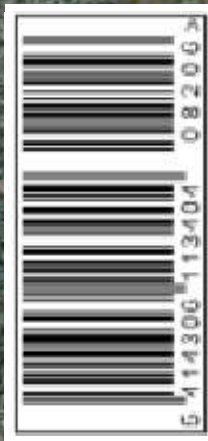


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 82 - december 2007 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

Het laatste nummer van 2007, een jaar dat zeker niet geklasseerd mag worden onder de noemer "grand cru". Het rijverbod op het Belgische net heeft dit jaar onze activiteiten zwaar gehypothekerd, waardoor onze eerste reis pas kon plaatsvinden einde augustus. De spijtige beslissing van de NMBS om de tarieven voor de inleg van speciale treinen met eigen materieel - zelfs al is dit nog in dienst - met 100 % te verhogen, gooide roet in het eten voor het organiseren van afscheidsritten.

Gelukkig konden wij uitwijken naar "de Bocqlijn" die, zeker dank zij haar 100-jarig bestaan, een groot succes kende.

Zelfs al waren - en zullen - de hindernissen nog talrijk zijn, hebben de TSP-medewerkers, eens te meer, een bewijs geleverd van hun vastberadenheid en doorzettingsvermogen. Dank zij u, lezers, medewerkers, vrijwilligers zou de vereniging - die nog steeds zonder subsidies werkt - niet kunnen overleven.

Voor 2008 is er geen gebrek aan projecten : herwaarderen van het patrimonium te Saint-Ghislain, restauratie van materieel te Schaarbeek, en zeker ritten op "le Chemin de fer du Bocq". Natuurlijk zijn er eveneens nieuwe boeken in voorbereiding.

Onze beste wensen voor 2008 !



Zoekertjes

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

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

TE KOOP : analoog fototoestel Canon EOS 300V van 2004 met lens 28/90. Prijs overeen te komen. ☎ +32 (0)14 72 05 86 na 19.00

TSP-agenda

- **Zondag 2 december** : TSP-stand op de boekenbeurs van *DE GEIT* in het Karthuizershof te Lier van 09.00 - 13.00 uur;
- **Zaterdag 8 december** : ruilbeurs in ons spoorwegmuseum te Saint-Ghislain van 10.00 tot 17.00 uur.
- **Zondag 9 december** : Sinterklaasrit op "le Chemin de fer du Bocq". Info: ☎ +32 (0)479 91 05 26 of www.pfttsp.be/cfbocq
- **Zaterdag 15 en zondag 16 december**: rond Brussel met de P8.
- **Op zaterdagen en zondagen in januari en februari**: als het gesneeuwd heeft: ritten met de 4605 op lijn 128. Bevestiging op www.pfttsp.be/cfbocq
- **van 25 oktober t/m 5 november 2008** : TSP/Transnico-reis naar Egypte. Spoorwegen en toerisme. Onder voorbehoud van bevestiging.

Rechtzettingen

OP DE BAAN 77

p. 20 : het vermogen van de reeks E41 bedraagt **2400** kW en niet 1400.

OP DE BAAN 81

p. 36 : bij de statistieken, kolom "verkoch" vervang 8218 door 8232;

p. 46 : Het K4-rijtuig van Schaarbeek werd nog niet verschroot;

p. 60 : de wagen wordt bewaard door de NMBS te Haine-St.-Pierre.

De ster tijdens de opendeurdagen van 8 en 9 september 2007 was zonder twijfeld onze 64.169.
TSP.

p. 44 : hier was het zetduiveltje actief:

Het kleine A-compartiment in het AB-rijtuig van de reeks 900 werd gedeklasseerd. Bij de 923, 930 en 948 werden de banken reeds bekleed met kunstleder. De andere stellen zullen volgen.

De foto toont de oude A-afdeling van de 930 waarvan de banken reeds de nieuwe bekleding kregen. Het reinigen en onderhoud wordt wel eenvoudiger.

Met onze verontschuldiging !

NIEUW

TSP-actualiteit op Internet

Vanaf nu kan u de TSP-actualiteit dagelijks volgen op onze vernieuwde web-site. Zo kan u bijvoorbeeld zien wanneer *OP DE BAAN* bij de drukker werd afgeleverd of wanneer deze naar de posterijen is vertrokken.

U blijft op de hoogte van de onderhouds- en restauratiewerken aan het materieel en van een stand van zaken op "la Ligne du Bocq". Op deze site worden ook extra, niet geprogrammeerde reizen op lijn 128 aangekondigd. U vindt er nog andere informatie, geïllustreerd met foto's.

Voor toegang : ga naar de onthaalpagina van onze web-site :

www.pfttsp.be



OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Bombardier, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Claude DEFECHEREUX, Henk DE JONGHE, Simon DERIDDER, Philippe GOUSSET, Thomas GUERY, Michel HANSSSENS, Garrit JOOS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MAURISSE, Thierry NICOLAS, de NMBS, Hans PAULUS, Steve ROD, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Christophe TOGNEE, Nico VANDEBUERIE, Geert VAN DRIES, Christian VANHECK.

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2008

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van € 36 (buitenland : € 42) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2008". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van het TSP te Brussel.
- Indien u in het buitenland woont heeft u meerdere mogelijkheden :
 - u kan een overschrijving doen waarbij u de internationale code (BIC) van de bank, GEBABEBB, en het volledige 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;
 - indien u in Frankrijk woont kan u de som storten op de postzichrekening 1374917V026 van het TSP (59900 Lille).

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf 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

OP DE BAAN 82 - DECEMBER 2007



VOORPAGINA :

FOTO 82-01

De 1603 reed haar eerste rit in dienst van TSP op 25 augustus II.

We zien de machine hier voor hoogoven nr. 6 van "Forges de Clabecq" die wordt ontmanteld.

TSP.

ACHTERPAGINA

FOTO 82-02

De laatste 10 locomotieven van de reeksen 22 en 25 komen nog geregeld in beeld. Zo sleepte de 2514 een lege autotrein tussen Leuven en Ruisbroek. Nossegem, 2 september 2007 Simon DERIDDER.

FOTO 82-03 *De 5182 en 5133 omkaderden op 28 september II, een ballastrein te Canicatti op Sicilië. Michel HANSSSENS.*

I N H O U D

TSP tot uw dienst - Voorwoord 2

Nieuws uit eigen huis 4

Beelden uit Azerbeidzjan 8

Frankrijk, een ander record 10

Buitenlandse actualiteit 12

100 jaar Rittner Bahn 16

De expansie van CFL Cargo 20

Belgische actualiteit 26

Statistieken 26

Elektrische locomotieven 26

Diesellocomotieven 31

2 nieuwe 51'ers naar Italië 34

HST 40

Allerlei 46

Privémaatschappijen 52

Gisteren - Vandaag : Lot 58

Pakwagen Flamme 4010B1 59

Er was eens... 60

CFL in kleur, 50 jaar geleden 62

TSP-boetiek 66



Musée du Rail

Het Musée du rail te Saint-Ghislain heeft op 8 en 9 september ter gelegenheid van de Dagen van het Patrimonium zijn deuren geopend. De 64.169 was de vedette. De stuurpost werd door niet minder dan 442 kijklustigen (volwassenen en kinderen) bezocht. Behalve onze stomer, werd al het beschikbare materieel tentoongesteld, met de mogelijkheid voor de amateurs en nieuwsgierigen om aan boord van bepaalde machines mee te rijden. In totaal, voor de twee dagen, werd het aantal bezoekers op ongeveer 2500 geschat. Niet slecht, als men het thema van de dagen - het militaire erfgoed - in de activiteiten van het TSP juist niet aanwezig was...

U zult het misschien opgemerkt hebben: ter hoogte van het museum siert een prachtig mechanisch sein met twee paletten nu het buitenste spoor 4; de restauratie is het werk van enkele jonge vrijwilligers die hun talenten en hun spieren ten dienst stellen van TSP. Dit sein werd helemaal herbouwd met onderdelen van het

FOTO 82-05 De P8 was ontegensprekelijk de vedette. Het publiek kreeg de kans een cabinerit mee te maken, hetgeen ook voor niet spoorwegfanaten een unieke belevenis betekende. Voor het eerst stonden onze beide stoomlocomotieven zij aan zij. TSP.



FOTO 82-04 Tijdens de opendeurdagen te Saint-Ghislain, hebben de bezoekers een mechanisch sein kunnen bewonderen dat langs spoor 4 van de bundel werd geplaatst. TSP.

oude rangeerstation en mechanische elementen van seinen die zich nu nog te Flénu bevinden (lijn 98). Een dikke proficiat voor het team!

Voor wie het nog niet weet, is de kandelelaar van Vonèche (lijn 166 kant Dinant) niet ten prooi gevallen aan de snijbrander. Een amateur verzamelde en stockeerde

de onderdelen in de omgeving van Ath. Aangezien dit een waardevol stuk is, heeft hij dit aan TSP overgedragen. Het historische stuk werd op 15 september voor herstelling afgehaald.

Wenst u een handje toe te steken in het museum? Contacteer Baudouin DIEU: +32 (0)475 95 68 93.





FOTO 82-06

Onze speciale trein van 25 augustus in de bundel van Clabecq, met hoogoven nr. 6 op de achtergrond. TSP.



REIZEN

Zaterdag 25 augustus

De eerste reis van het seizoen en eveneens onze eerste reis op het Belgische net sinds het opheffen van het rijverbod... TSP wenste geen te zwaar programma voor te stellen zonder de finesses en de valkuilen van de nieuwe reglementering te kennen waarmee tijdens de organisatie moest worden rekening gehouden. Daarom werd de 1603 ingezet, de 210.077/6077 en vier M2-rijtuigen van de NMBS-holding. Voor de 1603 was het de

eerste commerciële inzet op het Belgische net.

De reis bracht de liefhebbers eerst naar lijn 82 Burst - Aalst, waar enkel op weekdagen treinen rijden. Vervolgens naar de industriële lijn 287 Ath - Ghislenghien en lijn 87 Lessines - Ollignies, die dienst doet als aansluiting van Infrabel. Te Lessines hadden we toelating om de "Carrières CUP" te bezoeken en de twee locomotieven ex-reeks 80 te fotograferen. Deze machines verzorgen de interne rangeringen. Verder waren er nog enkele

le uitgerangeerde Cockerill-locotractoren aanwezig.

Nadien werd koers gezet naar Clabecq. Hier werden waarschijnlijk de laatste foto's van hoogoven nr. 6 gemaakt, die wordt ontmanteld.

De dag eindigde met een rit op lijn 115 tot Quenast, het eindpunt van de lijn. Dit station bedient de steengroeven "Gralex". Van hieruit ging het terug naar Brussel, met een aankomst volgens de dienstregeling.

Een mooie reis, goede sfeer en een waar genoegen voor de liefhebbers...

FOTO 82-07 De "Carrières CUP" te Lessines bood ons de mogelijkheid hun locomotievenpark te fotograferen. Van links naar rechts: de Cockerill-locotractoren nr. 2 en 4, de RT 80-01, Cockerill-locotractor nr. 3 en de RT 80-02.

TSP, 25 augustus 2007.





FOTO 82-08 ↑ - **FOTO 82-09** ↓ Twee foto's gemaakt op 22 september 2007 met de 4605 op het viaduct boven de Bocq net voorbij de tunnel van Durnal, richting Yvoir (op deze twee foto's bevindt de tunnel zich rechts van het viaduct en Yvoir links). Een adembenemend mooie plaats waar de stilte slechts af en toe verbroken wordt door de trein van de Bocq. Hier kan je nog afkicken van stress en andere zorgen en baden in een oase van zuivere lucht!

TSP.

**LIJN
IN VOGEL**





128 VLUCHT

FOTO 82-10 ↑ - **FOTO 82-11** ↓ *Op 25 augustus organiseerde "le Cercle de Wallonie" een recreatiedag langs de Bocq. In Purnode werd hen de mogelijkheid geboden om de streek vanuit een helikopter te verkennen. Dankzij deze vlucht konden bijgaande foto's gemaakt worden. Boven zien we hoe de 4605 net de tunnel van Purnode (links) verlaten heeft, de Bocq oversteekt en weldra zal verdwijnen in de tunnel van Lèche. Bovenaan rechts zien we de steengroeve van Fivet. Onderaan, de 4605 steekt nog eens de Bocq over tussen de tunnels van Lèche en Durnal.* TSP.



Spoorwegbeelden uit Azerbeidzjan



FOTO 82-12 ↑ De spoorwegen in Azerbeidzjan zijn heel slecht gekend bij de liefhebbers. Deze oude Iraanse provincie, gelegen in de Kaukasus, is in 1918 onafhankelijk geworden van het Russische tsarenrijk . In 1922 is deze staat, drie keer zo groot als België, in de USSR opgenomen om zijn onafhankelijkheid weer te vinden in 1991. De Azərbaycan Dövlət Demir Yolu (ADDY) maakten tot dan ook deel uit van de grote Sovjet spoorwegen zodat het rollend materieel hetzelfde is als overal in Rusland. Ze hebben 152 elektrische locomotieven voor 3 kV (VL8, VL10, VL11, VL23, E4S, E2M62), 142 diesellocomotieven (2TE10M, 3TE10M, 6TE3, TEM2, ChME3), 44 elektrische motorstellen, 300 rijtuigen en 13.000 goederenwagens. In het jaar 2000 is de diesellocomotief 2M62-0158 omgebouwd naar een elektrische loc en hernoemd in E2M62-0158. Op 31 augustus 2007, verlaat deze unieke loc Qobustan in westelijke richting.

FOTO 82-13 ↓ De ADDY bezit nog andere rareiteiten, zoals de diesellocomotieven type TE3. De TE3 (Co'Co' + Co'Co') zijn gebouwd tussen 1953 en 1973 in 6809 eenheden (TE3-001-598, 1001-1406, 2001-7805), door Kolomna, Lugansk en Kharkov. Er zijn heden nog heel weinig TE3's in dienst in de landen van de ex-USSR. Totaal gewicht: 2 x 127 t, vermogen: 2 x 1472 kW, maximale snelheid: 100 km/h. Op 31 augustus 2007 rijdt een reizigerstrein, getrokken door de TE3-7152, in de omgeving van Sorsulu.
Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.





