoppen in Mortsel-Oude-God en Mortsel-Deurnesteenweg maar wel in Mortsel-Liersesteenweg en Mortsel;
- de IC Q Antwerpen - Leuven stoppen niet meer in Mechelen (waar een frontverandering nodig was) maar wel in Mechelen-Nekkerspoel;
- de L-treinen Antwerpen - Lokeren rijden door naar Gent-Sint-Pieters waarbij ze ook het op 14 december 2008 heropende station van Beervelde zullen bedienen.

Nieuw vervoer voor Honda

Honda heeft beslist om nieuwe auto's van de modellen Civic en CR-V per trein te vervoeren tussen haar Britse fabriek in Swindon en het verdeelcentrum in Gent. Er zullen twee treinen per week rijden die jaarlijks 23.000 auto's zullen vervoeren, waardoor er 3000 vrachtwagens minder over onze wegen zullen rijden.

BEERVELDE

De NMBS heropende de stopplaats Beervelde gelegen op lijn 59 Antwerpen - Gent-St.-Pieters tussen Lokeren en Gent-Zeehaven. De heropening is het gevolg van een grotere publieke interesse in het openbaar vervoer omdat de wegen constant dichtslibben.

De stopplaats werd geopend op 9 augustus 1847 en gesloten op 3 juni 1984 bij de invoering van het IC/IR-plan. De stopplaats werd volledig nieuw ingericht aan weerszijden van de overweg en kreeg eveneens een nieuwe parking.



FOTO 89-99 Een lokale trein Gent-St.-Pieters - Antwerpen-Centraal bij aankomst te Beervelde op 30 december 2008. Deze verbinding wordt gereden met MS 800. Walter

FOTO 89-24 Op 29 november 2008 organiseerde B-Holding een speciale trein voor de firma ABC (Anglo-Belgian-Corporation) tussen Wondelgem (niet ver van de fabriek van ABC) en Antwerpen-DS-Belgische Basis. De trein was samengesteld uit drie locomotieven van de reeks 77/78 (7819 + 7811 + 7814), vier historische M2-rijtuigen en de 5515 die instond voor de verwarming. Deze locomotief was voor de gelegenheid herschilderd. Op de foto zien we de lege rit van Schaarbeek naar Gent-Zeehaven op 28 november 2008, gefotografeerd in Itterbeek op de lijn 50A Brussel-Zuid - Gent-Sint-Pieters. Christian AUCQUIERE.



PIDAAS

De NMBS heeft een nieuw systeem ontworpen, dat PIDAAS gedoopt werd. Het zal dienen om de reizigers "in real time" in te lichten over vertragingen, spoorwijzigingen enz... Het systeem zal vanaf februari 2009 getest worden in het station van Etterbeek, waarna het tegen 2015 in alle stations en haltes van het net geïnstalleerd zal worden.

Momenteel is men bezig met het moderniseren van alle geluidsinstallaties en beeldschermen, zodat PIDAAS kan worden aangesloten. De audiotieve aankondigingen zullen met dit nieuwe systeem, dat € 25 miljoen kost, automatisch gebeuren door een computerstem.

Rail Force

Nadat Xpedys gecreëerd werd voor het transport van producten uit de metaal- en staalnijverheid (zie ODB 85 p. 37) en IFB/TRW voor de intermodale transporten, heeft B-Cargo andermaal een nieuw filiaal opgericht. "Rail Force" is actief sinds januari 2009 en zal zich concentreren op het vervoer van auto's en chemische producten. Deze sector is goed voor 15 tot 20 % van het totale goederenvervoer door B-Cargo.

Garocentre

In 2010 zal Garocentre een nieuwe trimodale terminal (binnenscheepvaart, spoor- en wegvervoer) oprichten, gelegen langs de rivierhaven van La Louvière.

Er wordt € 25 miljoen geïnvesteerd, waarvan 11,3 door Duferco, 9,3 door P.A.C.O. (Port Autonome du Centre et

de l'Ouest) en 5 door Infrabel voor een capaciteitsvergroting van het station La Louvière-Gare-Industrielle.

Het interne net van Duferco wordt uitgebreid en er komt een betere aansluiting op het nationale net. De huidige laadkaai van 200 m zal met 65 meter verlengd worden, zodat er twee grote binnenschepen tegelijk kunnen aanmeren.



De 29.013 werd in de tweede helft van 2008 drie keer ingezet. Op 27 en 28 september was er een rit naar Mariembourg (zie OP DE BAAN 88 pagina 34-35), op 25 en 26 oktober nam zij deel aan de festiviteiten rond de 150ste verjaardag van lijn 162 te Marbehan en tenslotte sleepte zij voor een kerstactie op 5 december een trein naar Kortrijk. De foto hierboven toont de 29.013 te Kortrijk op 5 december. De trein bestond uit 10 rijtuigen en achteraan de 5515, 6306 en 5910. Op het programma stonden heen- en terugritten Kortrijk - Waregem en Kortrijk - Veurne. Bruno MALFAIT.

De foto onderaan werd genomen op 24 september en toont 29.013 op de Luxemburglijn, net voorbij het voormalige station van Mellier in de richting van Arlon. Guy SMETZ.



Vaarwel...

Met de nieuwe dienstregeling van 14 december 2008 komen enkele buitenlandse reeksen niet meer in actie in België.

Een overzicht...



↑ FOTO 89-74 De reeks 225 van DB Schenker Rail, die reed tussen Gremberg en Antwerpen via Aachen Hbf, Welkenraedt en lijn 39, behoort nu tot het verleden. Ze rijden nog wel tussen Aachen West en Antwerpen via lijn 24. Op 13 december rijdt de 225 026-4, uitzonderlijk in enkelvoudige tractie, voor een laatste maal door Welkenraedt naar Aachen met de 44513. Philippe GOUSSET.

← FOTO 89-75 De reizigersverbinding tussen Quévy - Aulnoye en Maubeuge werd in 2005 opnieuw ingevoerd. Een slechte frequentie (vier heen- en terugritten per dag) en een lage bezettingsgraad (gemiddeld 8 reizigers per dag) zijn de oorzaak van de opheffing van deze diensten. Op 13 juli 2006 wacht een reizigerstrein, gesleept door de 67432 op het vertrek te Quévy. Pierre HERBIET.



→ Zoals voorzien werd de INT Berlin ↔ Paris-Nord 242/243 geschrapt op 14 december. Een nieuwe nachttrein wordt ingelegd tussen Berlin ↔ Paris-Est (CNL 450/451 "Perseus" voor de verbinding met vertrek vanuit Berlin en 236/237 "Andromeda" voor de verbinding vanuit Hamburg) rijdend via Frankfurt en Saarbrücken, met koppeling van de beide treindelen te Hannover. Ter gelegenheid van de laatste rit met de 243, sleepte de 15054 de trein tot Quévy en werd te Aulnoye versierd. Op de foto: de aankomst te Quévy. Philippe GOUSSET.



← FOTO 89-76 aankomst van de 243 te Aachen Hbf. Van nu af aan zullen de 27'ers nog slechts uitzonderlijk Aachen Hbf aandoen, zoals bijvoorbeeld met de Treski. Nicolas GOUSSET.



Fret SNCF schakelt een versnelling hoger

Sinds de volledige liberalisering van het goederenverkeer in 2007 stelt Fret SNCF zich steeds meer op als een directe concurrent van B-Cargo. De maatschappij heeft nu een vestiging in verschillende goederenstations en in de haven van Antwerpen, met Antwerpen-Schijnpoort als draaischijf. Terwijl Fret SNCF onophoudelijk terrein moet prijsgeven op de Franse markt (-20% tijdens de laatste 5 jaar), steeg het vervoerde volume in het buitenland tijdens dezelfde periode met 13 tot 30 %. B-Cargo heeft een alliantie gevormd met ECR om deze ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden.

Sinds 14 december 2008 kan Fret SNCF in theorie een dertigtal verbindingen in België verzekeren. Tegen 2012 willen de Fransen het aantal treinen dat ze vanuit de haven van Antwerpen verzekeren zien verviervoudigen. De strijd tussen de operators lijkt dus van start te zijn gegaan...

Voor het slepen van haar treinen in België zet Fret SNCF hoofdzakelijk diesel-locomotieven van de reeksen BB 67400 en G2000 in. Sinds 14 december zijn daar de Class 66'en 6601 t/m 6603 bijgekomen, die voordien gehuurd werden door ERS. Ook elektrische locomotieven worden gebruikt, namelijk de BB 36000. Hieronder publiceren wij de uur-

regelingen van alle Fret SNCF-treinen, al moeten we daarbij wel opmerken dat de meeste nog niet reden op het moment dat dit nummer werd gedrukt.

Met dieseltractie :

41610 ⑥ FNNZT 12.55 - XNRS 14.10
 41611 ⑥ XNRS 02.06 - FNNZT 03.20
 41845 ①-⑥ XFLDV 01.42 - WHZ 04.24
 41846 ②-⑥ WHZ 00.51 - XFLDV 03.25
 41861 ①-⑥-⑦ XFLD V22.09 - WHZ 01.05
 41891 ⑦ XFLDV 05.43 - FLS 07.26
 42829 ①-①⑤ FNZG 23.50 - BERDR 00.35
 42830 ①-①⑤ BERDR 22.20 - FNZG 23.00
 42837 ①④ XFLDV 07.38 - LZR 09.28
 42838 ①④ LZR 21.02 - XFLDV 22.57
 42844 ②⑤ LZR 11.58 - XFLDV 14.16
 43180 ①-⑤ WHZ 21.43 - XFLDV 00.639
 47614 ①⑤ FNZG 05.28 - XNLU 08.28
 47615 ③ XNLSU 20.18 - FNZG 22.26
 47847 ①-④ XFLDV 23.17 - FLS 01.05
 48646 ⑤ FEO 03.53 - XNBORN 06.04
 48647 ⑤ XNBORN 15.45 - FEO 18.23
 48648 ③ FEO 10.55 - Geleen DSM 13.23
 48649 ⑤ Geleen DSM 12.35 - FEO 16.16
 48848 ①-⑥ FLS 02.23 - XFLDV 04.15
 48850 ②④ HAVIN 14.378 - XFLDV 15.30
 48861 ②⑤ XLDV 03.54 - HAVIN 04.52
 49805 ①③ FNZG 05.30 - WHZ 06.10

Bij het merendeel van deze treinen verzorgt Fret SNCF de ritten bij vertrek vanuit Antwerpen-Schijnpoort naar Antwerpen-Waalhaven-Zuid, Antwerpen-Liefkenshoek en Schaarbeek. De dienstregeling wijzigt constant waardoor het moeilijk is om deze te publiceren.

Met elektrische tractie:

42813 ①-⑥ XFAYE 10.11 - GLI 10.35
 42829 ①-⑥⑤ XFSOM 19.36 - FNZG 23.12
 42830 ②-④⑥ FNZG 00.13 - XFLDV 02.49
 47876 ①-⑥ XFAYE 20.12 - FNZG 22.40
 48810 ①-⑤ FNZG 04.45 - XFAYE 07.15
 48828 ①-⑤ FNZG 23.58 - XFAYE 02.23
 48865 ①-⑥ XFAYE 07.25 - FNZG 10.08
 49805 ②⑦ XFLDV 22.37 - FNZG 01.02

AFKORTINGEN

BERDR : Antwerpen-Berendrecht
 FLS : Aalst
 FNNZT : Antwerpen-Noordzeeterminal
 FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
 GLI : La Louvière-Gare-Industrielle
 HAVIN : Havinnes
 WHZ : Antwerpen-Waalhaven-Zuid
 XFAYE : Aulnoye (F)
 XFSOM : Somain (F)
 XNBORN : Born (NI)
 XNLSU : Sloehaven (NI)



ERS rijdt één enkele trein in België: enkel op donderdag:

41507 Zeebrugge 18.18 - Montzen 23.07
 - Neuss Gbf 01.30
 41508 : Neuss Gbf 03.00 - Hasselt 06.13
 - Muizen 07.33 - Zeebrugge 09.59.

De drie Class 66'en van Fret SNCF worden geleased bij CB Rail (6601 t/m 6603), voor de werkplaats van Roosendaal. Marijn VOCKE, 10 december 2008.





FOTO 89-25 De ECR-TRAXX bij de doorrit van Florenville op 4 november 2008. Christian AUCQUIERE.



FOTO 89-26 ↑ De TRAXX van ECR verlaat op 6 november Virton en rijdt richting Bertrix. Op de voorgrond is de spooraansluiting van Harnoncourt zichtbaar (oude lijn 155 Virton - Ecouvies). Wim DE RIDDER.