FOTO 82-14 Net zoals de Oekraïense spoorwegen (zie ODB 80 pag. 44), bouwen de Azerbeidzjaanse spoorwegen de elektrische geledede Bo'Bo' + Bo'Bo'-locomotieven om tot twee enkele Bo'Bo'-locs. Het gaat hier om machines van het type VL11, vernummerd in de reeks E4S. De E4S-333A op kop van een reizigerstrein te Qobustan, 31 augustus 2007.

FOTO 82-15 Het net van de ADDY omvat 2122 km breedspoor (1,520 m), waarvan 1278 km geëlektrificeerd zijn met 3 kV gelijkspanning. De elektrische geledede locomotieven type VL8 (Bo'Bo' + Bo'Bo') worden nog steeds gebruikt in de reizigersdienst. Deze imposante locs zijn gebouwd door Novocherkassk en Tbilisi in 1723 eenheden tussen 1953 en 1964 voor de USSR. Met een totaal gewicht van 184 t ontwikkelen ze een vermogen van 4200 kW. Op 31 augustus 2007 verbindt een internationale reizigerstrein Tbilisi (hoofdstad van Georgië) met Baku (hoofdstad van Azerbeidzjan), getrokken door de VL8-1499. De trein verlaat hier Umbaki. Thierry NICOLAS - Yves STEENEBRUGGEN.



Frankrijk

Goederenverkeer: een ander record

Hoge snelheden zijn in Frankrijk niet langer het monopolie voor de reizigersdienst. Om in concurrentie te gaan met het lucht- en vrachtverkeer, werden sneldiensten georganiseerd voor bederfelijke goederen, pakjes en de pers. Hiertoe werden aangepaste diensten ontwikkeld. Deze zijn gebaseerd op snelle goederentreinen: 140 km/h (ME140), 160 km/h (MV160) en zelfs 200 km/h (MVGV).

Sedert september 1997 komen de ME140 het meeste voor. In deze categorie valt het grootste verlies te noteren wegens het afhaken van Sernam (Service national de messageries - of de nationale besteldienst) in juni 2001 en door een herstructurering van het gecombineerde vervoer in juni 2005. Zo verdwenen 19 treinen van Sernam rond Villeneuve (Paris) en het volledige gamma van intermodale verbindingen tussen Lille en Valenton (Paris), Vénissieux (Lyon), Marseille, Perpignan, Bordeaux, en St Jory (Toulouse). Daarentegen is er vraag naar drie nieuwe verbindingen om de groot-handelsmarkt van Rungis (ten zuiden

van Paris) te bevoorraden met fruit en groenten afkomstig uit de Roussillon (Perpignan) via Toulouse en Limoges.

De MV160, waarvan de eerste voor Sernam werden ingelegd in de jaren '80 op de verbinding Paris-Bordeaux, heeft geen echte bloei gekend en was zeker niet succesvol.

De MV160 kon haar verwachtingen niet waarmaken omdat zij gebaseerd was op verbindingen tussen het ster-vormige net rond Paris met het Rhône-dal, Bordeaux en Toulouse, als ook de verbinding Lille - Marseille. Een grote tijdswinst tegen een kleine prijs: goederentreinen aan 160 km/h zouden geen moeilijkheden opleveren met de inzet van de gesloten goederenwagens G13 met draaistellen Y37A, die speciaal voor dit doel werden ontworpen en gesleept door locomotieven die deze snelheid aankonden. De snelle nachtelijke goederentreinen op de hoge snelheidslijnen tegen 200 km/h werden voor het eerst ingelegd in oktober 1997, enkele waren nog in ontwikkeling.

Zij kwamen in de plaats van de MV160 na inbouw van het TVM 430-beveiligingssysteem in de stuurposten van een gedeelte van de reeks BB 22200 en de installatie van een antiblokkeersysteem op de wagens. Zo werd een G13 een G02.

De aanpassingen werden uitgevoerd

in de werkplaatsen van Lyon-Oullins en Montigny-les-Metz.

Na afloop van een decennium gekenmerkt door talrijke ups-and-downs ziet de lijst van treinen ME140 er als volgt uit :

- MVGV nr. 4999 (4992 bij terugkeer) Paris - Orange. Deze verbinding rijdt tijdens de heenrit via de LGV Sud-est van Valenton naar Aisy en gaat, aan km 236, over op de klassieke lijn. De terugrit is via Valence tot Macon (km 493 en 337 van de LGV), indien er geen onderhoudswerken worden uitgevoerd.

In beide gevallen is in Dijon een dienststop voorzien voor de aflos van het personeel. Dit is een tijdrovende zaak, omdat een deel van het traject terug moet worden afgelegd, zodat de stiptheid in het gedrang komt. De 4999 kreeg in december 2004 een extra rittijd van 25 minuten.

- MV160 nr. 4197 (4194 bij terugkeer) Paris - Castelnau (20 km ten noorden van Toulouse). Deze rijdt via Bordeaux, waar de bestuurder wordt afgelost en eventueel wagens worden bijgevoegd of afgekoppeld. De 4197 reed via de LGV Atlantique in de richting Paris - Bordeaux, eerst als MV160, daarna als MVGV. In december 2004 reed die terug volledig via de klassieke lijn.

- MV160 nr. 50010/11 (50000/1 bij de

De 319 was een van de MV140 die vanuit de vorming van Villeneuve vertrok naar alle uithoeken van Frankrijk voor rekening van Sernam. De opheffing van de diensten voor Sernam in 2001 (ten voordele van het wegtransport) betekende een verlies van 8200 km x treinen. Onder : een BB 7200 sleept de 319, bestaande uit een twintigtal wagens G13. Op 10 augustus 2000 nadert de trein het hoogste punt van te lijn paris - Dijon. 10 maanden later (10 juni 2001) werd deze dienst opgeheven.

Gilbert LAURENT.



terugkeer) Dourges - Avignon (vroeger Lille - Marseille) rijdt via de oostelijke ring van Paris. Deze verbinding, met als handicap de grote afstand (893km) is vooral bestemd voor het containervervoer, laadbakken en koeltransporten. Er is slechts één stilstand voorzien te Laroche-Migennes (halfweg Paris en Dijon) voor de aflos van de bestuurders.

- MV160 nr. 50129 (50130 bij terugkeer) Melun - Avignon. Deze trein verzorgt vooral het vervoer van de Parijse pers. Bijzonderheid: het vertreksein wordt slechts gegeven als alle vracht is ingeladen. Hierdoor rijdt deze trein, over de trage lijn via Melun naar Montereau (afstand 36 km). Dit vergroot de vertraging waardoor een rit op de rechtstreekse lijn noodzakelijk is. Dus aan 150-160 km/h!

Hoe verrassend het ook is, de hoge snelheid van goederentreinen moet wel worden gerelativeerd: het zijn slechts pieken en toegelaten maximum snelheden om zo regelmatigheidscriteria in te bouwen die rekening houden met verschillende parameters (gesleepte last en diverse dienstvoorschriften). De gemiddelde snelheden zijn dus laag. Een schoolvoorbeeld is de lijn Paris - Dijon.

Om de capaciteit te behouden op deze lijn die over een afstand van 83km slechts twee sporen telt (km 173 tot 256), werd de referentiesnelheid verlaagd, zodat treinen van de verschillende snelheidsregimes op deze lijn kunnen rijden: de 4999 (MVG), de 50010/11 (MV160), de 5771 "le Train Bleu" naar Ventimiglia (V160) en de autotrein 24505 (V140).

Soms worden snelheidsbeperkingen opgelegd volgens de staat van de infrastructuur tot 155-160 km/h. Op dezelfde lijn worden de 50000/1 en 4992 resp. gesleept door een BB 26000/1000t en een BB-22200/300t aan snelheden van (resp.) 130-135 km/h en 150 km/h. Een andere moeilijkheid op de LGV is het snelheidsverschil op de zware hellingen tot 3,5% tussen de voet van de helling en deze op het hoogste punt.

Uiteindelijk wordt de vooropgestelde hoge snelheid niet bereikt: zo is de gemiddelde snelheid op de verbinding Paris - Orange slechts 117km/h en slechts 102 km/h tussen Dourges en Avignon.

Dit overzicht wordt afgesloten met een weinig vleiende opmerking : in de top-

jaren werd de afstand Paris - Bordeaux afgelegd in 4 uur of aan een gemiddelde snelheid van 145 km/h!

Deze goederentreinen rijden hoofdzakelijk 's nachts, waardoor ze moeilijk te fotograferen zijn. Er zijn echter wel uitzonderingen : een vertrek om 13.35 uur uit Brétigny en om 14.25 uur vanuit Melun (ten zuiden van Paris), de 50037 (ME140 ex-MV160) en 50129 laten zich wel relatief gemakkelijk fotograferen. Dit wordt moeilijker voor de 50130 (aankomst te Melun 9.10 u), de 50028/9 (ME140) en 50010/11 (vertrek Dourges 19.26 uur en 19.35 uur).

Aan de andere kant van het land, in Perpignan, zijn vertrekken voorzien om 16.40 uur en 17.10 uur. De ME140

50040 en 50076 zijn helaas niet te fotograferen.

Gilbert LAURENT.

Nota : de huidige tendens is "vertraging", de verklaring is van economische aard. Een verbinding wordt volgens snelheid gekwalificeerd, een zwaardere asdruk en zwaardere treinen... dus hoe zwaarder de lading hoe meer er gefactureerd kan worden (aan steeds hogere prijzen).

Concurrentieel gezien zou men beter de parameters "prijs" en "regelmaat" aanpassen in plaats van de snelheid te verhogen...



20 augustus 2000. Op de zwaarste sectie van de lijn overschrijdt de 319 (een MV140) met bestemming Lyon, het viaduct van Velars-sur-Ouche. Hier begint een lange afdaling naar Dijon.

Gilbert LAURENT.

Hongarije

Nieuw rollend materieel voor de MAV

Sinds 2003 nemen de Hongaarse spoorwegen (MAV) geleidelijk twee nieuwe reeksen motorwagens en twee nieuwe reeksen motorstellen in dienst.

Motorwagens reeks 6341

Rusland stelde aan de Hongaarse overheid voor om een deel van de historische schuld van de Sovjet-Unie af te lossen door levering van 40 gelede motorwagens op draaistellen. Deze werden tussen 2003 en 2005 geleverd en ondergebracht in de reeks 6341.

Het Russische Metrowagonmash bouwde het materieel. Ze werden via het spoor naar Hongarije vervoerd. Omwille van het verschil in spoorbreedte (van breedspoor naar normaalspoor) dienden de draaistellen aangepast te worden.

Ieder rijtuig is voorzien van een MTU-dieselmotor van 315 kW. Een hydraulische overbrenging drijft slechts één van de draaistellen aan.

Ze beschikken over airconditioning, bieden 142 zitplaatsen en halen een maximale snelheid van 100 km/h.

De reeks 6341 is momenteel toegewezen aan de stelplaats van Szentes.

Motorwagens reeks 6342

In 2001 bestelde de MAV bij Siemens een reeks van 13 gelede motorwagens van het type Desiro. Deze voertuigen, genummerd van 6342 001 t/m 013 werden tijdens de laatste vier maanden van 2003 geleverd. In november 2004 bestelde men een tweede schijf van 10 eenheden (6342 014 t/m 023). Deze werden tussen september 2005 en januari 2006 geleverd.

De 6342'ers zijn identiek aan de motorwagens van de DB-reeks 642. De enige verschillen hebben betrekking tot de gebruikte veiligheidssystemen. Ze zijn uitgerust met twee dieselmotoren (één per rijtuig) van 275 kW en een mechanische overbrenging. De twee kasten rusten op drie draaistellen, waarvan twee aangedreven (B'+2+B'). Ze wegen rijvaardig 70 t en beladen 89 t. Deze motorwagens bieden 123 zit- en 90 staanplaatsen.

De 6342'en worden hoofdzakelijk vanuit Budapest ingezet naar Esztergom en Salgotarjan.

Motorstellen reeks 5341

Op 18 maart 2005 bestelde de MAV bij Stadler Bussnang 30 vierledige en



FOTO 82-16 FLIRT-motorstel 5341 003-1 staat vertrekkenklaar te Budapest Deli. De FLIRT'en van Stadler zijn een enorm succes. Ze worden reeds gebruikt in Zwitserland, Duitsland, Hongarije, Italië, Polen, Finland en Algerije. William BOECKX, 13 september 2007.



FOTO 82-17 Een trein, bestaande uit Talent-motorstellen 5342 010-5 en 5342 009-7 verlaten het station van Oroszlany en rijden richting Budapest Deli. William BOECKX, 13 september 2007.

tweespannige (15 en 25 kV) motorstellen van het type FLIRT. Een optie voor 30 bijkomende motorstellen werd op 20 juni 2007 gelicht.

De eerste 15 stellingen werden gebouwd in Zwitserland, maar de volgende 15 werden geassembleerd bij Ganz Transelektro in het Hongaarse Székesfehérvár (Stadler leverde wel de kasten en draaistellen vanuit Zwitserland). Het eerste stel werd op 12 december 2006 in ontvangst genomen. Daarna worden ze aan een ritme van twee motorstellen

per maand geleverd.

De tweede schijf wordt vanaf midden 2008 verwacht. Ze dragen de nummers 5341 001 t/m 060.

De vier kasten rusten op vijf draaistellen, waarvan de buitenste gemotoriseerd zijn (Bo'+2'+2'+2'+Bo').

Ze ontwikkelen een totaal vermogen van 1523 kW en wegen rijvaardig 138,8 t. De maximale snelheid bedraagt 140 km/h. Ze bieden aan de reizigers 211 zitplaatsen en 164 staanplaatsen (enkel in 2de klasse).

De FLIRT'en worden sedert 6 april 2007 stelselmatig op de voorstadslijnen vanuit Budapest naar Székesfehérvár, Tata-banya, Oroszlány en Pusztaszabolcs-Dunaujvaros ingezet. Ze vervangen de door de reeks V43 (= elektrische loc) gesleepte treinen. Ze worden onderhouden in een speciaal voor dit doel nieuw gebouwde werkplaats in Pusztaszabolcs (op 50 km ten zuiden van Budapest).

Om hun capaciteit te verhogen, voorziet de MAV de aanschaf van 30 tot 60 tussenrijtuigen. Hiermee kan men tussen de 15 en 30 motorstellen uitrusten met vijf of zes rijtuigen in plaats van vier.

Motorstellen reeks 5342

Begin 2007 heeft MAV de tien ÖBB-Talent-stellen teruggekocht. Deze waren ingedeeld in de reeks 4824. De eerste vier (4824 001, 002, 019 en 020) werden bij MAV ingeschreven onder de nummers 5342 001 t/m 004. Ze werden geleverd tussen februari en september 2007.

Net zoals de FLIRT'en zijn de Talent'en vierledig en rusten de rijtuigkasten op vijf draaistellen.

De buitenste draaistellen zijn gemotoriseerd (Bo'+2'+2'+2'+Bo'). Ze functioneren onder 25 kV. De 5342'ers worden ingezet op de verbinding Budapest-Deli - Tatabanya - Oroszlány.

FOTO 82-19 Een trein, bestaande uit Desiro-motorwagens met de 6342 010-3 op kop, vertrekt uit Rakosrendezo richting Budapest-Nyugati.

Pierre HERBIET, 15.05.2005.



FOTO 82-18 Op 15 september 2007 verlaten de 6341 026-0 en 6341 032-8 Budapest Nyugati en rijden richting Szentes. Deze twee voertuigen werden in maart 2005 geleverd. William BOECKX.



Frankrijk : G1206 voor Seco-Rail

De 20 diesellocomotieven, besteld bij Vossloh werden tussen 14 december 2006 en 24 oktober 2007 (fabrieksnummers VSTF 5001762 t/m 781) geleverd.

Ze dragen de nummers 1 t/m 20 en worden vooral ingezet voor het slepen van ballasttreinen.

Zij zullen ook de groeven van CCM te Anor in België bedienen en er de 6019 en 6086 vervangen.

Sedert oktober worden de 13, 14, 16, 17, 18 en 20 verhuurd aan Railion Deutschland. Ze zijn toegevoegd aan de werkplaats Seelze en ingeschreven als reeks 266.7.

Locomotief nr. 13 te Strasbourg op 5 juni 2007.

Armand BEERLANDT.

Zwitserland

Lötschberg-basistunnel is open

Op 9 december zal de nieuwe Lötschberg-basistunnel, met een lengte van 34,5 km, geopend worden. Dit kunstwerk maakt deel uit van de eerste fase in de verwezenlijking van nieuwe lijnen door de Alpen met als doel de capaciteit op de internationale noord-zuid as te verhogen.

Ter herinnering: de Zwitserse regering heeft beslist drie basistunnels te bouwen: de Lötschberg, de Sankt Gothard en de Ceneri. Deze tunnels maken deel uit van het NEAT-plan om het zware transitverkeer grotendeels naar het spoor over te hevelen.

De Lötschberg-basistunnel vormt op dit moment, in verbinding met de Simplon-tunnel, de enige route door de Alpen die min of meer vlak is. Hij werd voorzien van het Europese veiligheidssysteem ERMTS/ETCS en is geschikt voor snelheden tot 250 km/h! Goederentreinen van 3250 ton kunnen aan 80 km/h rijden. De reistijd is 20 tot 30% korter in vergelijking met de oorspronkelijke tunnel en de bijkomende capaciteit laat de geplande verdubbeling van het spoorvervoer toe.

Door de opening van deze tunnel heeft Zwitserland aan haar internationale verplichtingen voldaan. Deze betroffen het akkoord met de Europese Unie over het transitverkeer van 1992 en een transportplan uit 2002. Het is bovendien het sluitstuk van de goederenas Rotterdam - Genova.

Een zicht op de zuidzijde van de basistunnel van de Lötschberg te Ausserberg in de Rhonevallei, richting Brig.

Voor het binnenlands verkeer betekent de tunnel een tijdwinst van één uur tussen het kanton Wallis en Bern en het centrum van Duitstalig Zwitserland. Dit kanton kan nu ook profiteren van de voordelen van het concept Bahn 2000. Toch is de tunnel nog niet volledig klaar: slechts één van beide tunnelkokers werd volledig afgewerkt. De tweede koker is slechts voor één derde in dienst terwijl de helft reeds werd uitgegraven maar nog niet afgewerkt. De rest werd zelfs nog niet geboord.

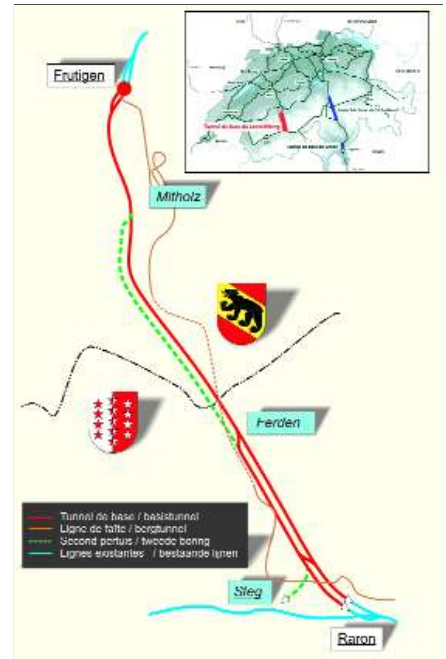
De basistunnel is 34,5 km lang tussen de tunnelportalen van Frutigen en Raron terwijl er in totaal 88 km galerijen werden gegraven! Het noordelijke portaal bevindt zich op een hoogte van 777 meter, het zuidelijke op 634 meter. Het hoogste punt bevindt zich op 828 meter en de steilste helling bedraagt 10,3 promille.

Nog enkele andere cijfers: er werd 16.567.000 ton gesteente uitgegraven waarvan 40% hergebruikt werd voor het maken van beton; de boormachine is 142 meter lang en weegt 1450 ton; er liggen 57 km rails; 1390 km kabels; 1450 elektrische relais; twee seinposten; 136 bedieningskasten; 133 videocamera's; 2500 veiligheidslampen en 56 km afwateringsbuizen.

De treindienst voorziet 110 treinen per dag: 36 reizigerstreinen (waaronder vier Cisalpinodiensten naar Italië) en 74 goederentreinen. Hierbij komen nog 66 goederentreinen die via de oude tunnel blijven rijden.

Niet enkel Zwitserland investeert fors in het spoor: ook andere netten moeten investeren in de verbindingen naar deze nieuwe infrastructuur. De totale kostprijs van de tunnel bedraagt tot nu 4,3 miljard

Dominique ALLARD, 23 september 2007.



Zwitserse franken (2,84 miljard euro), gefinancierd door de RPLP (een wegenbelasting gebaseerd op de afgelegde afstand), één duizendste van de BTW-opbrengsten en de accijns op olieproducten. De voltooiing van het project zal nog eens één miljard Zwitserse frank kosten.

Ziehier enkele belangrijke data voor de bouw van de tunnel:

- 1992 : referendum met 63,6% voorstanders;
- 1998 : referendum over het financieringsplan voor openbaar vervoersprojecten met 63,5% voorstanders;
- 1999 : ontsteking van de eerste springlading voor het uitgraven van de tunnel;
- 2000 : indienststelling van de tunnelboormachine in Steg;
- 2001 : begin van de werken in Ferden en indienststelling van de boormachine in Raron;
- 2002 : eerste doorbraak tussen Ferden en Steg;
- 2003 : doorbraken Mitholz - Frutigen, Raron - Lötschen (westelijke koker), Raron - Ferden (oostelijke koker);
- 2004 : aanleg van de eerste rails;
- 2005 : laatste doorbraak: Mitholz - Ferden;
- 2006 : begin van de testen;
- 2007 : overdracht van de tunnel aan de federatie en aan de uitbater;
- 16 juni 2007: indienststelling van de tunnel;
- 9 december 2007: begin van de commerciële dienst.



RhB : de Albula / Bernina-lijn weldra werelderfgoed van UNESCO ?

Door hun uitzonderlijke universele waarde, zijn de *Rhätische Bahn* (RhB) en het culturele landschap van Albula/Bernina kandidaten voor de inschrijving als wereld-erfgoed van de UNESCO. De Albula/Bernina-lijn tussen Thusis en Tirano is een prachtig voorbeeld van de vernieuwende techniek ten dienste van het waardevolle alpenlandschap. Het is eveneens één van de meest spectaculaire smalspoorwegen ter wereld. Het aanvraagdossier onderstreept de uitzonderlijke waarde van de RhB en het culturele landschap dat zij doorkruist. "De *Rhätische Bahn* in het cultureel landschap van Albula/Bernina" is een beslissende etappe naar de inschrijving als werelderfgoed die op 21 december 2006, de datum waarop het aanvraagdossier op de zetel van UNESCO in Parijs werd overhandigd. De beslissing zal waarschijnlijk genomen worden in de zomer van 2008. De Albula-lijn werd onmiddellijk als een hoofdlijn beschouwd, de bouw werd



Om de inschrijving van de Albula/Bernina-lijn als werelderfgoed van de UNESCO te promoten, hebben de locomotief Ge 4/4 III 650 en het motorstel ABe 4/4 II 51 een toepasselijke schildering gekregen. Hier de Ge 4/4 III 650 te Sankt Moritz op 21 juli 2007 voor de RE1132/Glacier Express 911 met bestemming Chur en Zermatt. Hubert DESCHEPPER.

beëindigd in 1903.

De Bernina-lijn (St-Moritz - Tirano), werd afgewerkt in 1910 en diende al snel als model voor talrijke spoorwegprojecten die al of niet in het alpengebied werden aangelegd. Vandaag is deze lijn uniek. Het gaat om Europa's hoogste spoorlijn

dwars door de Alpen (2253 m te Ospizio Bernina) en met een van de grootste hoogteverschillen ter wereld. De lijn werd ontworpen om toeristen aan te trekken die het landschap naar waarde schatten, met kunstwerken die zich harmonisch in het landschap voegen.

TELEX.....

DUITSLAND

● Om het S-Bahn net van Nürnberg vanaf 2010 te vernieuwen, heeft de DB bij Bombardier een eerste reeks van 42 dubbele motorstellen van het type Talent besteld. Op termijn zou de reeks 321 stellen kunnen omvatten. Deze nieuwe generatie van Talent "Et-Plattform Talent 2" die als reeks DB 428/438 zal genummerd worden, zal variabel zijn qua samenstelling (van 2 tot 6 rijtuigen). In de versie die voor Nürnberg wordt besteld, zullen de reizigers over 225 comfortabele zitplaatsen in tweede klasse beschikken, evenals airco. Het zeer hoge vermogen van 3030 kW zal een snelle acceleratie toelaten om 160 km/h te rijden.



"Talent 2"-motorstel voor de S-Bahn van Nürnberg. Bombardier.

● De vennootschap Rhenus Keolis heeft een concessie verkregen voor een periode van 16 jaar beginnend vanaf december 2009, om de regionale express RE3 Düsseldorf - Oberhausen

- Dortmund - Hamm en RE13 Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Hamm te rijden. De dienst zal waarschijnlijk door de nieuwe motorstellen van het type FLIRT gereden worden.



● Op 19 augustus 2007 hield het proefcentrum van Siemens te Wildenrath een grote opendeurdag. Het talrijke materieel dat door Siemens geproduceerd wordt, waaronder een diesellocomotief van het type ER 20 (foto hierboven) en de EuroSprinter E-189 929 eigendom van Siemens. (foto hieronder) werd gepresenteerd

Foto's Hans PAULUS.



SLOVENIJE

● Op 12 september 2007, hebben de Sloveense Spoorwegen (SZ) bij Siemens 12 bijkomende locomotieven (+ 8 in optie) van het type Taurus (reeks SZ 541 - zie ODB 76 p. 33) besteld.

ZWITSERLAND

● Op 12 september 2007, heeft BLS-Cargo bij Bombardier een reeks van 10 meerspanningslocomotieven van het type TRAXX F140MS besteld.

LUXEMBURG

● Wij ontvingen op 16 september tragisch nieuws: vandalen hebben de historische Westwaggon-motorwagen Z206/216 in brand gestoken. Beide rijtuigen werden volledig door het vuur vernield en moeten ter plaatse verschroot worden. Deze motorwagen was eigendom van AMTF (Fond de Gras) die hem in 2003 had overgenomen van de failliet gegane Vennbahn. Er blijven gelukkig nog twee andere Westwaggons bewaard: Z201/211 (CFV3V) en Z208/218 (Monuments et Sites luxembourgeois).

FRANKRIJK - Proxirail

● De Franse minister van Vervoer Dominique Bussereau heeft een nieuwe spoorwegoperator erkend: Proxirail. Dit bedrijf zal zich specialiseren in het goederenvervoer over korte afstand en het gespreid wagenladingsverkeer, een dienst die de SNCF niet langer wil aanbieden. In het begin zal zij alleen in het centrum van Frankrijk werken.

Het doel is de toegang van verschillende aansluitingen en industrieën in eenzelfde regio te centraliseren en de wagens vervolgens samen over te brengen naar het nationale net. Proxirail zal actief zijn vanaf 2008 en hoopt de omzet te verhogen van 1,7 naar 6 miljoen ton voor 2010.



Italië : het eeuwfeest van de Rittner Bahn (Ferrovia del Renon)

Garrit JOOS

Een beetje geschiedenis ...

In 1890 ontstond, onder druk van de Oostenrijkse toeristen- en bergbeklimmersverenigingen, het idee om een tandradspoorlijn met stoomtractie aan te leggen die de stad Bozen met het hoogplateau van de Ritten moest verbinden. Dit tracé was uiterst moeilijk en het idee werd dan ook vrijwel onmiddellijk op een lange wachtrij geplaatst. In 1896 kwam de Oostenrijkse firma "Stern & Hafferl" met een voorstel naar de magistraten van Bozen : het betrof een (wederom) met stoom uitgebate tandradspoorlijn die een twintigtal kilometer telde. Dit project werd uiteindelijk afgelast, want de Stad Bozen had de intentie om een

elektrische centrale te bouwen en aldus zou de nieuwe lijn alleszins elektrisch uitgebraat worden.

Men moest wachten tot in 1898 om deze centrale actief te zien. Nog steeds onder druk van de eerder genoemde verenigingen werd op 25 maart 1905 het plan goedgekeurd om een metersporige elektrische tandrad-

baan aan te leggen volgens het Strubtandradsysteem.