FOTO 89-27 ↓ De testtrein bestond uit een Frans meetrijtuig, zeven I10-rijtuigen, drie Dms-pakwagens en de 1322 (achteraan). Bois du Coucou, 30 november 2008. Christian AUCQUIERE.



ECR : homologatie van de TRAXX

TRAXX-locomotief E 186 162-4 (Bombardier 34368/2008) van Euro Cargo Rail (ECR) werd in november 2008, in het kader van de homologatie voor het Belgisch spoornet, duchtig aan de tand gevoeld.

De eerste elektromagnetische compatibiliteitstesten zouden op maandag 20 oktober 2008 in het "Bois du Coucou" plaats vinden. Het testkonvooi, bestaande uit tien rijtuigen en een 27'er en voorzien van de nodige technici, stond klaar in Ath. De TRAXX, die in de loop van de ochtend werd verwacht, heeft Ath die dag nooit bereikt. Hij stond geblokkeerd in de Franse plaats Jeumont... Er werd dan maar besloten om de testen onder 3 kV voorlopig uit te stellen en op 1 november te starten met deze onder 25 kV. Men voerde op 1 en 2 november 2008 de nodige elektromagnetische compatibiliteitstesten uit. Deze proeven hebben in het verleden steeds plaats gevonden in Graide, maar men week nu uit naar de oude stopplaats van Les Epioux (gelegen tussen Bertrix en Florenville). De overweg van Graide veroorzaakte teveel storingen. De TRAXX voerde van 3 tot 7 november de nodige ritten uit tussen Florenville en Bertrix (aangegeven richting, steeds in het gezelschap van 10 rijtuigen en een Frans meetrijtuig). Achter-aan de rijtuigenstam koppelde men loc 1322. Deze bracht na iedere testrit het konvooi terug naar Florenville.

De elektromagnetische compatibiliteitstesten onder 3 kV werden tenslotte tijdens het weekend van 29 en 30 november in het "Bois du Coucou" (gelegen tussen Ath en Silly) uitgevoerd. De machine keerde tenslotte op 1 december terug naar Duitsland.

ECR (ooit het Franse filiaal van EWS, momenteel eigendom van DB Schenker - zie ODB 81 p. 34) heeft twintig TRAXX'en van het type F140MS (variante KL), geschikt voor omloop in Frankrijk, België en Duitsland, besteld.



● Na het aflopen van haar leasingperiode is de Class 66 DE6304 op 30 september 2008 teruggekeerd naar MRCE. Drie nieuwe Class 66'en zijn in Rotterdam aangekomen in de loop van september, met name de DE6310 t/m 6312. Ze worden geleased door Crossrail.

● Sinds 31 december 2008 leaset Crossrail bij BTMU een reeks van 12 TRAXX F140AC2-locomotieven, die een roze-grijze livree kregen. Bovendien zal Crossrail weldra de TRAXX'en E186 144, 145 en 146 inzetten in Nederland.

Sedert 15 december 2008 verzorgt CFL-Cargo de bediening van de industriezone van Aubange, met volgende treinen:

47743 ①-⑥ AUB 09.13 - EsA 11.04
 47763 ①-⑥ AUB 21.21 - EsA 23.22
 49700 ①-⑥ XLBTG 05.23 - AUB 07.22
 49736 ①-⑥ XLBTG 17.36 - AUB 19.27

AFKORTINGEN

AUB : Aubange-Zoning (L)
 XLBTG : Bettembourg (L)
 EsA : Esch-sur-Alzette (L)

Eerstdaags zal de activiteit van Veolia op ons net sterk toenemen, met in het bijzonder de sleping van enkele ballasttreinen uit Lessines naar Frankrijk voor rekening van ETF Eurovia. U herinnert zich wellicht dat de CUP-steengroeve te Lessines op 22 september 2006 overgenomen werd door de firma "Eurovia", een filiaal van de Vinci-groep. "Eurovia" is gespecialiseerd in wegenbouw, maar voert ook spoorwerken uit. Bovendien nam "Eurovia" op 19 september 2008 de firma "Vossloh Infrastructure Service" over. Het nieuwe bedrijf dat uit deze fusie voortkwam heet "ETF-Eurovia Travaux Ferroviaires". Hieronder geven we u een overzicht van de treinen, die waarschijnlijk vanaf april 2009 zouden moeten rijden :

41850 ④ FLN 22.24 - LDV 00.40
 41852 ⑦ FLN 20.34 - LDV 22.32
 41854 ① FLN 00.32 - LDV 03.00
 48726 ③ FLN 00.32 - LDV 02.30
 48728 ⑤ FLN 01.54 - LDV 03.49
 48730 ② FLN 23.56 - LDV 01.54
 48732 ⑤ FLN 01.01 - LDV 02.59
 48734 ② FLN 22.32 - TG 04.00
 48721 ⑤ LDV 20.55 - FLN 22.41
 48723 ① LDV 21.32 - FLN 23.16
 48737 ① LDV 21.55 - FLN 23.40
 48739 ⑤ LDV 20.30 - FLN 22.15
 48741 ⑥ LDV 21.07 - FLN 22.49
 48743 ④ LDV 22.30 - FLN 00.13
 48745 ④ TG 20.22 - FLN 01.37

Veolia verzorgt ook de volgende verbindingen:

43566 ⑤ RSD 21.40 - BASF 22.55
 43567 ④ BASF 15.05 - XNKFH 17.00
 47600 ⑥ ANGOLA 01.20 - KFH 03.00
 48710 ②④ ANGOLA 14.20 - VIF 00.07
 48712 ⑥ ANGOL 12.18 - VIF 00.07
 48747 ①③ VIF 18.02 - ANGOLA 02.48
 48761 ④ VIF 14.41 - ANGOLA 01.09
 49011 ② RODHE 09.56 - XDKAW 13.27
 49012 ④ XDKAW 10.24 - RODHE 13.19
 49500 ⑦ FES 21.17P - RODHE 22.20

Deze treinen worden gesleept door een G2000 of een Class 66 ex-rail4chem.

AFKORTINGEN

ANGOLA : Antwerpen-Angola
 BASF : Antwerpen-BASF
 FES : Essen
 FLN : Lessines
 LDV : Lille-Délicrance (F)
 RODHE : Antwerpen-Rhodesië
 RSD : Roosendaal (NL)
 TIG : Tergnier (F)
 VIF : Vitry-le-François (F)
 XDKAW : Aachen West (D)
 XNKFH : Kijfhoeke (NL)



FOTO 89-78 Op 16 december 2008 voerden de 186 161 en 162 van Euro Cargo Rail proefritten uit op het grensbaanvak tussen Quévy en Maubeuge. Na afloop keerden de twee locomotieven terug naar Mons, waar de 186 161 achterbleef in afwachting van de volgende proefritten tussen Montzen en Aachen West. De 186 162 keerde terug naar Frankrijk. Hier zien we de doortocht van de twee TRAXX'en te Cuesmes Christian AUCQUIERE.

FOTO 89-79 Op 27 november 2008 rijdt de 2813 over het viaduct van Remersdaal. Zij sleept een ECR-TRAXX naar Ath, waar compatibiliteitstesten zullen worden uitgevoerd (zie vorige pagina). Enkele wagens werden toegevoegd om de geremde massa te verhoogen. ECR is een operator die snel in België aan de slag wil... Michel HANSENS.



1802

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 20-11-1973

Nummering : 1802 : 20-11-1973

Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 20-11-1973
Kinkempois : 01-01-1974.

Uit exploitatie : 01-07-1999

FOTO 89-28 *Tienen, 11 oktober 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



961

Levering NMBS : 14-10-1955 (La Brugeoise)

Nummering : 228.080 : 14-10-1955
080 : 01-01-1971
961 : 03-06-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 14-10-1955; Kinkempois : 11-01-1956; Oostende : 01-10-1956; Kinkempois : 01-11-1957; Oostende : 01-05-1958; Kinkempois : 01-06-1959; Schaarbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 19-01-1976; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-29 *Kuregem, september 2001.*
Pierre HERBIET



962

Levering NMBS : 08-11-1955 (Ragheno)

Nummering : 228.085 : 08-11-1955
085 : 01-01-1971
962 : 24-06-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 08-11-1955; Kinkempois : 15-01-1956; Schaarbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-30 *Deurne, 28 november 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



964

Levering NMBS : 24-11-1955 (Ragheno)

Nummering : 228.086 : 24-11-1955
086 : 01-01-1971
964 : 08-07-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 24-11-1955; Kinkempois : 15-01-1956; Schaarbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-31 *Brussel-Klein Eiland, 19 november 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



965

Levering NMBS : 27-03-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering :
228.117 : 27-03-1956
117 : 01-01-1971
965 : 20-07-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 27-03-1956; Kinkempois :
01-05-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaarbeek : 01-03-1964;
Kinkempois : 22-05-1966; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois :
27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1988;
Kinkempois : 20-07-1988

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-32 *Wareme, 17 mei 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



966

Levering NMBS : 23-04-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering :
228.123 : 23-04-1956
123 : 01-01-1971
966 : 02-08-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 23-04-1956; Oostende :
01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois 01-01-1968;
Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem :
01-06-1984; Ronet : 01-08-1985;
Kinkempois : 02-08-1988.

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-33 *Sint-Genesius-Rode, 17 oktober 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



968

Levering NMBS : 02-09-1955 (Familleureux, Germain)

Nummering :
228.074 : 02-09-1955
074 : 01-01-1971
968 : 08-09-1988

Stelplaatsen : Oostende : 02-09-1955; Schaarbeek :
06-01-1963; Oostende : 29-05-1963; Schaarbeek : 29-09-1963;
Kinkempois 19-01-1976

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-34 *Brussel-Klein Eiland, 10 april 2002.*
Pierre HERBIET.



969

Levering NMBS : 24-11-1955 (Ragheno)

Nummering :
228.091 : 24-11-1955
091 : 01-01-1971
969 : 30-09-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 24-11-1955; Kinkempois:
15-01-1956; Schaarbeek : 26-05-1966; Kinkempois :
06-11-1967; Schaarbeek : 13-03-1968; Kinkempois :
27-09-1970; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972;
Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1988

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 89-35 *Anderlecht, oktober 2002.*
Pierre HERBIET





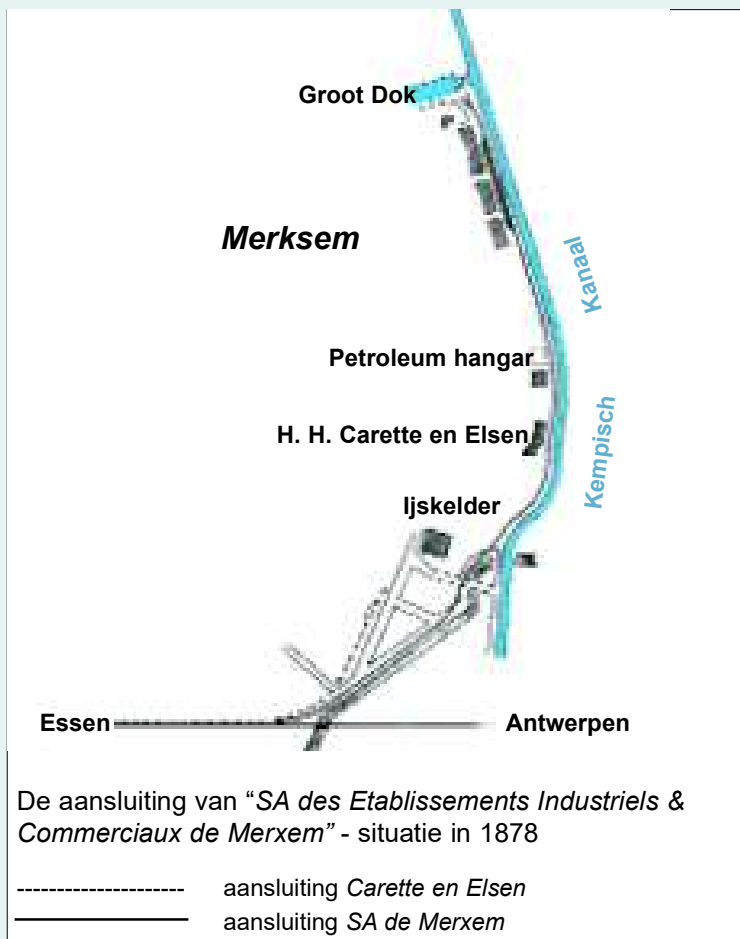
De Ct nr. 821 van de NMVB aan de Vaartkaai te Merksem. Daniel THIELEMANS, 1962.

Het einde van de industrielijns naar Schoten

Begin 2009 zal de laatste trein over de industrielijns langs het Albertkanaal naar Schoten rijden. Hiermee verdwijnt niet alleen de laatste nog bestaande normaalspoorlijn van de voormalige Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) maar tegelijkertijd ook de laatste buurtspoorlijn van de provincie Antwerpen.