Begin maart 1906 gingen de werklieden van de firma Josef Riehl aan de slag en effenden het pad naar Oberbozen. Alles werd met de hand gedaan door een 500-tal arbeiders in amper 14 maanden tijd. Naarmate de werf vorderde werd ook de bovenleiding ge-

FOTO 82-20 ↑ *Op 13 augustus 2007 rijdt de prachtige motorwagen 105 "Alioth" het station van Himmelfahrt (eindpunt van de lijn) binnen. Alioth is afkomstig van een ander net, de "Ferrovia Elettrica dell'Alta Anaunia" (Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft te Bern/1910).*

→ *De twee-assige motorwagen nr. 12 is even oud als het net (AEG/Graz 1907). Vaak rijdt hij op de facultatieve sectie Oberbozen - Himmelfahrt. Oberbozen, 13 augustus 2007. Garrit JOOS.*





plaatst en onder spanning gezet. Een elektrische tandradlocomotief, afkomstig van het net Trieste - Opicina, werd ingehuurd om de bouwmaterialen ter plaatse te brengen en vertoefde er vele weken. In april 1907 werd de eerste tandradlocomotief door Winterthur geleverd. Daar het overige materieel vervaardigd werd door bouwers die geen ervaring hadden met tandradmaterieel (Grazer Waggon- und Maschinenfabrik, uitbesteed aan de Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik), werden vele gebreken vastgesteld waardoor de ingebruikname werd uitgesteld naar 13 augustus 1907. De uitbating werd toegewezen aan de elektrische centrale, de "Etschwerke der Städte Bozen und Meran". Het traject tussen Bozen en Himmelfahrt werd met tandrad uitgebaat, terwijl de rest van de lijn ge-

woon op adhesie verliep tussen Himmelfahrt en Klobenstein.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog moesten 43 van de 57 werknemers van de Rittnerbahn ten strijde trekken, waardoor de exploitatie extreem moeilijk werd. De oorlogsverklaring van Italië aan het Austro-Hongaarse rijk heeft dit kleine net geen goed gedaan: de ontvangsten waren miniem, zo ook het onderhoud van het materieel en de lijn. Eén dagelijkse heen- en terugrit was alles wat men zich nog kon veroorloven. Op 10 oktober 1920 stipuleerde het Verdrag van St.-Germain dat Italië het beheer kreeg van een deel van het Graafschap Tirol. Zo bevond de Rittnerbahn zich onder Italiaans bewind.

Tussen 1923 en 1926 werd de lijn uitgebaat door de "Rittnerbahn". In 1927 nam de "Società Trentina di Elettricità" het beheer over. Deze laatste beheerde even-

eens de Fleimstalbahn, de Überetscher Bahn, de Mendelbahn en het lokale net Dermulo-Fondo-Mendola.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het net tot aan de grens van zijn capaciteiten gebruikt. Destijds gebruikten toeristen en inwoners van Bolzano deze lijn, maar nu waren het de soldaten die het treintje inpalmde (een garnizoen werd geïnstalleerd in Oberbozen). Tussen 1943 en 1945 bleef Bozen niet gespaard van de geallieerde bombardementen en vele inwoners namen hun toevlucht op het hoogplateau van de Ritten om aan al dat geweld te ontsnappen. Het net bleef echter niet gespaard: tijdens de nacht van 10 op 11 november 1944 stond de loods van Klobenstein in lichterlaaie waarbij één vier-asser totaal vernietigd werd en de andere zwaar beschadigd. Beide motorwagens werden hersteld.

FOTO 82-21 Motorwagen nr. 2 heeft net de halte van Wolfengrüben verlaten en berijdt de Rittnerbahn in de richting van Klobenstein. *Bemerk de schoonheid van de lijn en de schilderachtige, houten bovenleidingspalen.* Garrit JOOS, 13 augustus 2007.





FOTO 82-22 Het eeuwfeest vond plaats op 13 augustus 2007, dag op dag 100 jaar na de inhuldiging van de lijn. Bij deze gelegenheid werden de vierassige motorwagens (2 en 105) ingezet. Ze staan hier in het prachtige station van Himmelfahrt. Garrit JOOS, 13 augustus 2007.

Vanaf 1955 werd de lijn door de "FEAR - Rittnerbahn" uitgebaat. De sectie tussen Bozen / Waltherplatz en Himmelfahrt werd echter in vraag gesteld en er werd besloten om deze sectie te vervangen door een kabelbaan. De werken startten in 1964. De bouwmaterialen werden aangevoerd via de tandradbaan, waardoor een bedrijvige trafik ontstond op deze enkelsporige lijn. En wat te vrezen was gebeurde: op 3 december 1964 botste een werftrein tegen een reizigerskonvooi, waarbij dit laatste enkele tientallen meters lager in een wijngaard belandde. Bij dit incident moest men helaas vier doden en vele gewonden tellen. Op 15 augustus 1966 werd de tandradsectie voor het laatst officieel gebruikt in reizigersdienst. Daarna bleef er verkeer op de lijn ten behoeve van de aanvoer van constructiematerialen voor de kabelbaan tot de zomer van 1967. De rest van het net, tussen Himmelfahrt en Klobenstein, is nog steeds in bedrijf, ondanks vele jaren van onzekerheid wegens de concurrentie van het wegverkeer.

De lijn

Van de oorspronkelijke 11.764 m netlengte bestaan er nog slechts 6.800 m tussen Himmelfahrt en Klobenstein via Oberbozen, Wolfsgrüben en Lichtenstern. Tot in 1966 bedroeg de bovenleidingsspanning 750 V=. In 1967 werd deze opgevoerd

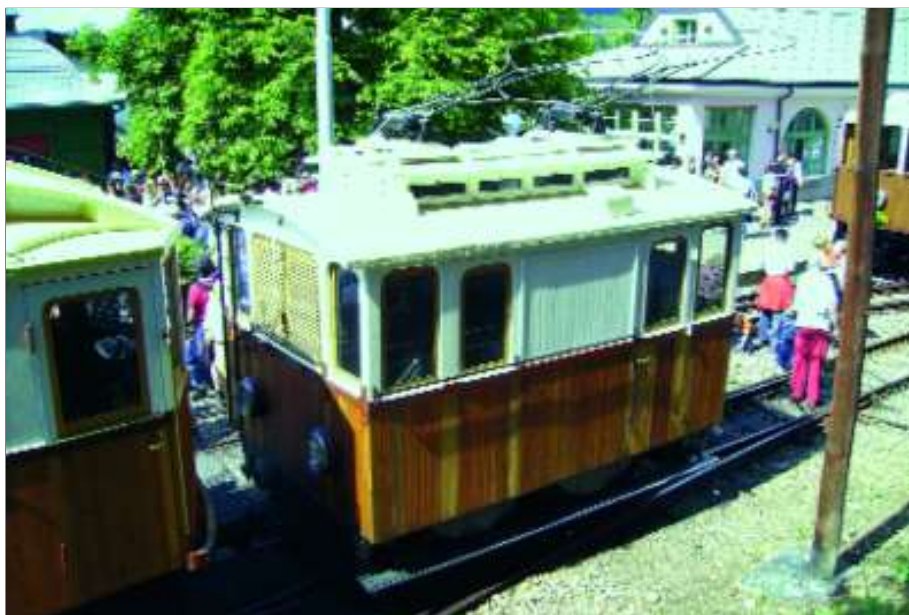
naar 800 V= en in 1988 nog maar eens naar 850 V=.

De voormalige sectie tussen Bozen Waltherplatz en Himmelfahrt kende een hellingsgraad van 25,5 %. De rest van de lijn wordt met normale adhesie uitgebaat, maar hier en daar staat een stevige klim-

partij van 4,5 % steevast op de dagelijkse spijskaart.

Het materieel

De twee-assige motorwagens nrs. 11 en 12 dateren beide van bij het begin van de uitbating. Ze werden vervaardigd door AEG



Er bestaan nog slechts twee van de vier originele opdruklocomotieven. L4 wordt bewaard door "Tiroler MuseumsBahnen" te Innsbruck, L2 werd door liefhebbers uiterlijk opgeknapt en wacht op een volledige restauratie! Klobenstein, 13 augustus 2007. Garrit JOOS.

en Graz in 1907. Ze hebben een vermogen van 58 kW en wegen 11,7 t. Ze bieden 36 zitjes en kunnen aan 25 km/h rijden.

Nr. 12 doet soms dienst op de korte sectie tussen Oberbozen en Himmelfahrt, een sectie die enkel op feestdagen en tijdens het toeristisch seizoen wordt uitgebaat. Nr. 11 verdient haar dagelijkse kost als werf-motorwagen voor spoorwerken en voor de bovenleiding.

De vierasser nr.2 (A1 1A) kwam in 1908 in dienst (bouwers AEG en Graz). Zij ontwikkelt een vermogen van 58 kW bij een massa van 21 t. Zij biedt 60 zitjes en kan aan 25 km/h rijden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd zij quasi vernietigd, maar werd herbouwd. Ze verloor hierbij haar originele uiterlijk, behield evenwel haar Oostenrijkse chassis maar zij verkreeg een nieuwe, typisch Italiaanse bovenbouw. Ondanks haar stoere uiterlijk levert zij slechts 100 PK, wat van haar het zwakste voertuig van het net maakt.

De vierasser nr. 105 "Alioth" (Bo'Bo') is geen oorspronkelijk voertuig van het net. Deze werd gebouwd door de Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in 1910 met het chassisnummer 22485, en aansluitend in gebruik genomen bij de "Ferrovie Elettriche dell'Alta Anaunia". Tijdens de jaren '20 beklom ze succesvol de steile hellingen van de lijn Dermulo - Fondo

- Mendola, een spoorlijn die niet meer bestaat. Tijdens de jaren '30 kwam ze het park van de Rittnerbahn vervoegen. Deze motorwagen was zo sterk (110 kW) dat de sporen hier niet altijd tegen bestand waren. Twee haar vier tractiemotoren (A1 1A ipv. Bo'Bo') werden dan ook verwijderd. Deze motorwagen is erg representatief voor wat betreft het materieel dat destijds op de vele smalspoorlijnen in Italië gebruikt werd; het is een daadwerkelijk levend historisch monument van grote waarde! Zij biedt 40 zitjes, weegt 23.2 ton en kan aan 25 km/h rijden.

Motorwagen nr. 12 (bis), "de Duitser" kan beschouwd worden als deze die het net van de ondergang redde. Ze werd in 1958 geleverd aan de "Überlandstraßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf (-Neuhausen)" nabij Stuttgart in Duitsland. Na sluiting van deze lijn kocht de Rittnerbahn deze motorwagen in 1978. Deze trad slechts in 1982 in dienst, na een volledige modernisering. Met haar 405 pk is zij het sterkste voertuig van het net en zij verzorgt het merendeel van de reguliere diensten.

Tandradlocomotief nr. L2 is een sympathieke dinosaurïër die als enige van een reeks van 4 is overgebleven, onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van deze lijn. Sedert de opheffing van de tandradsectie in 1967 staat zij terzijde en dankzij de inzet

van enkele liefhebbers kon zij reeds van een uiterlijke restauratie genieten. Inmiddels werd bevestigd dat dit tandradkleinood een nieuw leven zal worden ingeblazen. Achter de houten opbouw verbergen zich twee elektrische motoren van elk 150 pk. De locomotief weegt 16,3 t.

Actueel wordt het net beheerd door de "SAD" (Società Automobilistica dei Dolomiti), een bedrijf dat een uitgebreid busnet uitbaat. De SAD is zich erg bewust van de historische waarde en het rijke verleden van dit kleine spoornet en spaarde noch kosten noch moeite om de honderdste verjaardag rijkelijk in de bloemetjes te zetten op 13 augustus 2007.

De pers en de politiek waren overal aanwezig en de motorwagens kraakten en kreunden onder het gewicht van de lokale bevolking die "hun" treintje alle eerbetoon verstrekte, in groten getale! Indien u in de buurt bent, bezoek zeker dit kleine net en geniet er van een aangename pauze.

Fotopunten zijn legio, en de bedienden van de SAD zijn zéér medewerkzaam. Tijdens een rit zal u zeker ook de beroemde aardpyramiden, typisch voor de Dolomieten, kunnen ontdekken.

FOTO 82-23 Motorwagen nr. 12 heeft net Oberbozen verlaten en rijdt richting Klobenstein. Deze motorwagen is afkomstig van een opgeheven tramnet in de buurt van Stuttgart. Garrit JOOS, 13 augustus 2007.



Luxemburg

De expansie van CFL Cargo



CFL Cargo

CFL Cargo is ontstaan uit de fusie van de goederenafdeling van de CFL met het interne transportbedrijf in de Luxemburgse vestigingen van ArcelorMittal, de grootste staalproducent ter wereld.

CFL Cargo werd op 20 december 2006 officieel opgericht in Esch-Belval. Bij deze gelegenheid ontving Fernand Rip-pinger, de Directeur-Generaal van CFL Cargo, de licentie en het veiligheids-certificaat voor het Luxemburgse net. ZKH Groothertog Henri was eveneens aanwezig om het belang van deze fusie voor het spoorwegverkeer in Luxemburg binnen een volledig geliberaliseerde markt te onderstrepen.

Dit project kwam tot stand om de synergieën te versterken zodat beide partners er economisch voordeel bij hebben

FOTO 82-24 Op 12 april 2007 sleept de 1504 van CFL Cargo (Vossloh 1001131/2001 - één van de zes G1206'en die van Angel Trains worden gehuurd) een trein met staalplakken tussen de fabrieken van Esch-sur-Alzette en Differdange. De opname werd gemaakt te Oberkorn.

na de opening van de markt op 1 januari 2007. Arcelor Profil Luxembourg was tot nu de grootste goederenklant van de CFL (70 tot 80% van het vervoerde tonnage). De aandelen van CFL Cargo zijn verdeeld tussen de CFL (2/3) en ArcelorMittal (1/3).

De combinatie van de jarenlange ervaring van de CFL als spoorwegoperator met de commerciële vaardigheden van Arcelor laat toe om de klanten een performante en competitieve dienst aan te bieden zoals :

- lokale spoorwegoperator voor het bedienen van plaatselijke klanten ;
- het vormen van nationale en internationale treinen in het vormingsstation van Bettembourg ;
- het uitbaten en beheren van spoor-aansluitingen ;
- het beheer van het interne vervoer van ArcelorMittal Luxembourg ;
- spoorwegoperator over lange afstanden ;
- het organiseren en het slepen van internationale treinen ;
- het verhuren van wagens aan de klanten ;
- het verlenen van diensten aan andere operatoren ;
- technische controle van de treinen ;
- het ter beschikking stellen van personeel en locomotieven ;
- alle administratieve taken i.v.m. douaneformaliteiten en vrachtbrieven ;

- de revisie en herstelling van wagens. Het gecombineerde vervoer wordt georganiseerd door dochtermaatschappij CLB (Container Logistics Bettembourg). CFL Cargo is ook voordelig voor het leefmilieu : er zullen minder zware wegtransporten nodig zijn die vijf keer meer CO2 uitstoten dan het spoorwegverkeer. De betere concurrentiepositie laat immers toe om transporten van de weg naar het spoor over te hevelen. Hierdoor wordt het wegverkeer in de regio SaarLorLux minder druk en neemt de veiligheid toe.

Bij de start beschikte CFL Cargo reeds over voldoende middelen en personeel om de concurrentie met andere operatoren en met het wegverkeer aan te gaan. Op termijn wordt een verdubbeling van het vervoerde volume verwacht. Dankzij haar strategische ligging in het hart van Europa kan CFL Cargo alle grote assen van noord naar zuid en van oost naar west bedienen in samenwerking met CFL Cargo Deutschland en CFL Cargo Danmark. Bovendien biedt CFL Cargo lokale bedieningen aan in de regio SaarLorLux, in het noorden van Duitsland en in Denemarken. Dagelijks verlaten ongeveer 1000 wagens van CFL Cargo het vormingsstation van Bettembourg. Per jaar wordt rond de 500 miljoen ton/km vervoerd. CFL Cargo heeft 340 personeelsleden en beschikt over 40 locomotieven en 3000



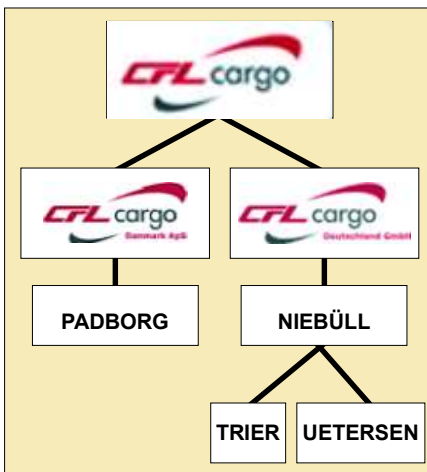
goederenwagens. Het bedrijf profileert zich als een nieuwe sterke speler op de vervoersmarkt in de regio.

Het tractiematerieel bestaat uit een elektrische locomotief reeks 3000 en vier loco's reeks 4000 (verhuurd aan CFL - inzetreeks van resp. 3 en 4 dagen voor CFL Cargo) en diesellocomotieven van de reeksen 101 t/m 104 (ex-ArcelorMittal), 110 (locotractor-Cockerill ex-ArcelorMittal) 301,302, 304 t/m 319 (ex-ArcelorMittal), 802,857,904,907, 1101 t/m 1106, 1151 (ex-NOG 03 ex-202 242-4 DB), 1501 t/m 1504, 1581 t/m 1582 (G1206 gehuurd bij Angel Trains sedert oktober 2007 en voorzien van KVB) en de 1801,1802,1805 t/m 1807, 1810,1812, 1814 t/m 1818 en 1820.

CFL Cargo heeft niet alleen al het goederenvervoer van EuroLuxCargo overgenomen maar ook dat van het Duitse NEG Uetersen en van het Deense Dansk Jerbane Aps.

Bovendien werd ook het interne vervoer van Arcelor Profil Luxembourg en Arcelor Rodange overgenomen.

Het organigram van CFL Cargo met de Deense en Duitse filialen.



CFL Cargo Deutschland

Ter herinnering : op 1 september 2001 heeft de CFL de Duitse maatschappij NEG (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft Niebüll GmbH) overgenomen. Hierdoor verkreeg EuroCargoLux een licentie om te rijden op het gehele Duitse net. Het bedrijf is gevestigd in Niebüll (D), net aan de Duits/Deense grens. Het locomotievenpark bestaat uit de 185

523-8 (een TRAXX die voorheen door de CFL werd gehuurd), drie G1206'en, een G1100 (nummer 02), twee V100'en van de voormalige Deutsche Reichsbahn (nummers 04 en 1151) en twee tweeassige lokottractoren: een 240B MaK nummer 01 en een vroegere V18 van de DR met nummer 311.009. Enkele locomotieven werden reeds herschilderd in de kleuren van CFL Cargo : rood/bruin en grijs.

CFL Cargo Deutschland is sinds 2002 ook in Trier (Ehrang) actief onder de naam NEG. Hier worden internationale treinen gereden. Tot slot wordt ook de industriële lijn tussen Tornesch en Uetersen (ten noordwesten van Hamburg) door de NEG bediend.

FOTO 82-25 CFL Cargo Deutschland beschikt slechts over één elektrische locomotief: de van Angel Trains gehuurde TRAXX 185 523-8 die voordien door de CFL werd gebruikt. Op de avond van 16 augustus 2007 staat deze locomotief klaar om het station van Padborg (DK) te verlaten met bestemming Duitsland. Pierre. HERBIET.





CFL Cargo Danmark ApS

De maatschappij Dansk Jernbane ApS (DJ) werd opgericht in 2004. Het gaat om een nieuwe en zeer actieve Deense operator. De DJ werd in januari 2007 door CFL Cargo overgenomen en heet nu CFL Cargo Danmark ApS. De onderneming biedt haar diensten aan voor het vervoeren van complete treinladingen en voor speciale transporten. Ze werkt nauw samen met CFL Cargo Deutschland voor het internationale verkeer naar Duitsland en Zweden.

Het tractiepark van CFL Cargo Danmark is zeer interessant. Het bestaat uit 13 diesellocomotieven waaronder 11 bolle neuzen (!) die van de Deense spoorwegen werden overgenomen (DSB reeksen MX en MY) :

- DL1 (ex-DB 323 289) ;
- MX41 en 43 (ex-OSJS, ex-DSB 1023 en 1006



FOTO 82-26 CFL Cargo Deutschland beschikt over twee V100'en van de vroegere DR, waaronder de 04. Deze door LEW gebouwde locomotief werd op 31 januari 1972 aan de DR geleverd. Na een ombouw werd ze op 11 maart 1982 hernummerd als 112 430. Na de overname door de DB kreeg ze het nummer 202 430. Op 22 januari 2000 werd ze in Görlitz afgesteld en gekocht door Alstom Service waar ze een nieuwe Caterpillar-motor kreeg. In 2003 werd ze aan de NEG verkocht en werd voor het eerst in Ehrang ingezet. Niebüll, 18 augustus 2007. *Pierre HERBIET.*

FOTO 82-27 De 1806 werd van Luxemburg overgeplaatst naar Padborg (DK) op 24 juni 2007. In de nabije toekomst zullen andere 1800'en haar vervoegen. Op 16 augustus wacht ze naast de MX 101 (ex-OHJ-HTJ, ex-DSB MX 1008) op haar volgende inzet. Deze locomotief is nog steeds geschilderd in de kleuren van de OHJ-HTJ (Odsherreds Jernbane - Hong-Tollose Jernbane). *Pierre HERBIET.*



- MX 101 en MX 104 (ex-OHJ-HTJ, ex-DSB 1008 en 1029);
- MX 1030 (ex-Michael Frick, ex-DSB);
- MY 1154 en 1158 (ex-NVJ, ex-DSB).

Bovendien worden nog andere machines gehuurd:

- de MX M9, M10 en M11 van de NJ (Nordjyske Jernbanen, ex-DSB MX 1041, 1038 en 1009);
- de M17 van NJ (ex-DSB MY 1146).

De MX 1030 staat te Randers (DK) als onderdelenbank.

Al dit materieel draagt het logo van *CFL Cargo Danmark* en wordt onderhouden in de werkplaats van Padborg (DK), aan de Duitse grens.



FOTO 82-28 Naast de 11 "bolle neuzen" beschikt CFL Cargo Danmark nog over de CFL 1806 en de locotractor DL1. (ex-323 289 DB). Na haar buitendienststelling in Hannover op 31 mei 1986 werd ze verkocht aan de Varde-Norre-Nebel Jernbane (VNJ KF16) en daarna aan de Privatbanen Sonderjylland (PBS DL1). De oorspronkelijke stuurcabine werd door een nieuwe vervangen. Er werd een zelfklever van CFL Cargo Danmark op de motorkap aangebracht. Padborg, 16 augustus 2007. *Pierre HERBIET.*

FOTO 82-29 CFL Cargo Danmark huurt drie locomotieven van de Nordjyske Jernbanen : de M9 t/m M11. De M9 staat op 16 augustus 2007 in de stelplaats van Padborg. Deze ex-MX 1041 van de DSB, na haar schrapping in 1986 verkocht aan de Skagensbanen (SB), kreeg het nummer M9. In 2002 fuseerde de SB met de Hjørring Privatbanen tot de Nordjyske Jernbanen waar ze haar nummer behield. Het logo van CFL Cargo Danmark bevindt zich onderaan de stuurcabine (zie foto links). Op 15 mei 1999 sleepte deze locomotief, samen met de 202.020, een speciale trein voor TSP tussen Skagen en Frederikshavn (zie p.22). *P. HERBIET.*





FOTO 82-30 De vroegere MY 1158 van de DSB is nu in dienst bij CFL Cargo Danmark. Na haar schrapping in 2001 werd ze onmiddellijk overgenomen door de VNJ. Zoals op andere machines is het logo van CFL Cargo Danmark aangebracht onderaan de stuurcabine (zie foto links). Padborg, 16 augustus 2007.
Pierre HERBIET.

Sedert augustus 2007 zet CFL Cargo Danmark ook de 1806 van de CFL in. In afwachting van haar homologatie voor het Deense en het Duitse net rijdt ze enkel in treinschakeling in tweede positie. In de toekomst zullen meerdere 1800'en naar Denemarken verhuizen.

FOTO 82-31 Op 12 augustus 2004 sleepte de NEG 03 (ex-DB 202 424, ex DR) de locomotieven, 202.020 van TSP, 1604 van de CFL en de 1805 van de CFL van Trier naar Koblenz. Ze waren op weg naar Odense voor een grote bijeenkomst van "bolle neuzen" op 14 en 15 augustus 2004. De trein werd gefotografeerd in Moselkern tijdens een dienststop.
Pierre HERBIET.



FOTO 82-32 De NEG verzorgt ook het reizigersverkeer op de lijn Niebüll - Dagebüll Mole. Deze lijn is eigendom van de CFL maar maakt geen deel uit van CFL Cargo. Op 16 augustus komt de DL2 (ex-211 233 DB, helemaal verbouwd) aan te Niebüll met een trein uit Dagebüll.
Pierre HERBIET.





FOTO 82-33 In mei 1999 organiseerde TSP een grote reis naar Denemarken. Onze 202.020 en de 1604 CFL, eigendom van “Monuments et Sites”, werden ingezet voor deze trip. Op 15 mei 1999 sleept de M9 (zie foto p. 23) van Skagensbahn samen met onze 202.020 een speciale trein tussen Skagen en Frederikshavn, hier in de buurt van Hulsig. Wie durfde toen voorspellen dat deze M9 ooit deel zou uitmaken van het CFL-park? TSP.

FOTO 82-34 De reeks 4000 CFL slepen geregeld treinen voor CFL Cargo. Hun inzetreeks telt drie dagen in de goederdienst. Op 19 september 2007 verlaat een trein met staalproducten, gesleept door de 4001, de Ellertunnel op de Moselstrecke tussen Koblenz en Trier. Michel HANSENS.



UIT REVISIE 973 : 21-08-07 M CR 985 : 04-10-07 M CR 986 : 21-08-07 M CR 992 : 23-10-07 M CR 993 : 06-09-07 M CR 995 : 04-10-07 M CR 996 : 07-09-07 M CR 1184 : 12-10-07 RI 1203 : 31-08-07 RI 1327 : 17-07-07 RI 1330 : 05-10-07 RI 1342 : 21-09-07 RI 1343 : 11-07-07 RI 1353 : 27-07-07 RI 1360 : 24-10-07 RI 2002 : 14-08-07 GR 2102 : 17-07-07 GR 2119 : 03-07-07 RG 2336 : 21-08-07 RI	2340 : 10-07-07 LC 2351 : 17-07-07 LT 2370 : 25-09-07 LT 2701 : 31-07-07 RG 2708 : 04-07-07 RG 2719 : 31-10-07 RG 2744 : 24-08-07 GF 2745 : 03-08-07 GF 2748 : 14-09-07 GF + MUX 2751 : 05-10-07 GF + MUX 2759 : 0-10-07 RG + GF + MUX 3011 CFL : 21-08-07 RI 3015 CFL : 16-10-07 RI 4105 : 19-10-07 aanpassingen 7866 : 04-10-07 ATB 7867 : 30-10-07 ATB VERNUMMERINGEN 679 → 973 21-08-07 715 → 985 04-10-07	717 → 986 21-08-07 723 → 992 03-10-07 724 → 993 06-09-07 726 → 995 09-07-07 727 → 996 06-07-07 IN PARK 7387 : xxxx-07 FSR 8233 : xxxxx -07 FSR AFBRAAK 8510 : Saulnes (F) 07-07 VERKOCHT 8232 : Recylux 09-07 AFKORTINGEN ATB : Automatische Trein Beïnvloeding (verplicht bij NS) CFL : Chemin de Fer Luxembourgeois	bourgeois FAZ : CW Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : CW Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GF : Automatische GF-koppeling I / INF : Infrabel IFB : Inter Ferry Boats It : Italië LC : Comfort revisie LT : Technische revisie 1 M CR : City Rail gemoderniseerd MKM : Stockem MUX : Multiplexing NK : Kinkempois RI : Tussentijdse revisie RG : Algemene revisie
---	---	---	--

Elektrische locomotieven

reeks 27

● Momenteel worden de locomotieven 2742 t/m 2760 kant stuurcabine 1 uitgerust met een GF-koppeling. Met het oog op een bijkomende bestelling van 30 stuurstandrijtuigen M6 Bx, waarvan een aantal uitgerust met een GF-koppeling, overweegt de NMBS meer

27'ers bijkomend uit te rusten met een GF-koppeling.

● Vanaf 9 december 2007 is het voorzien dat het merendeel van de IC E treinen Tongeren - Knokke/Blankenberge (op zaterdag en zondag: Genk/Liège - Landen - Knokke/Blankenberge) vóórnamelijk gesleept worden door 27'ers met een GF-koppeling. Elke trein zal

bestaan uit twee rijtuigstellen van vijf M6-rijtuigen + 27 met automatische koppeling (27AA) aan beide uiteinden. Bij het opmaken van dit nummer, heeft het Ministerie van Transport de reglementering omtrent het gebruik van de M6-rijtuigen + 27'er met GF-koppeling nog steeds niet goedgekeurd, waardoor hun inzet in de IC E relatie zou kunnen uitgesteld worden.