Ontstaan van de lijn

In 1871 begon men met het uitbouwen van nieuwe industrieterreinen langs de noordelijke oever van het Kempisch Kanaal (het huidige Albertkanaal) op het grondgebied van de gemeenten Merksem en Schoten. Een onderdeel van deze werken was het graven van het Groot Dok dat in 1874 kon worden geopend en in 1876 werd uitgebreid met het Klein Dok. Op 8 oktober kreeg de "SA des Etablissements industriels et commerciaux de Merxem" een concessie voor de bouw van een industriespoorlijn tussen de spoorlijn Antwerpen - Roosendaal van de Grand Central Belge (GCB) en het Groot Dok. Hierbij werd gebruik gemaakt van het overgavestation van een in 1876 geopende spoor-aansluiting van de fabrikanten Carette en Elsen.



De lijn, met een lengte van 2.400 m, werd in het voorjaar van 1879 geopend. Voor de rangering werd een beroep gedaan op een locomotief van de GCB, die voor 10 frank per uur kon worden gehuurd.

In 1886 begon de NMVB met de aanleg van buurtspoorlijnen naar Zandvliet en Brasschaat. Voor de bouw van een overlaadstation koos men een terrein in Merksem naast de industriële lijn. Op 18 januari 1888 kocht de NMVB naast de benodigde gronden ook de industriële lijn naar het Groot Dok en begon ze met de bouw van het station *Merksem Ijsekelder*. De industriële lijn werd door de NMVB verder uitgebreid en geleidelijk uitgebreid. In 1890 kon bijvoorbeeld het spoor met 500 m verlengd worden langs de *Westkaai*.

In 1886 bouwde de NMVB het overgavestation Merksem Ijsekelder dat aansloot op de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam. Op deze foto uit 1962 zien we de NMVB-locomotief 820 tijdens het rangeren in dit station. In de achtergrond zien we de opgehoogde spoorlijnen 12 en 27A met het verbindingsspoor naar het NMVB-station. Een ertstrein, gesleept door een elektrische locomotief type 101 (de latere reeks 29), rijdt over de lijn 27A richting Brussel. Op deze plaats bevindt zich nu de nieuwe stopplaats Antwerpen-Luchtbal. Naast de 820 staat motorwagen 10298, een vroegere "Titanic"-motorwagen van de NMVB die werd omgebouwd tot tractor voor de goederendienst. Vandaag is deze plaats onherkenbaar veranderd. Het station Merksem-Ijsekelder is volledig verdwenen; hier ligt nu de Antwerpse Ring.
Daniel THIELEMANS.



De aansluiting van de lijn van Merksem op het net van de Belgische Staat in 1886, nog voor de bouw van het station Merksem-Ijsekelder.





↑↓ **De Ct nr. 821 overschrijdt de spoor/weghefbrug over het Groot Dok en rijdt richting Straatsburgdok. Rechts het Albertkanaal.**
Daniel THIELEMANS, 1962.

Na de eeuwwisseling werd de lijn verlengd tot Schoten, waar het eindpunt nabij de Kruiningenstraat lag. Ook hier kwamen enkele spooransluitingen, onder meer langs de *Oostkaai* en de *Pletterijstraat*. Voor de overbrugging van het Groot Dok werd gebruik gemaakt van een bestaande wegbrug.

In 1930 bracht de uitbouw van het kanaal een aantal wijzigingen met zich mee.

Door de ophoging van de spoorlijn naar Roosendaal verdween immers het overgavestation langs deze lijn en bleef enkel een verbindingsspoor met de NMVB-stelplaats over. Er werd een nieuwe aansluiting met het spoorwagennet gerealiseerd. Hiertoe werd deze lijn verlengd via de *Vaartkaai* tot aan het *Straatsburgdok*, om aan te sluiten op de bestaande industriële lijn van de NMBS. Deze werken waren voltooid in november 1934. Op dat moment was het industriële net ruim 12 km lang en bestonden er 33 spooransluitingen !

Na de Tweede Wereldoorlog werden de buurtspoorlijnen meer en meer vervangen door busdiensten en daarmee verdween ook het goederenverkeer.

De 820 tijdens rangeringen in Merksem-Ijkselder. April 1959.
Edmond DE BACKER.



Hierdoor verminderde het belang van het station Merksem Ijskelder en verloor de NMVB haar interesse in de normaalspooraansluitingen.

Uiteindelijk werd het net met ingang van 9 juni 1967 overgenomen door de NMBS. Op dat moment was het de laatste NMVB-lijn die met stoomtractie werd uitgebaut.

Voor de uitbating van deze lijn werd tot 1896 gebruik gemaakt van een locomotief van de GCB.

In dat jaar kocht de NMVB vijf twee-assige machines van het type 15 waarvan er vier in Merksem werden ingezet (nummers 809, 811, 814 en 815).

Technische gegevens

- Gewicht : 16,5 ton
- Max. snelheid : 25 km/h
- Keteldruk : 12,4 kg/cm².
- Wioldiameter 0,810 m
- Inhoud watertanks: 1845 liter
- Kolenvoorraad : 0,5 m³

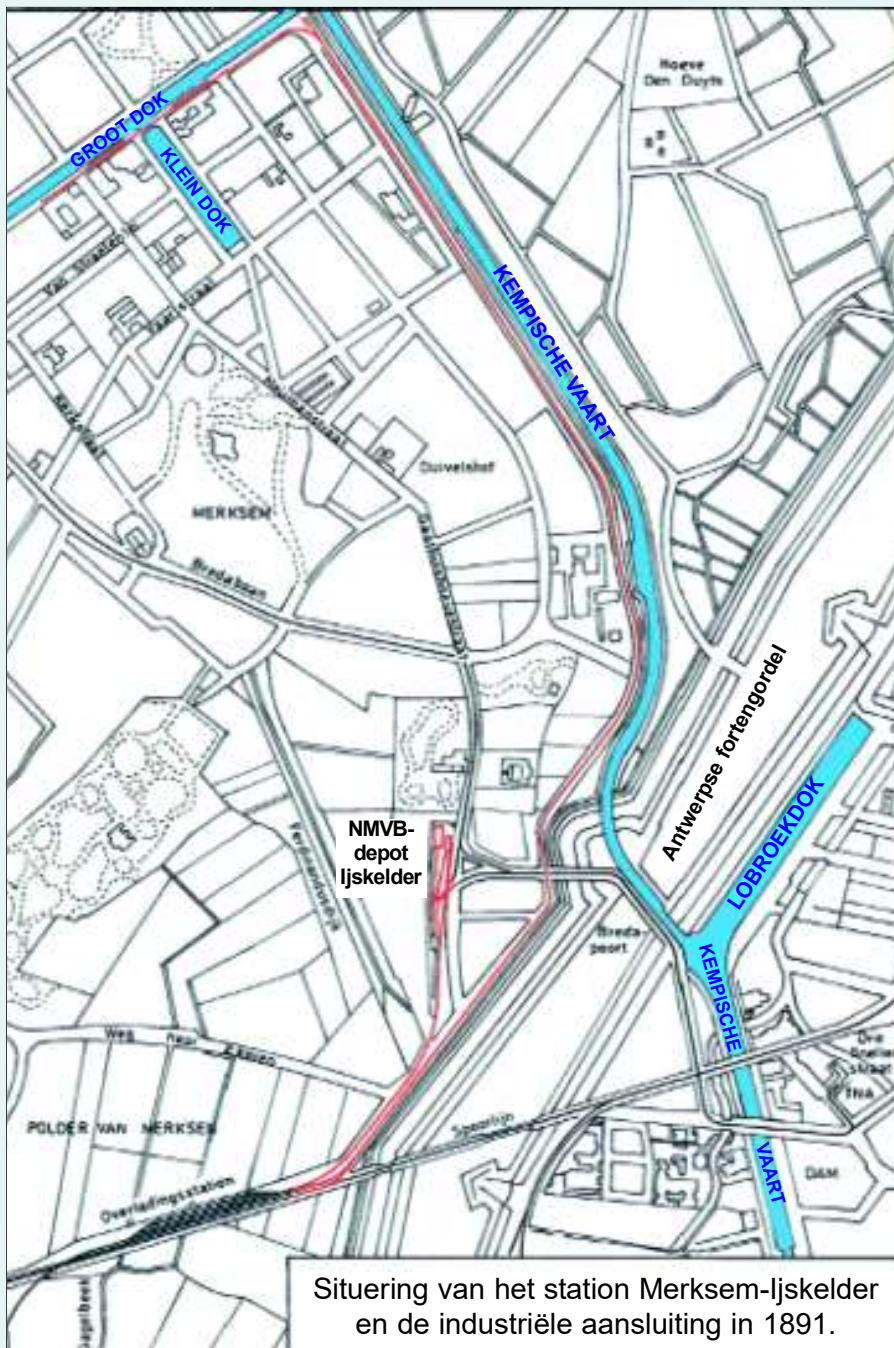
Constructeurs

- 809 : Saint-Léonard 1000/1896
- 811 : Corpet-Bourdon, 1897
- 814 : Saint-Léonard 1526/1908
- 815 : Saint-Léonard 1527/1908

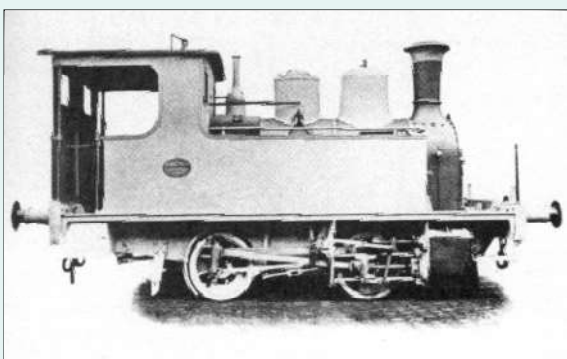
Ze werden tussen 1922 en 1924 vervangen door vier nieuwe locomotieven van het type 20.

De oude machines type 15 werden op volgende data geschrapt:

- 809 : + 1923
- 811 : + Eerste Wereldoorlog
- 814 : + 1924
- 815 : + 1924



Situering van het station Merksem-Ijskelder en de industriële aansluiting in 1891.



Boven: De tweeassige locomotieven van het type 15 behoorden tot het standaardmodel 7CG van Saint-Léonard. Van deze industri locomotieven werden 66 exemplaren gebouwd
Foto Saint-Léonard, verzameling TSP.

Rechts: de 821 in het NMVB-depot Merksem-Ijskelder.
Edmond DE BACKER, april 1959.





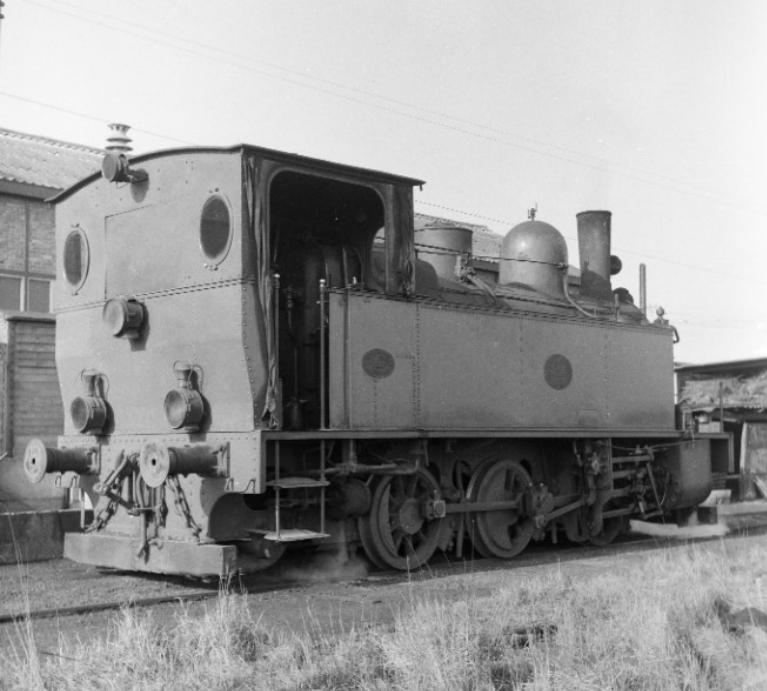
Hierboven ↑
*In 1962 rangeert de 819
in Merksem Ijkselder*
Daniel THIELEMANS.