Naar aanleiding van de schrapping van meerdere treinen afkomstig uit Frankrijk, keerden meerdere locomotieven los terug naar Kijfhoek. Vanaf Roosendaal werden zij op kop van een trein geplaatst om zo overbodige losse ritten te vermijden. Zwijndrecht, 1 september 2007.

Michel DE ESCH.





Deze zomer werden alle records gebroken inzake het uitvallen van treinen, vooral bij deze die gesleept werden door locomotieven van de reeksen 11, 13 en 20. Op 31 augustus viel de Benelux 609, gesleept door de 1181, in de prijzen. Geholpen door de 2555, werd hij eerst naar Antwerpen-Noord overgebracht. Ekeren (Driehoekstraat), lijn 27A in de richting Antwerpen-Noord.

Hans PAULUS.

FOTO 82-35 *Op 26 augustus, reed de EC 297 "Jean MONNET" Brussel - Basel niet verder dan Brussel-Schuman. Niet gemakkelijk om op zondag een bestuurder en hulplocomotief te vinden. Het was tenslotte de 1181 die de onfortuinlijke 2011 ging helpen. De afgeschafte trein werd bijna twee uur later naar Vorst-Rijtuigen teruggebracht. Deze foto toont de aankomst te Brussel-Zuid van de defecte trein. De 2011 is zichtbaar aan het einde van de trein.*

Pierre HERBIET.





FOTO 82-36 ↑ - FOTO 82-37

↓ *Op 22 augustus 2007 reed een pelgrimstrein tussen Verviers-Central en Lourdes. Aangezien de trein te lang was om volledig aan perron te komen in Verviers - hij was samengesteld uit maar liefst 14 SNCF-rijtuigen waarvan verschillende ziekenboegrijtuigen - werd de volledige trein naar Welkenraedt overgebracht, ingesloten door de 2722 op kop de 2360 aan staart. De eerste 12 rijtuigen werden vervolgens naar Verviers gereden door de 2722, terwijl de laatste twee te Welkenraedt achterbleven, samen met de 2360. Nadat de reizigers waren ingestapt, werden de 12 bezette rijtuigen weer overgebracht naar Welkenraedt, nog steeds door de 2722 en er gekoppeld aan de twee achtergebleven rijtuigen. De volledige trein reed vervolgens naar Liège, omkaderd door beide locs, met de 2360 op kop. Te Liège werd kop gemaakt om naar Jeumont te rijden met stops te Huy, Namur en Charleroi-Sud. Voor het vertrek in Liège werd de 2360 afgekoppeld en de 2722 reed helemaal alleen het traject tot Jeumont. Hierboven zien we de doortocht te Heggen, nabij Welkenraedt van de 12 bezette rijtuigen komende van Verviers. Hieronder op dezelfde plaats de volledige trein richting Liège met de 2722 aan staart.* Christian AUQUIERE - Michel HANSENS.





FOTO 82-38 ↑ - FOTO 82-39 ↓ Op 4 september 2007, werden dezelfde Franse rijtuigen ingelegd voor een andere pelgrimstrein naar Lourdes, die vertrok vanuit Libramont. De lege rijtuigen werden via lijn 43 Liège - Marloie overgebracht van Liers naar Libramont, gesleept door de 2341 en 2314. Bovenaan de doortocht in de buurt van Biron. Onderaan, in de bochten van Grupont, dezelfde trein, onderweg naar Lourdes.
Michel HANSENS.



FOTO 82-40 ↑ - FOTO 82-41 ↓

Op 30 augustus 2007 werd tussen Libramont en Brussel een speciale trein, met meerdere voorgeschreven haltes, ingelegd. Hiermee keerden scouts terug van hun zomerkamp. De trein bestond uit 15-rijtuigen en werd ingesloten door de 2204 (kant Libramont) en 2505 (kant Brussel).

De foto hierboven toont ons de ledige trein die gefotografeerd werd tussen Hatrival en Libramont.

Hieronder, vertrek van de bezette trein het station van Marloie.

Serge MARTIN.

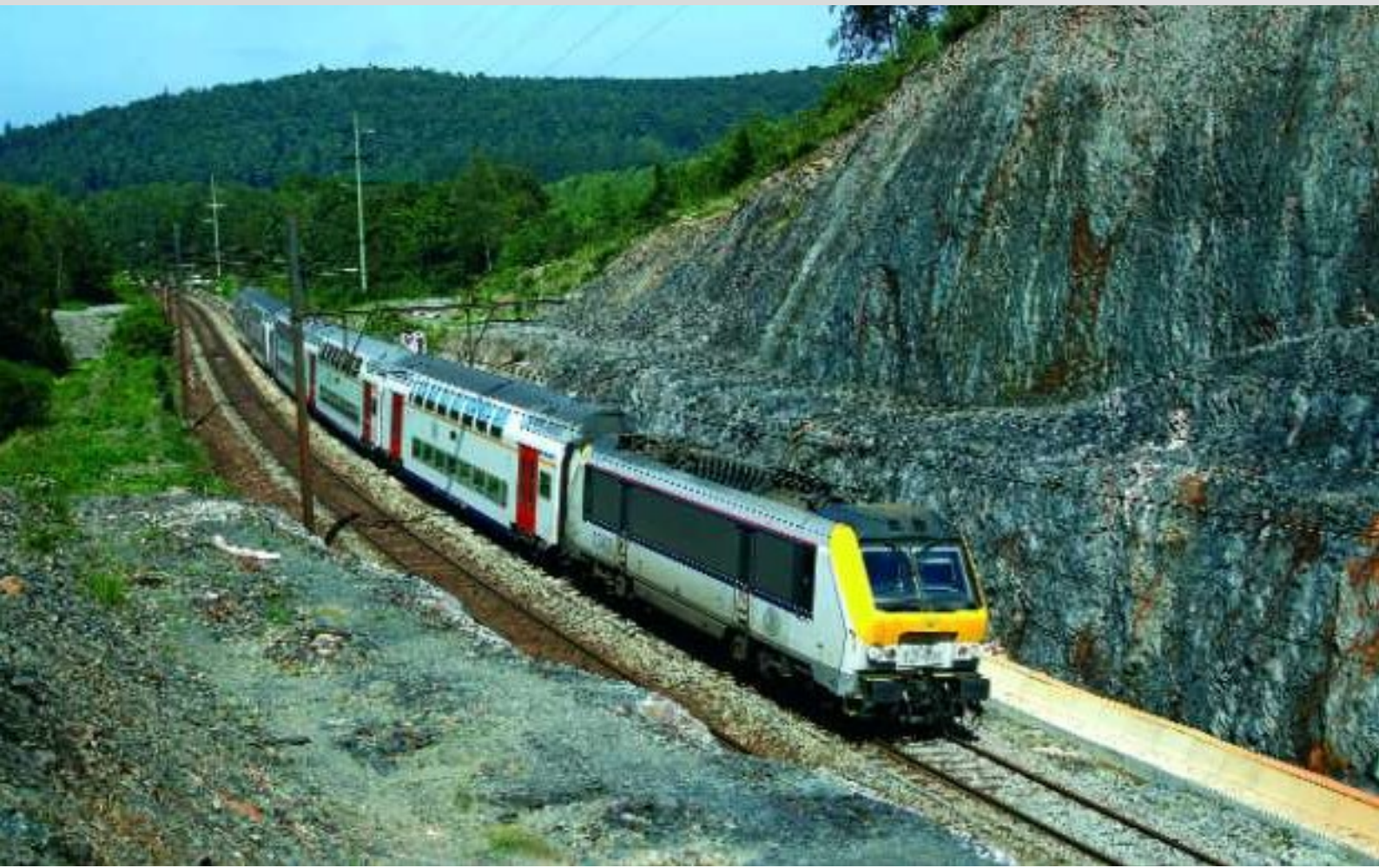


FOTO 82-42 ↓

Infrabel is gestart met belangrijke verstevigingswerken aan een rotspartij die dreigde op het spoor te vallen tussen Hatrival en Libramont.

Hier zien we de IC J 2112 Brussel-Zuid - Luxembourg op die plek.

Serge MARTIN.



Diesel locomotieven

reeks 51

● De 5105 en 5121 die werden verkocht aan Ventura hebben België verlaten op 21 september 2007.

De eindbestemming van de reis was Paola, in het zuiden van Italië. Zie ook de reportage op de pagina's 34 t/m 39.

● Het volgende vertrek van 51'ers naar het buitenland betreft dat van de 5101, 5146 en 5164 (voor wisselstukken) naar Algerije. De drie machines werden op 16 oktober 2007 vanuit Montzen naar de werkplaats van Kinkempois overgebracht. Na schouwing vervolgden ze hun weg naar de werkplaats van Antwerpen-Noord om er te worden geschilderd in de kleuren van Seco-Rail. Ze zullen ze worden verscheept naar het nieuwe thuisland.

reeks 62/63

● Tuc-rail stelde op 15 december 2007 niet minder dan 13 locomotieven van de reeks 62/63 buitendienst: 6204, 6221, 6246, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294 en 6299. Ze worden alle te koop aangeboden. Er blijven van deze reeks nog slechts zes machines in dienst: 6244, 6250, 6296, 6297, 6315 en 6331.

reeks 80

● De 8068, aangekocht door het Italiaanse bedrijf Gleisfrei, heeft op 27 augustus België verlaten.

Een vrachtwagen verzorgde de overbrenging naar Italië.



Sinds mei 2007 wordt het spoor/wegvoertuig gebruikt voor rangeringen met de HST-stellen in de werkplaats van Brussel-Zuid. Op 13 september verplaatst deze tractor het Thalysstel 4533 PBA ter hoogte van het station Vorst-Zuid.

Christian DOSOGNE.



De diesel locomotieven die in park staan kregen - om verkeerd gebruik te vermijden - een zelfklever over hun nummer met de vermelding "locomotief in park - niet gebruiken / Locomotive en parc - ne pas utiliser". Hier de 8233 van WDT Schaarbeek.

↓ *Een voor een verliezen de vijf locomotieven van de reeks 55 ATB hun ATB-uitrusting aan de locomotieven 7866 t/m 7870 (zie OP DE BAAN 81 pagina 43). Hierdoor hebben de 55'ers hun diensten voor ERS verloren, die worden overgenomen door de 77/78 ATB (hun omloop zie ODB 77 pagina 32).*

Zevenbergen, Michel DE ESCH.





FOTO 82-43 Op 30 september 2007 reden twee militaire treinen, beladen met tanks, respectievelijk vanuit Marche en Famenne en Leopoldsborg naar het kamp van Bergen-Hohen (gelegen tussen Hamburg en Hannover). Wegens de schrapping van de laatste 15-ligrijtuigen, diende een begeleidingsrijtuig van het type Bcmkk234 van Railion (meer over dit onderwerp, zie ODB 66 blz. 39) in beide treinen opgenomen te worden. De eerste trein, gesleept door de 5519 en 5540, werd vereeuwigd te Remersdaal (gelegen op de lijn 24 tussen Visé en Montzen). Christian AUQUIERE.

De tweede trein, afkomstig uit Leopoldsborg en gesleept door de 5507 en 5530, passeert Visé Haut.

Michel DE ESCH.





FOTO 82-44 Tweemaal per week, 's nachts, rijdt trein 48555 van Yves-Gomezée naar Millingen, gesleept door drie locomotieven van de reeks 7778. Op 5 september 2007 werd gereden met meerdere uren vertraging, zodat het mogelijk was deze trein te fotograferen bij daglicht. De 48555 rijdt hier op lijn 125 (Namur - Liège) in de buurt van Java. De 7749 + 7743 + 7737 slepen het konvooi. M. HANSENS.

FOTO 82-45 Het is een grote uitzondering dat een 55'er wordt ingezet in het zuiden van het land. Op 5 september wordt een trein met boomstammen vanuit Montzen met bestemming Burgo Ardennes te Harnoncourt (Virton) tot Stockem gesleept door twee 55'ers. Op kop de 5533 waarbij recent de ATB-LZB 90-uitrusting werd verwijderd zodat zij op het Nederlandse en Duitse net mocht rijden. Doortocht te Bomal op lijn 43 (Liège - Marloie). Michel HANSENS.



Nog twee 51'ers naar Italië

Op 21 september 2007 verlieten de 5105 en 5121 België met bestemming Paola in de Zuid-Italiaanse regio Calabrië. Deze twee locomotieven werden gekocht door het in spoorwerken gespecialiseerde bedrijf Francesco Ventura.

Er bevinden zich nu 11 machines van deze reeks op verschillende Italiaanse werven. Het gaat om:

- 5104 : Ventura (10-2004);
- 5105 : Ventura (10-2007);
- 5107 : Esposito (2006);
- 5121 : Ventura (10-2007);
- 5122 : Ventura (01-2004);
- 5127 : Ventura (11-2004)
- 5132 : Esposito (12-2005);
- 5133 : Ventura (11-2004);
- 5135 : Ventura (01-2004);
- 5175 : CLF (11-2004);
- 5182 : Esposito (11-2004).

De 5105 en de 5121 kwamen op 10 oktober, na een reis van 20 dagen, aan in Paola.



FOTO 82-46 De goederentrein uit Monceau waarmee de 5105 en 5121 werden overgebracht, passeert in Raismes.
Pierre HERBIET, 21 september 2007.

FOTO 82-47 In het vormingsstation van Somain werden de twee 51'ersz in een trein richting Italië gerangeerd. De 427094 wacht op het vertreksein.
Pierre HERBIET, 21 september 2007.





FOTO 82-48

Op 26 september 2007 vertoefden de twee 51'ers in het grensstation Modane. Ter herinnering: de 5105 was de laatste actieve locomotief van deze reeks. Ze sleepte op 14 juni 2003 een goederentrein tussen Denderleeuw en Antwerpen-Petrol (zie ODB 58, blz. 45).

Na vijf jaar werkloosheid zal ze waarschijnlijk nog vele jaren actief zijn.

Tomas GUERY.

Ventura

Francesco Ventura is het grootste spoorwegbouwbedrijf in het zuiden van Italië. Het is gevestigd in Paola (Calabrië) en heeft 1350 werknemers. De onderneming is vooral actief in het zuiden van de Italiaanse laars, op Sicilië, Puglie en de streek van Roma. Ventura beschikt over 110 tweedehands locomotieven. Hieronder bevinden zich 16 machines die van de NMBS werden overgenomen, waarvan zes 60'ers (6016, 6047, 6048, 6067, 6070, 6073), twee 75'ers (7502 en 7503), de 8033 en de zeven 51'ers.



↑ De 51'ers aan de haak van de E 652 120. Vorming van Torino, 29 september 2007. Tomas GUERY.

← Na 10 dagen is de eindbestemming bijna in zicht. De beide 51'ers achter de E 655 546.

Pisa Centrale, 8 oktober 2007. Tomas GUERY.

Drie foto's van de aankomst van de 5105 en 5121 in Paola op 10 oktober 2007. Op de eerste twee documenten zien we hoe de twee 51'ers door de D245-2240 van de FS op de aansluiting van Ventura gerangeerd worden. Tomas GUERY.



Op de onderste foto ontmoeten de 5105 en 5121 voor het eerst in zes jaar de 7502 en 7503. Aangezien beide 51'ers in rijvaardige toestand zijn kunnen ze snel weer in dienst komen. Tomas GUERY.





FOTO 82-49 *Ventura is niet het enige spoorwegbouwbedrijf in het zuiden van Italië. We vinden er ondermeer de onderneming Salvatore Esposito met een interessante verzameling rollend materieel. Naast drie 51'ers, twee 62'ers ex-NMBS, beschikt men over vier Noorse bolle neuzen van de reeks Di3 (662, 623, 630 en 631). Op 29 september 2007 sleept de Di3-622 samen met een voormalige D341 van de FS een spoorvernieuwungstrein door Canicatti op Sicilië.*
Michel HANSENS.

FOTO 82-50 *Een ballastrein van Esposito in Racalmuto op Sicilië, ingesloten door de 5182 en 5132, gefotografeerd op dezelfde dag.*





FOTO 82-51 ↑ - **FOTO 82-52** ↓ *Nog twee foto's van de ballasttrein met de 5132 en 5182. We herinneren er aan dat de 5132 in 2005 door RAILS & TRACTIONS te Raeren werd gereviseerd. Voor haar overbrenging naar Italië werd ze vanaf 4 oktober 2005 ingezet op een werf in Armentières in Noord-Frankrijk. Na het beëindigen van deze werken in november volgde de overbrenging naar Italië (zie ODB 70, blz. 37 t/m 39). De beide fronten werden door RAILS & TRACTIONS in een nieuwe livrei geschilderd die niet echt geslaagd was. Merk op dat deze machine een derde koplamp kreeg die tussen de beide voorruitens werd geplaatst. Beide foto's werden gemaakt in Racalmuto op 28 september 2007.*

Michel HANSSENS.



FOTO 82-53 →

Ventura beschikt over de 7502 en de 7503 die in december 2002 van de NMBS werden gekocht en in januari 2003 in Italië aankwamen.

De 7503 ondergaat op dit moment een revisie in Paola. Met gedemonteerde draaistellen rust ze op houtblokken.

Tomas GUERY,
10 oktober 2007.

FOTO 82-54 ↓

De 5133 van Ventura kreeg een groot wit nummer op de neus geschilderd.

Op 30 september 2007 rangeerde ze in het station van San Lucido Marina, gelegen op 5 kilometer van Paola aan de hoofdlijn Napoli - Reggio di Calabria aan de Calabriaanse Riviera (aan de Tyreense Zee). Een Pendolinostel reeks ETR450 rijdt op de hoofdlijn naar het zuiden. Michel HANSSENS.



HST

Thalys: goede resultaten

Voor de eerste semester van dit jaar boekte Thalys een forse groei: +9% op de verbinding Paris - Brussel, +4,7% naar Amsterdam en 3,7% bestemming Köln.

Nieuwe dienstregelingen op 9 december 2007, vervolg

Hier nog enkele specificaties aan de voornaamste wijzigingen aan de nieuwe dienstregeling van 9 december:

- **IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge** (weekend: Genk/Liège - Landen - Knokke/Blankenberge): het merendeel van de treinen zal verzekerd worden door twee rijkstammen, elk samengesteld uit vijf M6-rijtuigen met een 27 uitgerust met een automatische koppeling. Zoals voordien met de motorstellen 96 zal er gekoppeld en ontkoppeld worden te Brugge (tijdens de weekends ook te Landen). De overige treinen zullen nog samen-gesteld zijn uit MS 96.

De inzet van de M6-rijtuigen geeft toch wel een serieuze capaciteitsverhoging, en dan vooral richting kust tijdens het goede weer. Opmerkelijk is ook dat de M6 samenstellingen niet langer als gesleepte treinen aanzien zullen worden maar wel als motorstellen.

- **IR i De Panne - Landen:** alle diensten op deze relatie zullen uitgevoerd worden door MS 96 (afkomstig van de IC E). Voordien waren het enkel Breaks die ingezet werden op deze relatie.

- **IR j Quevy - Brussel Nationale Luchthaven:** door het feit dat een groot aantal reizigers al staand moesten reizen, zullen de motorstellen reeks 96 vervangen worden door Breaks.

- **L treinen Brugge - Gent:** al deze treinen zullen bestaan uit Break motorstellen.

- **EC 296 "Jean Monnet" Basel - Brussel:** in ons vorig nummer van ODB pagina 52 moet het omgekeerde gelezen worden. De EC 96 rijdt alle dagen behalve op zaterdag, dan rijdt deze onder de dienstregeling van de afgeschafte IC J 2133.



FOTO 82-55 ↑ *Meerdere 800'ers verlieten na een revisie de werkplaats met nieuwe koplampen, waarvan de toegangsluiken volledig geel werden geschilderd.*

Vergelijk met de foto van de 810 (ODB 64, p. 35) met de 806 te Erquelinnes, 21 september 2007.

Pierre HERBIET.

Rijtuigen

De M6 Bx in dienst

● Vanaf eind augustus worden langzaam maar zeker de stuurstandrijtuigen M6 Bx in dienst genomen op de verbindingen IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal en de IC N Brussel - Zuid - Antwerpen-Centraal.

De bestuurders ondervinden echter heel wat moeilijkheden bij het besturen. De stuurtafel lijkt heel erg op die

van de reeks 13, terwijl de locomotief een 27'er is! Dat werkt nogal verwarrend.

De NMBS overweegt nog eens 30 stuurstandrijtuigen M6 Bx te bestellen, waardoor het totale aantal op 62 stuks komt. Sommige zullen voorzien worden van een automatische GF-koppeling, waardoor eveneens heel wat locomotieven van de reeks 27 zullen moeten uitgerust worden met dezelfde koppeling.

FOTO 82-56 *IC N 4511 Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal, met stuurstandrijtuig M6 Bx (nr. 65040) op kop te Schaarbeek.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 82-57 Door belangrijke infrastructuurwerken op de lijn 37 (Liège-Welkenraedt) tijdens het weekend van zaterdag 25 en zondag 26 augustus moesten een paar treinen omrijden ondermeer door het feit dat er maar verkeer op enkelspoor mogelijk was tussen Chênee en Pèpinster, zonder kruisingsgelijkheid te Olne. Hierdoor werden de Thalys 9409, 9417 en 9433 Paris - Köln het ganse weekend omgeleid via de lijnen 40, 24 en 39, via Montzen en Visé. Hierboven het PBKA-stel 4346 passeert te Montzen als E 9433. Michel HANSENS.

FOTO 82-58 Op 25 augustus verlaat de 9417 gereden door de PBKA 4344 de dubbele tunnel van Veurs. Christian VANHECK.





CTRL tussen London en de Kanaaltunnel volledig afgewerkt

Philippe DE GIETER

Op 14 november 2007 werd door Network Rail een nieuw gedeelte van de CTRL-hogesnelheidslijn (Channel Tunnel Rail Link) in dienst gesteld tussen Ebbsfleet en het station van London Saint-Pancras (34 km). Voortaan worden Paris, Brussel en London van begin tot einde verbonden door hogesnelheidslijnen, hetgeen uiteindelijk een winst van een twin-

tigtaal minuten reistijd oplevert. Bovendien wordt de Eurostar voortaan niet meer in het station van Waterloo ontvangen, maar in London Saint-Pancras waar de installaties volledig werden gemoderniseerd.

Terwijl in Frankrijk, tussen Paris en Calais, de hogesnelheidslijn onmiddellijk, vanaf de opening van de Kanaaltunnel in 1994 in dienst werd gesteld voor Eu-

rostar-treinen met een commerciële snelheid van 300 km/h moesten, aan de andere kant van de tunnel, op Britse bodem, deze Eurostar-treinen gebruik maken van het bestaande spoorwegnet. De elektrische voeding (750V) gebeurde via een derde rail. Deze treinen moesten zich mengen met het plaatselijk verkeer, hetgeen hun gemiddelde snelheid tot 100 km/h beperkte. Boven-



Boven : [FOTO 82-59](#) ↑

Een beeld dat voortaan tot het verleden behoort: Doorrit te St-Mary Cray van de Eurostar 9037, Paris-Nord - London-Waterloo op 4 augustus 2007, bestaande uit de motorstellen 3206/3205.

De voedingsspanning (750 V gelijkspanning) wordt via een derde rail geleverd. Christian VANHECK.

← **Doorrit te Leuze van de koninklijke Eurostar, (stel 3106/3105 NMBS) bij de inhuldiging van de verbinding Brussel - London op 13 oktober 2007. Toen was enkel het gedeelte van de hogesnelheidslijn tussen Lille en de Kanaaltunnel in gebruik. Christian VANHECK.**

dien moest men rekening houden met het aantal beschikbare rijpaden, hetgeen de interesse voor de Eurostar Paris/Brussel - London bij de reizigers gevoelig verminderde. De rittijden bij de opening bedroegen 3u06 tussen London en Paris en 3u15 tussen London en Brussel. Richting Brussel werd de opening van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel in twee etappes verwezenlijkt, hetgeen een tijdwinst van 20 minuten toeliet vanaf 2 juni 1996 (opening van het baanvak Esplechin - Antoin) en van nog eens 15 minuten op 14 december 1997, die de duur van het traject London - Brussel verminderde tot 2u40.

Na de afwerking van de nieuwe lijnen op het vasteland, begon men met de werken in Engeland. Een eerste baanvak van 74 km tussen de uitrit van de Kanaaltunnel en de aansluiting van Fawkham in het noorden van Kent werd in dienst gesteld op 28 september 2003. Die liet een vermindering van de rittijd toe tussen Paris en London en tussen Brussel en London met ongeveer 15 minuten, d.w.z. 2u25 min. Het gaat niet alleen om de eerste hogesnelheidslijn in Engeland, maar tevens de eerste belangrijke lijn die werd aangelegd sinds meer dan een eeuw. Dit baanvak omvat een viaduct van 1,2 km over de rivier Medway en een tunnel van 3,2 km lengte en 13 m doorsnede onder de North Downs.



FOTO 82-60 Doorrit te Shortlands op 4 augustus 2007 van de Eurostar 9030 London Waterloo - Paris Nord, bestaande uit de stellingen 3001/3002. Christian VANHECK.





FOTO 82-61 Op 10 juli 2007, doorrit van Eurostar 9039 Paris - London, bestaande uit de stellen 3010/3009 te Bromley South. De reizigers die voor 9 december 2007 met de Eurostar reisden zullen zich de oude route herinneren waar de snelheid bedroevend laag was en de staat van het spoor dermate slecht was dat men in de rijtuigen zijdelingse bewegingen en schokken onderging. Christian VANHECK.

Tijdens de proefritten, voorafgaand aan de opening van het baanvak voor het treinverkeer, is op 30 juli 2003 een nieuw Brits snelheidsrecord op het spoor gevestigd, nl 334,7 km/h.

Het tweede gedeelte van het project, dat op 14 november 2007 werd opengesteld, strekt zich uit over een afstand van 34 km vanaf Ebbsfleet (dichtbij Northfleet) tot het station Saint-Pancras. Dit spoor loopt door een bebouwde stadswijk, en ligt voor het merendeel in tunnels. Het omvat twee nieuwe stations (Ebbsfleet en Stratford in Londen), een tunnel van 3 km onder de Thames nabij Dartford, vervolgens een tunnel met twee evenwijdige kokers van 19 km tot in het centrum van Londen. Bovendien zullen, vanaf de nieuwe dienstregeling van 9 december 2007, alle Eurostar-treinen voortaan in het station van Saint-Pancras toekomen in plaats van in het station van Waterloo. Het station van Saint-Pancras bevindt zich aan de andere kant van de Thames, in het hartje van de stad. Het werd voor deze gelegenheid volledig gemoderniseerd. De reizigers die hun reis noordwaarts willen verderzetten kunnen voortaan genieten van directe verbindingen, zonder verplaatsing van station naar station zoals dit het geval was wanneer de Eurostars in Londen-Waterloo toekwamen.

De volledige indienstname van de CTRL laat een opmerkelijke tijdswinst toe: 2u15 voor Paris - Londen en 1u51 voor Brussel - Londen.