← In het midden
*In augustus 1945 is de
820 aan het werk langs
de Vaartkaai.*
*Foto C. LAWSON KERR,
verzameling TSP.*

Hieronder ↓
*Een beeld van de 820 in
Merksem Ijkselder, in
1962. In de periode 1950-
1960 was één locomotief
voldoende voor de
bediening van de lijn.
Een tweede locomotief
stond klaar als reserve
en de derde was in on-
derhoud of herstelling.*
Daniel THIELEMANS.





Twee foto's van de 820 in het depot Merksem-Ijkselder in april 1954. Edmond DE BACKER.

De vier nieuwe drie-assige locomotieven werden door Tubize gebouwd en kregen de nummers 819 t/m 822. Ze werden exclusief gebruikt op de aansluiting van Merksem, met uitzondering van de 822 die tot 12 maart 1926 werd ingezet op de normaalspoorlijn Groenedaal - Overijse, vanwaar zij eveneens naar Merksem werd overgebracht. Ze werden alle verschroot.

Constructeurs

- 819 : Tubize 1828/1922
- 820 : Tubize 1829/1922
- 821 : Tubize 1870/1923
- 822 : Tubize 1993/1924

Technische gegevens

- Keteldruk 12 kg/cm²
- Leeggewicht 30 t
- Gewicht rijvaardig 37,5 t
- Wioldiameter 1,000 m.
- Inhoud watertanks 4000 liter
- Kolenvoorraad 1 m³

Schrapping

- 819 : + 11-1967
- 820 : + 11-1967
- 821 : + 1966
- 822 : + 1956

In het midden en onderaan

In 1967, enkele weken voor de overname van de lijn door de NMBS, sleept dezelfde locomotief een trein uit Merksem. Op dat moment is er nog veel verkeer op de lijn, wat blijkt uit het aantal wagens. De trein rijdt langs de Vaartkaai, een drukke weg langs het Albertkanaal (rechts, niet zichtbaar op de foto). Deze weg werd enkele keren gekruist, wat dikwijls tot conflicten met het wegverkeer leidde.

Het was de laatste NMVB-lijn die met stoomtractie werd uitgebaat. Deze 820 zal in 1967 worden geschrapt.

Verzameling Wim DE RIDDER.





De periode na 1967

De NMBS bediende de lijn naar Schoten als spooransluiting vanuit de bundel Far-West.

Na 1970 verminderde het verkeer echter steeds meer en het aantal spooransluitingen nam af. De lijn werd ook ingekort tot de Pletterijstraat waarna ze nog 7 km lang was.

Na 1985 bleven nog twee klanten over : de *Boerenbond* en de *NV Antwerpse Metalen*. Op de aansluiting van de Boerenbond werden regelmatig graantreinen gelost, tot dit verkeer na 1996 verdween als gevolg van de liberalisering van de binnenscheepvaart. Het is dan ook niet te verwonderen dat de NMBS deze lijn wou afstoten, wat echter door de hardnekkigheid van de laatste klant, de *NV Antwerpse Metalen* werd verhinderd. Dit bedrijf ontvangt staalplaten en beschikt over een eigen diesellocomotief.

↗ **De 820 In Merksem-Ijkskelder. Rechts het Albertkanaal.**
Edmond DE BACKER, april 1959.

→ **Op 25 januari 1992 maakt de 8521 zich klaar om de klapbrug over het Grootdok in Merksem over te rijden. Het spoor lag hier in de drukke weg, wat tot gevaarlijke situaties leidde.** Armand BEERLANDT.



De bediening van deze lijn was zeker geen eenvoudige opdracht : vanuit de bundel Far West moest eerst de drukke Groenendaallaan worden overgestoken waarna de lijn vanaf het Straatsburgdok vlak naast de Vaartkaai lag. Deze drukke weg werd enkele keren gekruist, wat tot gevaarlijke situaties leidde. Het Groot Dok werd met een klapbrug gekruist die ook door het wegverkeer wordt gebruikt. Het aantal aanrijdingen met wegvoertuigen nam zodanig toe dat de bediening nog enkel 's nachts gebeurde, begeleid door een dienstwagen met zwaailichten, maar ook dan gebeurden er nog regelmatig ongevallen.



Drie foto's van de bediening van de lijn op 25 januari 1992 met de 8521.

Bovenaan : de locomotief duwt een wagen langs de Vaartkaai. In de achtergrond zien we de brug van de Ing. Menneslaan.

In het midden : de losse terugrit naar de Antwerpse haven. De locomotief rijdt langs de Vaartkaai en passeerde net onder de brug van de N130.

Onderaan : de trein staat op de aansluiting van de N.V. Antwerpse Metalen, de laatste klant van de lijn.
Armand BEERLANDT.





De locotractor Deutz aan het werk op de aansluiting van de N.V. Antwerpse Metalen op 24 juni 2000. Kristof AVONDS.

De 8451 met een lange goederentrein langs de Vaarkaai te Merksem op 12 juni 1996. Luk GIBENS.



De N.V. Antwerpse Metalen bezat 3 twee-assige locotractoren voor de rangeringen binnen het bedrijf. Eén machine was op het einde nog in dienst. Het ging om een locomotief van Deutz (57.156/1960) die oorspronkelijk voor de "Stadtwerke Saarbrücken" werd gebouwd. Ze is van het type A12L714R, weegt 28 t en de maximum snelheid bedraagt 30 km/h. In 1977 werd ze verkocht aan het Nederlandse Strukton N.V., waar ze het nummer 322310 en de naam "Mia" kreeg. Volgens onze informatie werd ze in 1990 verkocht aan de N.V. Antwerpse Metalen.

Luk GIBENS, 1996.

Een bijkomend probleem vormden de auto's die op het spoor werden geparkeerd, vooral na de opening van een discotheek aan het Straatsburgdok. Het was geen zeldzaamheid dat een trein bijna 2 uur moest wachten tot deze voertuigen door de politie werden weggetakeld.

Dat de lijn nu toch verdwijnt is het gevolg van de bouw van nieuwe en hogere bruggen over het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem. Het kanaal wordt immers geschikt gemaakt voor schepen van meer dan 10.000t (nu 4500t) wat naast de modernisering van de drie sluizen ook de bouw van 7 nieuwe bruggen met een doorvaarthoogte van 9,1 m (nu 4,6 m) nodig maakt.

Een bijkomend voordeel voor de scheepvaart is het verdwijnen van de vernauwingen aan elke brug waardoor het kanaal overal 63 m breed wordt.

De planning voorziet tussen 2008 en 2013 de vervanging van de bruggen van de Noorderlaan, de bruggen van de lijnen 12 en 27A, de IJzerlaanbrug en de Theunisbrug. Tussen 2013 en 2015 volgen de Hoogmolenbrug, de Deurnebrug en een nieuwe voetgangersbrug aan de Kruiningenstraat.

De industriële lijn naar Schoten ligt hiervoor in de weg en sluiting is voor Infrabel de eenvoudigste oplossing. De laatste klant van de lijn werd "uitgenodigd" om zijn stalen platen voortaan te gaan lossen op kade 228 en met vrachtwagens over te brengen naar het bedrijf...

→ De tweede is van het type LNDC5, weegt 18 ton en heeft een vermogen van 85 pk. Luk GIBENS, 1996.



↑ De twee andere locotractoren, beide gebouwd door Moës te Waremme, staan reeds geruime tijd afgesteld. De eerste is van het type LNDC4, weegt 16 ton en heeft een vermogen van 68 pk. Luk GIBENS, 1996.





← **FOTO 89-36** - ↙ **FOTO 89-37**
*TSP heeft twee keer een kort stuk van de lijn naar Merksem bere-
den. Op 25 juni 2005 reden we
met de pas gereviseerde 5166 tot
aan de Noorderbrug, die het Al-
bertkanaal, de Vaartkaai en de in-
dustriële lijn overspant. Vanop de
brug werden enkele foto's ge-
maakt. In de achtergrond zien we
het Straatsburgdok.
Foto's TSP.*



FOTO 89-38
*Op 20 september 1997 bezochten
we de Antwerpse haven met onze
4333 en de 4006 van het histo-
risch patrimonium van de NMBS.
We reden tot de brug van de lij-
nen 12 en 27A. Voor de trein zien
we de schaduw van een bovenlei-
dingspaal. We mochten niet ver-
der rijden vanwege het te grote
gevaar voor de verkeersveilig-
heid.
Foto TSP.*





↑ ↗ **Op 9 september 1999 verzorgde de 8261 de bediening van de Antwerpse Metalen N.V. William BOECKX.**

Na overleg met de N.V. Antwerpse Metalen werd echter besloten om de lijn verder uit te baten tot op het moment dat de werken het opbreken van het spoor nodig maken. Dit zal niet lang meer duren omdat de eerste brug die wordt vervangen deze van de Noorderlaan is, de eerste brug waar de spoorlijn onderdoor moet.

Het verdwijnen van deze lijn is te betreuren, vooral omdat het vervoer sinds enkele maanden fors gestegen is. In één enkele maand werd meer vervoerd dan gedurende het hele jaar 2008 !

De bediening van de aansluiting werd op 23 december 2008 onderbroken, officieel tot 19 januari 2009. Dit geeft de aannemer de mogelijkheid om te beginnen met de voorbereidende werken voor de brug van de Noorderlaan.

Ondertussen is de aannemer begonnen met de werkzaamheden waardoor het spoor dat sindsdien door zand wordt bedekt. Het blijft afwachten of hier nog ooit een trein gaat rijden...

Wim DE RIDDER

Bijna alle reeksen rangeerlocomotieven van Antwerpen-Dam waren ooit actief op de lijn van Merksem: de reeksen 70, 72, 73, 74, 82, 84, 85.

↗ → **Op 23 augustus 2008 verzorgde de 8257 de bediening van de aansluiting van de Antwerpse Metalen N.V. Deze dienst wordt 's nachts uitgevoerd om conflictsituaties met het wegverkeer te voorkomen. De installaties links op de achtergrond werden begin december 2008 gesloopt. In samenspraak met de NV Antwerpse Metalen N.V. werd beslist de bediening per spoor te blijven uitvoeren zolang de werken dit toelaten.**

De eerste foto werd gemaakt langs de Vaartkaai te Merksem.

Op de foto onderaan rijdt de trein over de klapbrug van het Grootdok.
Wim DE RIDDER.



Frankrijk

Minder zware treinen

Tegenwoordig rijden op de hoofdassen in Frankrijk zware goederentreinen van 1800 ton (1) voor het transport van erts, gesteenten of ijzer- en staalproducten. Op de hoofdlijnen zijn de hellingen meestal kleiner dan 10 ‰. Van zodra het lijnprofiel zwaarder wordt, is de maximum last 1600 ton. Dit is het geval bij de doortocht van de Alpen door de Mauriennevallei (hoofdlijn Lyon - Modane - Torino) of door de Jura via Vallorbe naar Zwitserland. In de tegenovergestelde richting, zijn konvooien van 2000 ton courant op de lijnen met een gunstiger profiel, zoals de as Thionville - Strasbourg - Basel, de hoofdlijn Saône - Rhône (Dijon - Lyon - Middellandse Zee) en ook de assen in het noorden. Er circuleren in Frankrijk drie verschillende samenstellingen tussen 1600 en 2000 ton. Er zijn ook treinen van meer dan 2000 ton waarvoor zich specifieke eisen stellen. Een aparte categorie voor zeer zware lasten en waarvoor het soms nodig is om tot vier tractievoertuigen in te zetten.

De voornaamste lijn waar zware treinen worden ingelegd is de noordoostas die het havencomplex van Dunkerque via Aulnoy en Charleville verbindt met Lotharingen. Een lijn die nauw verbonden is met de industriële activiteit van Lotharingen werd hiervoor al in 1955 geëlektrificeerd met 25 kV. Dit was een verstandige keuze ondanks de crisis die de staalindustrie sinds meer dan 25 jaar treft: de sluiting van de plaatselijke ijzererts- en steenkoolmijnen en het beroep doen op de invoer van erts. Dit heeft er toe geleid dat er treinen

van 2400 ton moesten ingezet worden, getrokken door 16500'en in treinschakeling. Hun aantal steeg met factor vijf in tien jaar om in 2001 op te lopen tot 15. De terugval door de toenemende concurrentie van de Athus-Meuse (steenkool voor Creutzwald) was een enorme klap. De vervanging van BB 16500 door de Prima BB 27000 was ook een grote verandering, er konden nu vier treinen van 3600 ton (2) ingezet worden waarin het merendeel van de 1800 ton treinen opgenomen werd. Door de aangekondigde herstructureringen bij Arcelor-Mittal te Gandrange, goed voor drie van deze vier zware treinen, zou hun aantal gevoelig verminderen.

De tweede grote klant is het petrochemisch en staalcomplex dat rond l'Étang de Berre (nabij Marseille) ligt. Deze verzond in de jaren 90 vanaf Fos, Pas-des-Lanciers en Martigues:

- drie benzinetreinen van 3200 ton naar St. Jory (Toulouse). Eerst gesleept door 9400'en in treinschakeling, vervolgens door 8100'en in treinschakeling, en na de schrapping van de voorgaanden door CC 6500 met een gewichtsbepanking tot 2400 ton. Na de schrapping van de CC's werden deze opgevolgd door de BB 7200 PV (maximum snelheid 100 km/h) en is er een vermindering van de massa naar 2000 en zelfs 1800 ton;
- drie benzinetreinen of treinen met rollen plaatstaal van 3200 of 3300 ton naar Dijon-Perrigny en Digoin via Lyon. Vermeldenswaardig is wel dat op de enkelsporige Azergueslijn gereden wordt. Hiervoor zet men vanaf Lyon drie BB 67400 in, twee vooraan en een achteraan. Zelfde reden, zelfde gevolg: door de schrapping van de BB 8100 en later van de CC 6500 werd de maximum last eveneens verminderd tot deze die de BB

7200 aankunnen;

- twee of drie treinen met rollen plaatstaal, gas of benzine van 2800 ton naar Savona (I) via Ventimiglia. Voor de trekkracht zorgden 25500'en in treinschakeling... tot ze in december 2005 vervangen werden door een BB 26000. Het gevolg was een vermindering van de massa naar de standaard, zijnde 1800 ton;
- een trein van 3600 t, geladen met bauxiet voor Gardanne (ten noorden van Marseille), gesleept door vier BB 67000, twee als trekkracht en twee als opdruk.

Buiten de noordoostas - en de zone Berre worden ook zware treinen ingezet om aan meer specifieke behoeften te voldoen. Onder de meest representatieve:

- vier treinen met kalksteen van 2800 ton Pagny-sur-Meuse - Varangéville (voor Solvay, nabij Nancy). Voor de tractie zorgden tijdelijk de diesellocs CC 72000;
- twee treinen met kalksteen van 3600 ton ingezet vanaf de steengroeven van Caffiers (dichtbij Calais) voor Arcelor-Dunkerque. Deze treinen werden onlangs overgenomen door de G1206 van ECR/EWS i.p.v. de Class 66 in treinschakeling;
- twee treinen met rollen plaatstaal van 3600 ton tussen Dunkerque en Creil (ten noorden van Paris). Deze treinen die lange tijd - echter niet zonder moeilijkheden - werden gereden met 16500'en in treinschakeling en die voortaan met 27000'en in treinschakeling worden gereden.

Buiten deze regelmatige diensten werden bij de bouw van de LGV talrijke konvooien ingezet die ver buiten de normen lagen. Dit was zo bij de bouw van de LN5 (Valence - Marseille) vanaf de zomer: 1999 tot in de herfst 2000. Een half dozijn konvooien van 3200 ton reden naar de werven van Portes

Een trein van 3600 ton in volle glorie: 27000'en in treinschakeling voor de 72186/7 Dunkerque - Gandrange en komt uit de bocht te Aubenton op noordoostas op 1 juli 2008. Gilbert LAURENT.





Deze zware internationale trein (47829, 2300 ton) was maar een korte tijd te zien op lijn 96 en reed tussen Dunkerque en Kinkempois. Masny-St.Pierre, 25 juli 2006. Gilbert LAURENT.

(nabij Valence) en Cavaillon (tussen Avignon en Marseille). Vanaf Thouars (in het westen van het land) reed de opmerkelijkste trein een traject van ongeveer 1100 km lang met 25500'en in treinschakeling tot St. Pierre-des-Corps (Tours) en werd op een deel van het traject, door 7200'en in treinschakeling opgedrukt tot St. Jory en door 8100'en in treinschakeling vanaf deze plaats tot de eindbestemming.

Voorts rijden enkele zware treinen waarvan de massa 2300 ton benadert tussen Frankrijk en België. Onder andere tussen Dunkerque en Kinkempois rijden momenteel nog drie treinen. Ze reden eerst via Aulnoye en Erquelines. Vanaf december 2004, gelijklopend met de vervanging door BB 36000'en, reden ze via Ath en Manage; in het begin met kopmaken te Moeskroen, vervolgens een jaar later via Baisieux.

In de rand van deze (terugvallende) hoofdtrafiek zijn er andere die opkomen en nog

andere die verdwijnen... In het eerste geval zijn de 44865 Monceau - Woippy via Mont-St.-Martin en de 48848/9 Aalst - Nesle-sur-Somme (Picardië). Deze laatstgenoemden ondergaan een echte shocktherapie: in het begin waren het 1800 ton ladingen met twee tractiewissels te Lille en Longueau, momenteel rijdt de trein van 2160 ton via Somain en St. Quentin met 67400'en in treinschakeling van begin- tot eindpunt. Van de afgeschafte treinen waren er enkele die korte tijd slechts twee heen- en terugritten hadden tussen Châtellet en Isbergues via Erquelines (6/2000-12/2002) en van het transport van steenkool tussen Zandvliet en Creutzwald via Quévy (6/2002-12/2004).

Na dit korte overzicht kan men stellen dat de toestand van de zware goederentreinen in Frankrijk niet denderend is. In feite is de tendens, na een lange periode van welvaart, omgekeerd. Hun aantal verminderde

met een derde vanaf het begin tot eind de jaren 90 om te eindigen op een zestigtal (3). De helft onder hen verdween op slechts enkele jaren tijd. De terugval is niet vreemd aan de achteruitgang van enkele industriële sectoren, maar wordt ook veroorzaakt door de vernieuwing van het tractiematerieel bestemd voor het goederenverkeer: met name de komst van sterke locomotieven van de reeksen 26000, 27000, 36000, 37000 en het schrappen van de oudere reeksen 8100, 8500, 16500, 25500 die weliswaar minder krachtige waren, maar door het rijden in treinschakeling toch goede prestaties konden leveren. Ze konden echter niet concurreren met de speciaal voor goederenverkeer ontworpen locomotieven. Dit heet dan "de vooruitgang"...

Gilbert LAURENT

(1) *Trein in homogene samenstelling en gespecialiseerd voor bepaalde zware verbindingen, bestaande uit 22 wagens geladen met 20 t/as of 20 wagens geladen met 22,5 t/as.*

(2) *Huidige grens die versterkte koppelingen vereist (135 t), de samenstellingen worden beperkt tot 50 wagens en 750 meter. Er reden in de jaren '80 treinen van 4000 ton in het noorden van het land.*

(3) *Record van 67 treinen in de zomer 2002. Het is gedurende de zomer van 1999 dat de "meer dan 3000 t" het talrijkst waren met 19 exemplaren waarvan de gecumuleerde trajecten 6300 km vertegenwoordigden.*

De lijn Saint-Gervais - Vallorcine viert eeuwfeest

De SNCF en de regio Rhône-Alpes organiseerden op 5 en 6 juli 2008 het eeuwfeest van de meterspoorlijn die Saint-Gervais met Vallorcine en de Zwitserse grens verbindt. Deze lijn is 36 km lang en werd door de maatschappij PLM in drie etappes in dienst genomen: Saint-Gervais - Chamonix op 25 juli 1901; Chamonix - Argentière op 25 juli 1906; en Argentière - Vallorcine op 1 juli 1908. De lijn is met het Zwitserse net verbonden via de sectie Martigny - Châtelard.

Deze lijn is sinds haar opening geëlektrificeerd. Men koos als bedrijfsspanning

FOTO 89-80 Motorstel Z851, voorzien van een speciale schildering ter gelegenheid van het eeuwfeest, staat op 18 september 2008 uitgeweken te Chamonix. Stadler bouwde tussen 2006 en 2008 zes identieke driedelige panoramische motorstellen. William BOECKX

550 V gelijkspanning (tegenwoordig 750 V), aangevoerd via de derde rail (al zijn een aantal secties voorzien van bovenleiding). De lijn bezit een zeer heuvelachtig profiel met hellingen tot 90 ‰.

Deze lijn, die gedurende een twintigtal jaar met sluiting werd bedreigd, is intussen volledig gerenoveerd en wordt met modern materieel bereden. Jaarlijks vervoert ze meer dan 500.000 reizigers.



Ierland

Transport 21 en nieuwe treinen

De Ierse Minister van mobiliteit kondigde op 1 november 2005 een ambitieus plan (Transport 21) aan voor de modernisering van het openbaar vervoer in zijn land. Dit plan gaf de aanzet tot de volledige metamorfose van de Ierse spoorwegmaatschappij "Iarnród Éireann".

De eerste spoorlijn, tussen Dublin en Dún Laoghaire, werd in 1834 geopend. Het Ierse spoornet was op zijn hoogtepunt in 1920 met een totale lengte van 5600 km. In de loop der jaren werd een groot aantal spoorlijnen gesloten. In 2004 restte hiervan nog 1915 km spoor. Hiervan beschikte slechts 38 km spoorlijn over bovenleiding (1500 V). Het Ierse spoornet is daarbij uitgevoerd in de zeer ongebruikelijke spoorbreedte 1600 mm. Enkel het Braziliaanse en Australische spoornet bezitten deze spoorbreedte.

Een aantal belangrijke moderniseringswerken aan lijnen en stations zijn nog



FOTO 89-39 Een scholingsrit met Japans materieel 22022 en 22017. Newbridge (tussen Dublin en Kildare), 17 april 2008. Philippe DE GIETER.

steeds aan de gang. De volledige vernieuwing van het materieel voor de Intercity-treinen, voorzien in het plan "Transport 21" is inmiddels bijna afgerond. Hiervoor werden rytuigen van het type Mark 4 en motorwagens aange-

kocht, ondergebracht in de reeks 22000. Op die manier kon men de reistijd sterk verminderen en het aantal treinen verhogen.

De Mark 4-rijtuigen werden tussen 2005 en 2006 gebouwd door het Spaanse

FOTO 89-40 Locomotief 216 (reeks 201, nrs. 201 t/m 244, gebouwd door GM) sleept een trein Dublin - Cork die is samengesteld met moderne Mark 4-rijtuigen van CAF. Newbridge, 17 april 2008. Philippe DE GIETER.





FOTO 89-41

Op 18 april 2008 rijdt een zinkertstrein, gesleept door de 083, door het station Balbriggan. Hij is afkomstig van de mijn te Tara en heeft de haven van Dublin als bestemming.

Deze Co'Co' maakt deel uit van de reeks 071 die bestaat uit 18 exemplaren (071 t/m 088). Ze werden gebouwd door General Motors in 1976. Met een massa van 99 ton zijn ze goed voor een vermogen van 1830 kW dat wordt geleverd door een GM-dieselmotor type 645E met 12 cilinders.

Philippe DE GIETER.

CAF. Ze worden gegroepeerd tot stammen van acht rijtuigen : vijf Standard-rijtuigen (tweede klasse), een CityGold-rijtuig (eerste klasse), een restauratierijtuig en een stuurrijtuig (voorzien van een generator). De stammen worden gesleept (of geduwd) door een loc van de reeks 201. Deze machines (34 een-

heden) werden begin jaren negentig van de vorige eeuw geleverd door General Motors. Ze halen een snelheid van 144 km/h. Deze combinaties worden exclusief, volgens een uurdienst, ingezet op de lijn Dublin - Cork.

De motorwagens van de reeks 22000 nemen alle andere Intercity-verbindingen

voor hun rekening. Ze werden besteld bij het Japanse Mitsui. Het Japanse Tokyu Car Corporation (draaistellen) en het Zuid-Koreaanse Hyundai-Rotem stonden in voor de bouw. Er werden in totaal 41 Intercity-motorwagens besteld : 31 met drie en 10 met zes rijtuigen. Deze worden sinds maart 2007 geleverd.

FOTO 89-42 Locomotief 086, getooid met de "vracht"-livrei, sleept een reizigerstrein die bestaat uit vijf Mark 3-rijtuigen. Kildare, 17 april 2008. Philippe DE GIETER.



De drieledige motorwagens worden meestal in treinschakeling ingezet. Men kan ze vinden op de minder drukke diensten vanuit Dublin naar Sligo, Ross-lare en Tralee.

De zesledige eenheden omvatten een afdeling eerste klasse en een buffet. Dit type materieel wordt vanuit Dublin ingezet naar Limerick, Galway en Thurles. Daarnaast werden nog vijf zesledige "Outer Suburban Units" geleverd. Deze worden ingezet voor het vervoer van pendelaars vanuit Dublin naar Portlaoise en Thurles. Dit order heeft een waarde van € 400 miljoen.

De drieledige eenheden bieden 192 plaatsen en de zesledige 378. De snelheid werd beperkt tot 160 km/h.

Iedere kast is voorzien van een MTU-dieselmotor van het type 6H11800R83 (283 kW) en een hydraulische Voith-overbrenging van het type T211re4. De "Iarnród Éireann" meent zelfs met de reeks 22000 over de meest milieuvriendelijke motorwagens van Europa te beschikken. Ze voldoen aan de strenge Europese 3B-norm betreffende de uitstoot van roetpartikels. Deze norm wordt pas vanaf 2012 van kracht.

De commerciële ingebruikname van de



FOTO 89-43 De Bo'Bo' 170 te Mallow op 18 april 2008. Deze locomotief (massa 67 t) die ondertussen werd verschroot, maakte deel uit van een reeks van 37 machines (141 t/m 177) die werden gebouwd door GM tijdens de jaren 1962/1963. Ze waren voorzien van een GM-dieselmotor (709 kW) type 567CR met 8 cilinders. Midden oktober 2008 waren nog 12 machines van deze reeks in dienst. Philippe DE GIETER.

reeks 22000 in december 2007 had gevolgen voor het oudere materieel. De GM-locs van de reeks 071 (18 eenheden - Co'Co' - 1976) moesten noodgedwongen goederentreinen gaan slepen.

Hun inzet in de reizigersdienst is nu

zeer uitzonderlijk geworden. Deze herbestemming laat de schrapping van de laatste zogenaamde kleine GM's van de reeksen 141 (36 stuks - Bo'Bo' - 1962) en 181 (12 stuks Bo'Bo' - 1966) toe, daar het goederenverkeer op het Ierse spoorwegnet zeer beperkt is.

FOTO 89-44 Een cementtrein, gesleept door de 075 in "vracht"livrei bij aankomst te Balbriggan op 18 april 2008. Ph. DE GIETER.





FOTO 89-45 De 185 555 van CFL Cargo sleept een kolentrein tussen Pont-à-Mousson en Bettembourg. Hettange-Grande, 20 augustus 2008. Pierre HERBIET.

TELEX.....

LUXEMBURG

● De Luxemburgse Minister van Mobiliteit Lucien Lux heeft samen met de politieke vertegenwoordigers van Esch-sur-Alzette en Sanem op 16 september 2008 het mobiliteitsplan voor de site Belval-Ouest op korte, middellange en lange termijn gepresenteerd. Deze gebeurtenis kaderde in de Week van de Mobiliteit 2008. Hier werd onder andere gesproken over de tussentijdse resultaten van een werkgroep die zich met de mogelijke aanleg van een lichte tram op het grondgebied van beide gemeenten bezig houdt.

Het tracé van deze lichte tram loopt van het station van Esch-sur-Alzette tot aan het gemeentehuis van Sanem. Naast de verschillende wijken van Esch-sur-Alzette worden ook "la terrasse des hauts fourneaux" en "le square mile" op de site van Belval-Ouest aangedaan. Hierdoor ontstaat een recht-streekse verbinding met hoge capaciteit tussen de sterk verstedelijkte wijken van Esch-sur-Alzette en Sanem, die perfect kan ingepast worden in het huidige bus- en spoorwegnet.

CFL-CARGO

● CFL Cargo huurt sinds 17 september 2008 twee G1206'en bij de Mittelweser-bahn GmbH: de V2106 (Vossloh

5001726/2007) en de V2107 (Vossloh 2001727/2007).

OOSTENRIJK

● Na 10 jaar rijden er sedert 24 november 2008 terug goederentreinen op de Pinzgaubahn. Deze smalspoorlijn (0,760m) verbindt Zell am See met Krimml (zie ODB 88 p. 45) en wordt uitgebaat door de Salzburger Lokalbahn (SLB).

POLEN

● De maatschappij ZNLE Gliwice heeft in samenwerking met EC Engineering uit Krakau en het Electrotechnical Institute uit Warschau een geheel nieuwe generatie elektrische locomotieven ontwikkeld. Deze Co'Co' locomotieven type E6ACT, uitgerust met 6 asynchrone motoren hebben onder 3 kV een vermogen van 4980 kW. Het totale massa bedraagt 110 ton, en de maximumsnelheid is 120 km/h. Deze locomotieven zullen vooral ingezet worden voor het slepen van zwaardere goederentreinen tot 3200 ton.



ZWEDEN

● Na een eerste bestelling op 31 januari 2008 van zes TRAXX F140 AC2 locomotieven bij Bombardier, heeft Green Cargo nog een bijkomende bestelling geplaatst van 16 exemplaren. Deze zullen tussen april 2009 en juli 2010 in dienst genomen worden.

CHINA

● China zal niet minder dan € 234 miljoen investeren in de spoorwegen om alzo de bliksemsnelle economische groei van het land het hoofd te bieden. Met dit bedrag hoopt men 40.000 km nieuwe spoorlijnen aan te leggen, 500 nieuwe stations te bouwen en de doorstroming in de grote spoorwegknooppunten te verbeteren. Gelijktijdig worden 1,5 miljoen nieuwe jobs gecreëerd. Het betreft voornamelijk treinbestuurders, treinwachters en stationspersoneel

NEDERLAND

● ACTS heeft de elektrische locomotieven 1606 t/m 1610 en 1617 t/m 1621 overgenomen van Railion. Alsook heeft ACTS de ex-189 096 van Railion geleased bij MRCE. Hierdoor worden de oudere locomotieven van de reeks 1250 (ex-NS 1200) en de diesellocomotieven van de reeks 6700 (ex-reeks 63 NMBS) buiten dienst gesteld. De 1251, 1254, 1255, 6703 en 6705 zijn de enige resterende locomotieven die blijven rijden.

Denemarken

De NJ doet het zonder bolle neuzen

Als gevolg van een geschil tussen CFL Cargo en een klant te Skagen, werd de haven van Skagen op 31 juli 2008 voor de laatste keer door CFL Cargo bediend. Locomotieven van dienst waren de MX1006 van CFL-Cargo en de M11 van NJ. De goederendienst te Skagen hervatte op 12 augustus, zij het met Railion Denemarken als operator. Railion zet een diesellocomotief van het type MZ in voor de trein tussen Århus en Skagen. Hoewel de CFL de wagens tot in de haven bracht, staat Railion enkel in voor het transport tot het station van Skagen. De rangeringen in de haven worden vervolgens uitgevoerd door de Köf T52 van Nordjyske Jernbaner, een tweedehandse locotractor die werd gekocht bij de DB (ex- 332 181).

De SB (Skagensbanen) werd in 2001 omgedoopt tot NJ (Nordjyske Jernbaner) naar aanleiding van een fusie met de HP (Hjørring Privatbaner). Om de diensten naar Skagen te verzekeren beschikte deze firma over vier bolle neuzen



FOTO 89-46 De M11 (ex-MX102 OHJ-HTJ, ex-MX1009 DSB) in de straten van Naestved voor de bediening van een papierfabriek. Pierre HERBIET, 14 juni 2006.

(Nohab): de M9 (ex-MX1041 DSB), M10 (ex-MX1038 DSB), M11 (ex-MX102 OHJ-HTJ, ex-MX1009 DSB) en M17 (ex-MY1146 DSB). Deze locomotieven werden herschilderd in een aantrekkelijke wit-blauwe livree. Sinds de oprichting van CFL Cargo Denemarken in 2007 werden zij door CFL Cargo ingezet op het volledi-

ge Deense net. Na het verlies van de verbinding Århus-Skagen heeft de NJ echter beslist om de locomotieven van de hand te doen. De drie MX'en werden verkocht aan de firma "Contec", die gebaseerd is te Køge en spoorwerken uitvoert, terwijl de MY in het park van CFL Cargo Denemarken terechtgekomen is.

FOTO 89-47 De M9 (ex-MX 1041 DSB) en de M10 rangeren op 13 juni 2006 een containertrein in het havengebied van Skagen. Sedert 12 augustus 2008 wordt deze trein gereden met Railion-materieel, de rangeringen gebeuren met de locotractor T52 van Nordjyske Jernbaner. Pierre HERBIET.





FOTO 89-48 Een trein, gesleept door de M10 (ex-MX 1038 DSB) en de M9, verlaat Skagen op 13 juni 2006. Pierre HERBIET.

FOTO 89-49 Aankomst van de M17 (ex-MY 1146 DSB) in het station Naestved op 14 juni 2006. Pierre HERBIET.





FOTO 89-50 Een uit Luxemburg afkomstige bedieningstrein komt op 19 september 1986 aan te Goebelsmühle.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

CFL : reeksen 850 en 900 op rust

De CFL besloot tijdens de herfst van 2008 om de laatste machines van de reeksen 850 en 900, na ruim een halve eeuw trouwe dienst, te schrappen !

De CFL plaatste op 28 oktober 1955 een order voor acht diesellocomotieven met asindeling Bo'Bo' bij de Franse constructeur Brissonneau & Lotz. Deze machines waren identiek aan de SNCF-reeks BB 63500. Ze kregen de nummers 851 t/m 858 en werden geleverd in juni 1956 (851 t/m 852) en tussen juni en november 1957 (853 t/m 858).

Op 27 februari 1956 werd een order voor 13 machines geplaatst. Deze tweede schijf onderscheidde zich van de eerste door de aanwezigheid van een turboblazer, die het vermogen verhoogde tot 680 kW (in plaats van 607 kW). Ze kregen de nummers 901 t/m 913 toegewezen en kwamen in de periode 1958-59 in dienst (de eerste op 11 augustus 1958). Beide reeksen bereikten een snelheid van 105 km/h.

In het begin van hun loopbaan sleepten ze zowel reizigers- (zoals de sneltrein Luxemburg - Liège - Maastricht) als goederentreinen. Maar in 1964, bij de



FOTO BD-317 De 912 werd op 18 februari 1959 (in originele versie met kleine nummers) vereeuwigd te Luxemburg. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-318 Twee maanden na haar indienststelling staat de 852 klaar om de ronde loods van de werkplaats van Luxembourg te verlaten op 29 augustus 1956. Bruno DEDONCKER, verz. TSP ©.

ingebruikname van de reeks 1800, werden beide reeksen verwezen naar de rangeerdienst. De stoomgeneratoren van de 855 tot 858 en 901 tot 906 (nodig voor de treinverwarming) werden verwijderd en ingebouwd in de 1800'en.

De 850'en en 900'en werden daarna hoofdzakelijk ingezet te Luxembourg, Pétange, Ettelbruck, Wasserbillig, Merttert, Differdange, Bettembourg, Rodange, Dudelange en Esch/Alzette. Ook sleepten ze bedieningstreinen naar Trois-Vierges, Wiltz, Wasserbillig, Kleinbettingen, Steinfort en Bissen.

→ De reeksen 850 en 900 stonden een eeuwigheid in voor de rangeringen in Luxembourg. De 911 verplaatst op 15 augustus 1982 de stam M2-rijtuigen van de beroemde "Ardennen-express". Deze trein, ingelegd door de NMBS, reed in het zomerseizoen op zaterdag en zondag van Antwerpen-Centraal naar Luxembourg (en terug). Pierre HERBIET.

FOTO 89-51 ↓ De bedieningstrein komende uit Bissen werd op 27 april 1999 gefotografeerd in de omgeving van Colmar-Berg. Hij zal zo dadelijk Ettelbruck bereiken. Bissen ligt aan de oude lijn Ettelbrück - Kleinbettingen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





De komst van de door de CFL geleasede Vossloh-locs van het type G1206, de motorstellen van de reeks 2200, de TGV en de DOSTO-dubbeldeksrijtuigen hadden de vermindering van het aantal rangeringen in het station van Luxembourg tot gevolg. Hierdoor konden de intussen vijftig jaar oude machines tussen 2005 en 2008 geschrapt worden. Zes krachtvoertuigen konden echter ontsnappen aan de slijbrander : de 856 vervoegde het locomotievenpark van de *Service National des Sites et Monuments*, terwijl de 853, 855, 909, 910 en 911 warmer oorden opzochten. Ze werden overgenomen door "la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône", die een net uitbaat in de omgeving van Marseille en Avignon.

Philippe DE GIETER



↖ **FOTO 89-52**

De 911 had op 19 september 1986 een bedieningstrein aan de haak. De trein werd tijdens de terugrit naar Luxembourg vereeuwigd te Michelau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **FOTO 89-53**

De reeksen 850 en 900 behielden tijdens hun hele loopbaan hun originele livrei. Enkel de CFL-logo's en hun nummers werden in de loop der jaren aangepast. De 857 deed op 15 februari 2007 de nodige rangeringen in de wagenwerkplaats van Pétange.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 89-54**

In 2006 waren nog 11 locs van de reeksen 850 en 900 (851, 853, 856, 857, 858, 904, 905, 906, 907, 909 en 912) actief. Een jaar later waren nog slechts 9 rijvaardige eenheden (minus 856, 904 en 907), die het moesten doen met een inzetreeks van twee dagen voor rekening van CFL-Cargo (rangeerdienst in Esch-sur-Alzette en Pétange). Maar met de invoering van de nieuwe zomerdienstregeling van 15 juni 2008 verloren beide reeksen ook deze inzetreeks. Ze worden nog slechts in uiterste nood ingezet. Zo werd op 20 augustus 2008 de 907 nog gebruikt in het rangeerstation van Bettembourg.

Pierre HERBIET.

Zwitserland

RVT-Historique

Twee motorstellen, gebouwd aan het einde van de Tweede Wereldoorlog door SWS en BBC, hebben tot 2004 dienst gedaan in het Traversdal. In 2005 richtten enkele spoorwegfreaks een vereniging - *RVT-Historique* - op om één van deze voertuigen te redden. Het motorstel ABDe 2/4 102 "L'Étincelante" (zie foto hieronder) kon hierdoor aan de snijbrander ontsnappen. *RVT-Historique* werd door het enthousiasme van enkele spoorwegbedienenden een enorm succes. De vereniging organiseerde een groot aantal ritten tussen Fleurier en Neuchâtel. Er werd zelfs rond de meren van Neuchâtel, Morat en Biel gereden.

De vereniging nam ook een locotractor van het type Tem 2/2 (diesel/elektrisch) over van de federale spoorwegmaatschappij. Deze brengt het motorstel vanuit zijn standplaats Fleurier via een korte niet-geëlektrificeerde lijn over naar St Sulpice. Hier heeft de bekende spoorwegclub VVT haar thuisbasis.



In 2006 kocht RVT-Historique bij Orbe-Chavornay een schitterend rijtuig aan. Dit is deels ingericht als restauratierijtuig en deels als salonrijtuig. Het is in perfecte toestand en kreeg al snel hetzelfde rode kleedje als het motorstel aangemeten. Maar de federale spoorwegmaatschappij laat de combinatie motorstel/rijtuig niet toe op haar net. Deze combinatie moet zich hierdoor noodgedwongen beperken tot ritten tussen Buttes en Noiraigue. Het motorstel berijdt enkel de sectie Noiraigue - Neuchâtel. In zowel het salonrijtuig als het motorstel werd een omroepinstallatie geplaatst. De reizigers kunnen tijdens het rijden streekproducten en het alom bekende absint degusteren. TRN-locomotief Be 4/4 1 (enkele stuurpost, zie foto hierboven) wordt tijdens meer ambitieuze reizen ingezet. Deze dynamische vereniging neemt met haar twee prachtige en perfect gerestaureerde spoorvoertuigen actief deel aan de promotie van het toerisme in de Zwitserse Jura. Voor meer info zie www.rvt-historique.ch

TELEX.....

DUITSLAND

● Vanaf 1 januari 2009 verandert de naam *DB Schenker* (ex-Railion) in *DB-Schenker Rail*.

● Op 24 november 2008 bestelde de DB 15 nieuwe ICE3 stellingen bij Siemens voor een prijskaartje van 500 miljoen euro. Maar deze bestelling moet nog goedgekeurd worden door de raad van toezicht van de DB. Het gaat hier over stellingen die ingezet kunnen worden in Duitsland, België, Frankrijk en Nederland.

● DB-Schenker hoopt binnen drie jaar 20 tot 25 % van het goederenverkeer in Frankrijk in handen te hebben en dit via hun filiaal Euro Cargo Rail (ECR). Momenteel wordt 10% van de Franse trafik reeds door ECR gereden.

USA

● Na een referendum, gehouden op 4 november 2008, heeft California het licht op groen gezet voor de aanleg van een hogesnelheidsnetwerk (1200 km). De eerste fase omvat de aanleg van een lijn tussen San Francisco en Los Angeles. Hieraan is een prijskaartje van 3 miljard dollar verbonden, voor de helft bekostigd door de Ameri-

kaanse staat, en voor de helft door privé-investeerders. In een tweede fase zal de lijn verlengd worden tot Sacramento in het noorden, en San Diego in het zuiden.

GCC

● De zes landen van "the Gulf Cooperation Council" (GCC) onderzoeken samen de mogelijkheid een spoorlijn te bouwen van 1940 kilometer.

Deze zou Saoedi Arabië verbinden met Bahrein, Koeweit, Oman, Qatar en de Arabische Emiraten.

De lijn zal niet enkel gebruikt worden voor het goederenverkeer, maar ook voor reizigersverkeer aan 200 km/h.

60 jaar geleden ...



FOTO BD-315 In 1939 nam de NMBS een tweede reeks elektrische motorstellen in dienst (stellen 13 t/m 20, rijtuigen nrs. CD 7733 t/m 7742 en AB 7525 t/m 7532). Het ging hier om de acht tweeledige motorstellen die bestemd waren voor de omnibusdiensten Brussel - Antwerpen. In april 1948 werd de reeks hernummerd van 228.001 t/m 008 en in januari 1971 van 001 t/m 008. Deze stellen, waarvan de zitbanken nog in hout waren, bleven in dienst tot in 1976 op de as Charleroi - Brussel - Antwerpen - Essen. Hierboven de foto van een trein, bestaande uit meerdere motorstellen bij aankomst te Marchienne-au-Pont, met de 228.008 op kop. Laatstgenoemd stel werd als eerste geschrapt op 28 maart 1972, nadat dit het slachtoffer werd van een brand te Essen op 26 december 1971. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO 89-55 Op 12 maart 1982 verliet een volledig omgebouwde en is een mooi blauw kledje gestoken 6005 de CW Salzannes, uitgerust met een nieuwe ABC-dieselmotor, voorzien van een elektrisch verwarmingssysteem voor de rijtuigen. In 1988 besliste de firma ABC, eigenaar van de motor, om deze terug te eisen. Op 18 januari 1989 werd de 6005 een laatste keer gebruikt voor het slepen van de bedieningstrein 79081 tussen Ieper en Merelbeke. Zij werd 20 jaar geleden geschrapt door het PV van 7 februari 1989 en uit de geschriften verwijderd op 1 april 1989. Op 31 juli 1987 sleepte zij een vakantietrein voor kinderen naar Heer-Agimont. Deze werd gefotografeerd in het station van Brussel-Leopoldswijk, een plaats die vandaag een volledige metamorfose heeft ondergaan en herdoopt werd in Brussel-Luxemburg. Pierre HERBIET.

20 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



FOTO 89-56 ↑ - FOTO 89-57 ↓ In het vooruitzicht om met motorstellen reeks 300 "Break" te gaan rijden op het grensbaanvak Visé - Maastricht, heeft de NS met de 347 proefritten uitgevoerd begin februari 1985. De testen werden een week lang gedaan, 's nachts op de lijn Leiden - Schiphol, nadat de sporen buiten dienst waren gesteld. Het doel was om eventuele invloeden van de Breaks op de NS-seininrichting aan het licht te brengen. De 347 werd op 1 februari overgebracht van Oostende via Essen en Roosendaal. Na het plaatsen van de nodige meettoestellen door de werkplaats van Roosendaal, werd het stel door de 1627 van de NS naar Leiden gesleept. Tijdens deze rit is de stroomafnemer van de 347 ontijdig gelicht, (het begeleidingspersoneel zou tijdens de rit de panto bediend hebben...) waardoor, bij doorrit over de eerste beweegbare brug, de bovenleiding afgerukt werd! In Nederland blijven de stroomafnemers van de treinen in alle omstandigheden omhoog staan, ook bij beweegbare bruggen en korte afstanden zonder bovenleiding (de stroomafnemers van de locs zijn hiertoe uitgerust met een stuit om de hoogte te begrenzen). Een nieuwe stroomafnemer werd snel met een vrachtwagen ter plaatse gebracht... Na de proefritten kwam de 347 terug aan te Roosendaal op 11 februari. Deze rit verliep ook niet vlekkeloos. Eigenlijk was het de koppeling van de 347 met de 1637 van de NS door middel van de noodkoppeling die zeer moeilijk verliep. Na vele vruchteloze pogingen werd besloten om de 347 te koppelen met diesellocc 2295 van de NS, hetgeen wél lukte. Met veel vertraging kon het konvooi, bestaande uit de 1637 van de NS, die diesellocc 2295 en de 347 aan de haak had, vertrekken naar Roosendaal. De foto hierboven: het vertrek van de 347 van Roosendaal naar Leiden op 4 februari 1989. De foto onderaan: aankomst te Leiden van de 347 zonder stroomafnemer, die ergens onderweg achtergebleven was... Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Gisteren

De heren *Th. Dyson* en *Parent-Pêcheur* verkregen op 21 december 1861 een concessie voor de bouw van een lijn die Brugge verbindt met Blankenberge. De lijn (lijn 51) werd op 12 juli 1863 ingehuldigd en op 22 juli 1863 in gebruik genomen door de "*Compagnie du Chemin de Fer de Bruges à Blankenberghe*". De maatschappij werd kort daarop door de Belgische Staat overgenomen.

Het eerste station van Blankenberge werd parallel met de sporen langs de steenweg naar Brugge gebouwd. Ter gelegenheid van grote wegenwerken, waaronder de aanleg van de Koning Albert I laan, werd in 1928 besloten om een nieuw station te bouwen. Het oorspronkelijke gebouw bevond zich immers deels op het geplande tracé van de nieuwe laan. Daarom werden alle sporen een honderdtal meter ingekort. Het nieuwe gebouw werd opgetrokken langs de nieuwe Koning Albert I laan. Op de hierna getoonde foto ziet men de rechter vleugel van het nieuwe station waarin oorspronkelijk de post- en telegraafdiensten waren ondergebracht en dat heden dienst doet als winkel van TV en video's. Vergelijk beide foto's en ontdek nog enkele gebouwen die de tand des tijd overleefden, zoals rechts de linker vleugel van de kerk en verderop het gebouw dat rechts van het station gelegen was en waarvan de voorgevel vandaag blauw is geschilderd. Verzameling TSP.



Vandaag



Gisteren

BLANKE

Blankenberge werd de belangrijkste badplaats van de Kust. In het hoogseizoen komen de toeristentreinen uit gans België met enkele minuten tussentijd aan. Zelfs vanuit Luxemburg komen er treinen (de vermaarde "*Luxembourg - Blankenberge Express*").

Een andere foto van het eerste station genomen in de richting van het centrum van de stad. Vandaag is het zeer moeilijk om de plaats te herkennen, de installaties van het station zijn een honderdtal meter achterwaarts gebouwd en de Kerkstraat (steenweg naar Brugge) werd op vier rijvakken gebracht. In feite is er nog slechts één gebouw herkenbaar, meer bepaald het witte huis zichtbaar boven de tram. De tramlijn van Oostende (links) gaat tegenwoordig rechtdoor op de plaats tussen de beide vleugels van het oude station. Verzameling TSP.



Vandaag

Gisteren



Op 22 augustus 1868 werd Blankenberge verbonden met Heist-aan-Zee. Deze lijn werd al in 1906 afgeschaft en opgebroken in 1907 bij de opening van de lijn (Brugge) - Y Brugge Blauwe Toren - Zeebrugge (- Heist) (lijn 51A).

In dat zelfde jaar werd een verbindingsbocht aangelegd naar Zeebrugge waardoor Blankenberge een kopstation werd. Deze bocht verdween kort na WO II.

De lijn 51 is geëlektrificeerd vanaf 17 juli 1954 samen met de elektrificatie van de lijn 50A tussen Gent-Sint-Pieters en Oostende.

Vandaag



De foto hierboven toont de inrichting van het station. Aan de rechterkant manoeuvreert de locomotief 2141 (type 12 van de Belgische Staat) onder het goedkeurend oog van enkele reizigers. Deze 1B1 werd gebouwd door Anglo-Franco-Belge (nr. 962) in 1864 en geschrapt tussen 1921 en 1925. Tussen de beide oorlogen werden de sporen meerdere tientallen meters ingekort en werd het nieuwe station aan het einde van de sporen gebouwd.

Foto rechts : het nieuwe station van Blankenberge werd door Henry Van de Velde (de vader van het B-logo) getekend. Het station werd op 3 april 1937 (Pasen) in dienst genomen maar officieel ingehuldigd op 20 juli 1937.

Verzameling TSP.

BLANKENBERGE

51

Gisteren



Deze documenten tonen het plein voor het station, momenteel herdoopt in Koning Leopold III plein. De linker vleugel van het oude station is links zichtbaar voor de kerktoren.

Het tramstation lag in het midden van het plein. Vandaag ligt het een 50-tal meter meer naar links, achter de rug van de fotograaf.

Andere nog herkenbare plaatsen op deze twee documenten zijn het huis waarvan de voorgevel heden roze geschilderd is en de klokkentoren van de kerk. De andere gebouwen werden ofwel verbouwd ofwel volledig vernieuwd.

De bagagemotorwagen 9474 (Dyle en Bacalan 1911) staat links, rechts een motorwagen van de reeks 9212-9215, 9228-9251 (Ragheno 1906, 1908-1909) die gekoppeld is met een aanhangwagen van de reeks A 11564 t/m 11593. Al dit materieel werd gebouwd bij de elektrificatie van de tramlijn Oostende - Blankenberge. Verzameling TSP.

Vandaag



Dit is Belgisch

PORTUGAL

Bt nr. 005

Op het einde van de 19de eeuw leverde Cockerill aan de *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugeses* (Koninklijke Portugese spoorwegen) vijf tweeassige locomotieven met verticale stoomketel, geschikt voor een spoorbreedte van 1,676 m. Zij kregen de nummers 001 t/m 005 :

001 : Cockerill ?

002 : Cockerill ?

003 : Cockerill 1601/1890

004 : Cockerill 1602/1890

005 : Cockerill 2342/1901

Blijkbaar hebben zij overleefd tot na 1972.

De 003 en de 004 worden bewaard te Entrocamento, de 005 in het museum van Evora.



De locomotief 005 "Maria Alice" in het museum van Evora op 26 september 2006.
Tomas MEYER-EPPLER.

PORTUGAL

locotactors

Het Portugese chemisch bedrijf Quimigal S.A. heeft bij Cockerill Mechanical Industries in 1984 en 1985 een reeks van drie tweeassige locotactors gekocht. Zij dragen de bouwnummers 4335/1984, 4347/1985 en 4348/1985.

Zij zijn uitgerust met een dieselmotor van 525 pk. Hun totale massa bedraagt 40 ton, en hun maximum snelheid is 30 km/h. Zij zijn voorzien van een draadloze afstandsbediening.

Twee machines, de 4335 en de 4348, worden gebruikt op de terreinen van Barreiro, de 4347 daarentegen doet dienst op de site van Gatarresa.

Foto's CMI.



CMI COCKERILL
MECHANICAL
INDUSTRIES

Rijtuig 85.318 (ex-27.264)

Na het beëindigen van WO II bleven enkele rijtuigen, ingeschreven bij de DR en waarvan men niet onmiddellijk gezien had dat zij een andere oorsprong hadden, achter op het Belgische net. Enkele van hen eindigden zelfs hun leven in België.

Dit is het geval voor het C-rijtuig waarvan men niet had opgemerkt dat het oorspronkelijk een CSD-rijtuig was. Dit rijtuig van het type Ci werd bij de DR ingeschreven onder het nummer 211113, in de reeks 210000 t/m 211275, na de inval in Tsjechoslovakije door het Derde Rijk in maart 1939.

Dit rijtuigtype werd door verschillende Oostenrijkse constructeurs gebouwd: Simmering, Graz, Nesseldorf, Ringoffer en Stauding. Zij bouwden de rijtuigen voor rekening van de k.k.StB (Keiserlich königliche (Österreichische) StaatsBahnen). Dit type rijtuig werd eveneens in 1921 geleverd aan de CSD. Zij waren voorzien van een vacuumrem, gasverlichting en werden met stoom verwarmd (21 Oostenrijkse rijtuigen kregen in 1941 elektrische verwarming). Rijtuig 211113 Oppeln werd gevonden in Schaarbeek en kreeg het CIRI-nummer 64 (1).

Het rijtuig werd in de inventaris opgenomen door de NMBS op 31 december 1945 en kwam enkele dagen later in commerciële dienst. Het kreeg het nummer 27.364. Omdat het nog op het Belgische net vertoefde na de periode van de teruggave, werd het eigendom van de NMBS, werd vernummerd naar 85.318 en werd een tweede klasse rijtuig bij de opheffing van eerste klasse op 3 juni 1956. (B werd A en C werd B). Zij beëindigde haar commerciële loopbaan op 10 april 1959 met PV 139 en werd te koop aangeboden voor afbraak.

1) CIRI (*Commission Internationale de Recensement et d'Indification du matériel ferroviaire*) was een organisatie die de vreemde voertuigen, achtergelaten op de Westeuropese spoorwegnetten opzocht en registreerde om de uitwisseling te regelen van al het spoorweg materieel dat overal in Europa verspreid stond na het beëindigen van de vijandelijkheden. De weergave zou beginnen in mei 1950 en beëindigd worden op het einde van dat zelfde jaar. Het materieel dat niet was uitgewisseld na het einde van deze periode, werd aanzien als eigendom van het net waarop het zich bevond.



Het BBÖ-rijtuig Ci 31341 is van het zelfde type en werd in 1909 gebouwd door Stauding. Het werd gefotografeerd in 1938 na de beslaglegging door de DR en kreeg het DR-nummer 205447. In 1951 werd het verbouwd door Grazer Waggonfabrik tot een gemoderniseerd rijtuig: er werd een nieuwe kast gebouwd die werd gemonteerd op portiekvormige ramen (vandaar de Duitse naam "Spantenwagen"). Deze nieuwe wagenkast werd gemonteerd op het oorspronkelijke draagraam waarvan de tank voor het verlichtingsgas verwijderd werd en vervangen door een dynamo en een batterijbak. Zij kreeg het ÖBB-nummer 38883 en bleef tot in 1973 in dienst. Verzameling Charles OCSINBERG.

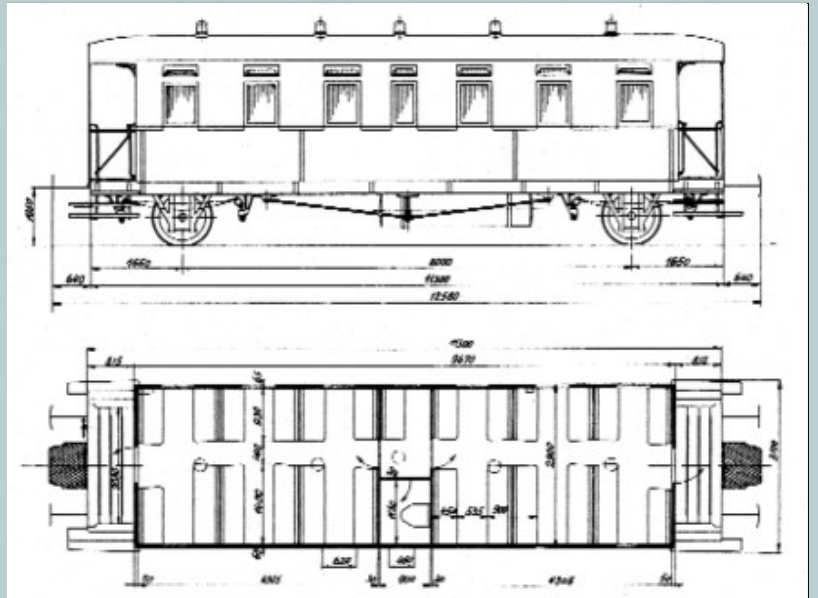
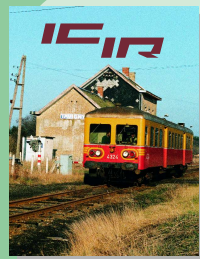


FOTO BD-316 Het rijtuig 85.318 werd gefotografeerd te Schaarbeek in de Groep R op 29 juli 1958. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

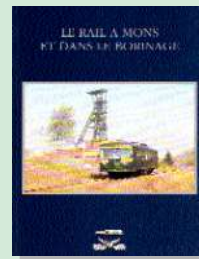




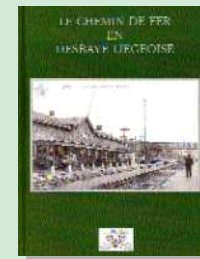
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - Kp 2



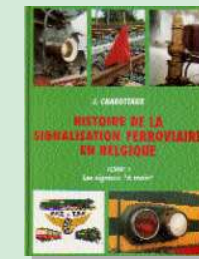
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



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



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



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome II
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.
 A4 - 256 pagina's
 220 foto's
 € 35,00 - Kp2



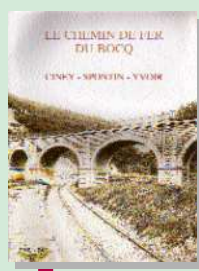
ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspannigen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 132 pagina's - harde kaft
 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g



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



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



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



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



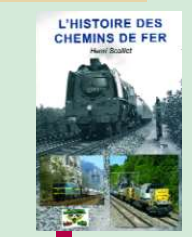
EEN EEUW STOOM Deel II
 Fotoboek met 5 hoofdstukken: 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - € 27,00 - 750 g
 134 zwartwitfoto's



EEN EEUW STOOM Deel III
 Fotoboek met 5 hoofdstukken: 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - € 32,00 - 750 g
 134 zwartwit- +8 kleurenfoto's



HISTOIRE DES DECORATIONS DES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES
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
 verteld door H. Scaillet
 A5 - 208 pagina's
 200 illustraties
 € 20 - 600 g

OP DE BAAN

OP DE BAAN

- abonnement 2009 (met ingang van 01-01-2009)
 - 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

verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 Kp 2

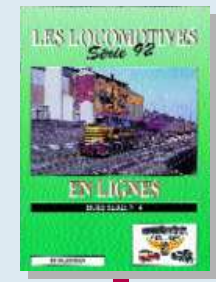
EN LIGNES - hors série



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



hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 12,25 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pages
 100 photos
 € 14,75 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique tome I (Phil Dambly) € 66 kp 5
- Vapeur en Belgique tome II (Phil Dambly) € 55 kp 5
- Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren (Blanchart) € 57 kp 5
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 38 400 g
- volume II € 38 550 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- België langs de sporen van weleer (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 30 kp 2
- En type S sur les rails du Hainaut (Cabri) € 39 kp 2
- Le rail au Congo Belge (3 tomes) par tome € 59 kp 5
- Stationsarchitectuur (deel II) € 46,64 1050 g
- Le tram W Bruxelles-Wavre/Braine-l'Alleud € 39 800 g



NIEUW

COULEURS VICINALES

Een boek met uitsluitend nooit eerder gepubliceerde kleurenfoto's van de Nederlandse liefhebber Frits van der Gragt. Het boek telt 176 pagina's, 10 sepia- en 280 kleurenfoto's, een kaart van België en acht kaarten van de besproken netten.

Prijs €49 - mededeling "Couleurs Vicinales". Verzendkosten : kp 2.

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 89-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 89-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-03-2009; leveringsdatum: +/- 15-05-2009. 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 Luxemburg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 65 : Reeks 3600 CFL € 10,00 75 g
- Nr. 66 : De 7301 tot 7335 € 10,00 75 g
- Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2) € 10,00 75 g
- Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69) € 10,00 75 g
- Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70) € 10,00 75 g
- Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71) € 10,00 75 g
- Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72) € 10,00 75 g
- Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen € 10,00 75 g
- Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74) € 10,00 75 g
- Nr. 74 : Locomotieven reeks 20 - groen € 10,00 75 g
- Nr. 75 : Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 77 : Homologatieritren (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 78 : De 8020 van CUP? € 10,00 75 g
- Nr. 79 : De homologatieritren van de TRAXX'en in België € 10,00 75 g
- Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128 € 10,00 75 g
- Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen) € 10,00 75 g
- Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux € 10,00 75 g
- Nr. 83 : Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy € 10,00 75 g
- Nr. 84 : De oranje I10-rijtuigen € 10,00 75 g
- Nr. 85 : Inscheping van de 51'ers SecoRail (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 86 : Reeks 22 in groene livrei € 10,00 75 g
- Nr. 87 : De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.) € 10,00 75 g
- Nr. 88 : De reeks 20 op de as Antwerpen-Montzen € 10,00 75 g

FOTOTHEMA 89

Tien foto's van de motorstellen van de reeks 600 in groene livrei.

Prijs € 10 + verzendkosten (100 g.)
 Mededeling: FOTOTHEMA 89

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

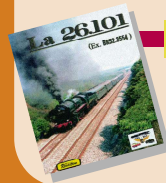
- Reeksen 1 t/m 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks) € 3,72 105 g
- Reeksen 8 t/m 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy : € 5,00 80 g
- Reeksen 21 t/m 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode,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

- Beschikbare jaren : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :
 per kalend € 5,00 verzendkosten : € 5,80
- LOCO 2009 : € 10** verzendkosten : € 5,80

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 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)	€ 5,80	€ 18,00
Kilopost 5 kg (Kp 5)	€ 7,80	€ 26,00
Kilopost 10 kg (Kp 10)	€ 7,80	€ 39,00

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