Bij een proef- en promotierit op 4 september 2007 heeft een Eurostar het sta-

tion van Paris Nord met Londen verbonden in 2 uur, 3 minuten en 39 seconden. Vergelijk dit maar eens even met de 11 uren die noodzakelijk waren om dezelfde afstand af te leggen bij het invoeren van de Night-Ferry op 12 oktober 1936.

maandag t/m vrijdag				
eurostar	Bru.-MIZ	Lille	Ebbsfleet	London
9109	06.59	07.35	-	07.55
9113	08.05	-	-	08.56
9117	08.59	09.35	09.45	10.03
9127	11.59	12.35	12.45	13.03
9141	14.59	15.35	-	15.56
9145	16.05	-	16.45	17.03
9149	17.01	17.38	-	17.58
9153	17.59	18.35	18.45	19.03
9157	18.59	19.35	-	19.56
9165	21.02	21.39	21.48	22.04

zaterdag en zondag				
eurostar	Bru.-MIZ	Lille	Ebbsfleet	London
9109	06.59	07.35	-	07.55
9121	09.59	10.35	10.45	11.01
9127	11.59	12.35	12.45	13.03
9141	14.59	15.35	-	15.56
9149	17.01	17.38	17.47	18.03
9153	17.59	18.35	18.45	19.03
9157	18.59	19.35	-	19.56
9165	20.59	21.35	21.45	22.03
9165	21.02	21.39	21.48	22.04

maandag t/m vrijdag				
eurostar	London	Ebbsfleet	Lille	Bru.-MIZ
9106	06.00	06.15	-	08.56
9110	07.00	07.14	09.24	10.03
9114	08.05	-	-	10.56
9120	10.00	10.15	12.24	13.03
9132	13.00	13.15	15.24	16.03
9138	14.34	-	16.54	17.33
9146	16.35	-	-	19.26
9150	17.26	17.45	19.54	20.33
9154	18.35	-	-	21.33
9158	19.34	-	21.54	22.33

zaterdag en zondag				
eurostar	London	Ebbsfleet	Lille	Bru.-MIZ
9110	07.00	07.14	09.24	10.03
9114	08.00	08.15	-	10.56
9114	08.05	-	-	10.56
9120	10.00	10.15	12.24	13.03
9132	12.57	13.15	15.24	16.03
9132	13.00	13.15	15.24	16.03
9138	14.34	-	16.54	17.33
9144	16.04	-	-	19.03
9148	16.55	17.12	19.21	19.59
9154	18.31	-	20.51	21.33
9158	19.34	-	21.54	22.33

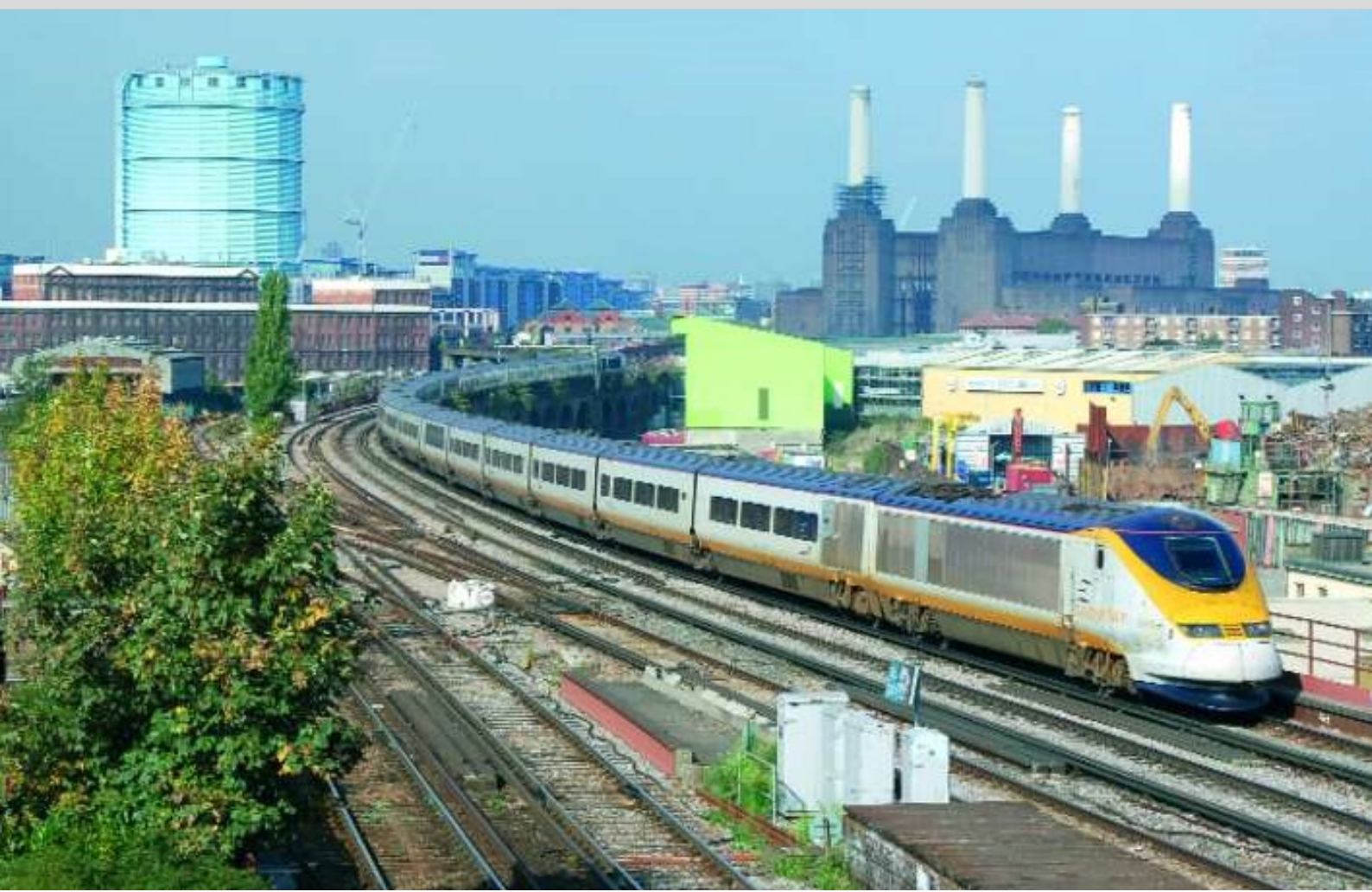


Aankomst van een Eurostar LondonWaterloo - Brussel-Zuid te Ashford op 11 april 2003, waar op dat moment het eerste gedeelte van de CTRL zijn voltooiing naderde (rechts in beeld), voor de indienstname op 28 september 2003.

Michel HANSENS.

FOTO 82-62 Het station van Wandsworth Road bood een typisch beeld alvorens men in London aankwam, met de indrukwekkende elektriciteitscentrale die de plaats beheerst en die heden als historisch monument is aangeduid. Zij werd door Pink Floyd gebruikt als afbeelding op hun album "Animals" dat verscheen in 1977. De centrale werd in dienst genomen in 1939 en is het grootste bakstenen gebouw in Europa. In 1983 werd zij gesloten. Doorrit te Wandsworth Road van de Eurostar 9132 London - Brussel op 15 oktober 2007, bestaande uit de stellen 3020/3019.

Christian VANHECK.



Heraanleg van de lijn 242

Het is al opmerkelijk dat een nieuwe industriële spoorlijn wordt aangelegd, maar dat dit gebeurt in de Borinage (regio Mons) is wel zeer uitzonderlijk! De lijn 242 verbond de "bundel" Criquelion, gelegen aan de lijn 100 tussen Saint-Ghislain en Tertre met de Darse Sud aan het kanaal Nimy - Blaton in Ghlin. Ze werd begin jaren '80 gesloten. Deze lijn werd oorspronkelijk begin jaren '60 aangelegd tijdens de uitbouw van het kanaal voor schepen van 1350 ton. De uitbouw van een industriezone in Ghlin-Baudour als vervanging van de wegwijnende steenkoolmijnen leidde tot de aanleg van een omvangrijke verkeersinfrastructuur met ondermeer de industriële spoorlijnen 242 en 247. Deze lijnen bedienden de Darses

waar een overslag van trein naar schip mogelijk was. Wegens een gebrek aan klanten werd deze infrastructuur echter nauwelijks gebruikt, ook omdat het kanaal pas door de opening van de scheepsliften in Strépy-Thieu in 2002 werkelijk schepen van 1350 ton kon verwerken!

De laatste klant aan lijn 242 was het bedrijf Socofer (schrootverwerking) dat één of twee wagens per week ontving.

De uitbouw van het kanaal en het toenemende ecologisch denken hebben voor een heropleving van het spoor gezorgd, zij het dan met andere partners.

Het belangrijke chemisch bedrijf Kemira, dat in Tertre een spoor aansluiting heeft, zal containers per schip ontvangen die naar het bedrijf gebracht moeten worden. Om lange vrachtwagenkolonnes te vermijden heeft IDEA (de regionale ontwikkelingsmaatschappij) als eigenaar van de industriezone de heraanleg van lijn 242

tussen Darse Sud en een reeds geplaatste wissel aan de vroegere bundel Criquelion besloten. De grondwerken zijn reeds begonnen en de lijn wordt op haar vroegere, volledig vernieuwde bedding aangelegd. De opening is in 2008 voorzien.

Op dit moment is nog niet geweten welke operator voor het transport zal instaan. Het is te hopen dat ook andere bedrijven van deze nieuwe infrastructuur gebruik zullen maken. Het zou voor wat meer activiteit in het vroegere vormingsstation van Saint-Ghislain kunnen zorgen, waar het nu wel heel kalm is...

Opbraak van lijn 31 Liers - Ans

Lijn 31 werd bij de invoering van de IC/IR-plan 1984 gesloten. Vanuit het station van Liers werden de verbindingsspooren over een lengte van ongeveer 200 m opgebroken. In het kader van het stedelijk vervoer binnen de Luikse agglomeratie werd de lijn in 1976 geëlektrificeerd. Maar voor dit doel werd ze uiteindelijk geen enkele keer gebruikt. In Ans zouden de semi-directe treinen Brussel - Liège (Guillemins) ontdubbeld of gekoppeld worden, een deel richting Montegnée en een ander deel voor lijn 31. De lijn was enkelsporig, maar in het station van Rocourt was kruisen mogelijk.

Na de opheffing van de reizigersdienst werd Rocourt bediend vanuit Ans, Rocourt - Liers werd onregelmatig bereden. Dit werd in 1996 omgedraaid bij de start van de ombouw van het station Ans en het opvullen van de insnijding van lijn 31. Het stuk Ans - Rocourt werd in 1996 definitief voor alle verkeer gesloten.

Heropening van de stopplaats Hergenrath

De stopplaats Hergenrath die op 1 juni 1988 gesloten werd (gelegen op de lijn 37 Liège - Duitse grens) is sinds de nieuwe dienstregeling terug geopend. Een twintigtal treinen stopt er dagelijks en de doelgroep zijn de pendelaars, wonend in het grensgebied. Er dient nog wel een parking aangelegd te worden.

Het Diabolo-project krijgt vorm

Na een jaar van overleg, heeft Infrabel samen met de privé-investeerders op 29 september een akkoord ondertekend in verband met het Diabolo-project rondom de nationale luchthaven van Brussel. Het hoofddoel van het project is het verbinden van de luchthaven met het noorden van Brussel (Vilvoorde, Mechelen, Antwerpen). In totaal gaat het over een investering van 540 miljoen euro. In oktober zijn de werken gestart, om uiteindelijk in juni 2012 afgerond te worden.



Tijdens de weekends van 30 september t/m 28 oktober werden grote werken uitgevoerd op lijn 50A tussen Beernem en Oostkamp. Er werd op verschillende plaatsen tegelijk gewerkt. Zo werden de dwarsliggers vervangen, perrons en seininrichting gemoderniseerd en een kleine brug vervangen.

De treinen werden omgeleid via lijnen 75/73/66 (Gent/Deinze/Lichtervelde/Brugge) wat natuurlijk een grote invloed had op de dienstregeling. Richting Brussel vertrokken de treinen 30 minuten vroeger, richting kust kwamen ze toe met 30 minuten vertraging.

Boven : Een goederentrein op lijn 73 zie je bijna nooit, DLC 41532 Aachen West - Zeebrugge te Pittem is een grote uitzondering.

Onder : FOTO 82-63 57983 Ronet - Zeebrugge, op 30 september, tussen Kortekeer en Lichtervelde.

Bruno MALFAIT - Alain DEFECHEREUX.



De Moskou - Frankfurt nu tot Amsterdam, Basel en München

Vanaf 9 december 2008 zal de internationale trein Moskou - Köln - Frankfurt anders samengesteld worden. Hij zal bestaan uit doorgaande Russische en Wit-Russische ligrijtuigen. De trein zal vanuit Moskou en Minsk rijden naar Amsterdam, Basel en München

Het nieuwe Treski-seizoen

De komende winter zal de NMBS opnieuw Treski-treinen via Duitsland naar Zuid-Oostenrijk laten rijden. De grote nieuwigheid is het aanbod van budgetvriendelijke ligplaatsen (€ 179 heen en terug). Er worden ook nog zitplaatsen aangeboden in comfort "Friends" (€ 120 heen en terug) of comfort "Privacy" (€ 139). Ze rijden op vrijdagavond 21 en 28 december 2007 en op 1 en 8 februari 2008 (de terugrit wordt de avond daarop aangevat).

SIDEROS afgevoerd

Sinds 2004 wilden de NMBS en de SNCF hun krachten samen bundelen op vlak van vervoer voor de metaalindustrie om zo een degelijke kwaliteit te kunnen bieden aan de hun klanten. Op 7 januari ondertekenden zowel mevrouw Idrac (SNCF) als Marc Descheemaeker (NMBS) de oprichting van dit nieuwe project waaraan de naam Sideros werd gegeven.

Maar momenteel zijn bij beide maatschappijen meerdere herstructureringen aan de gang, waardoor er een paar doelstellingen niet gehaald kunnen worden. Daardoor werd er in september 2007 samen besloten om een einde te maken aan de samenwerking en aan het project. Het waren vooral de financiële regelingen die moeilijkheden boden bij het op punt stellen van het project. Het bleek dus zeer complex te zijn om een evenwicht te vinden tussen de twee operatoren. In de toekomst zouden meer gerichte samenwerkingen wel mogelijk zijn tussen de twee maatschappijen.

Het Trein-Tram-Bus-biljet

Men wacht er reeds lang op, maar het gecombineerde vervoersbewijs voor trein, bus en tram zou vanaf 2010 beschikbaar zijn. De vervoersmaatschappijen NMBS, De Lijn, MIVB en TEC hebben belangrijke stappen gezet voor de realisatie ervan. Het zou gaan om een kaart die beschikt over een chip. Op de kaart zouden de identiteit van de gebruiker en de tarifaire formules van de afzonderlijke vervoersmaatschappijen komen. De kaart zou zoals een elektronische portemonnee kunnen heropgeladen worden. Een nieuwe maatschappij met de naam "Ubigo" zal het systeem beheren. De vier betrokken vervoersmaatschappijen en "Ubigo" ontvangen elk 20% van de aandelen. Het totale project zou 152,5 miljoen euro kosten.



FOTO 82-64 ↑ - FOTO 82-65 ↓ Naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van de Rijksdienst voor Pensioenen (RVP) werd tussen 17 en 28 september een speciale pensioentrein ingelegd die toegankelijk was in 10 stations. De trein bestond uit een exporijtuig van NMBS, een K-rijtuig en twee buffetrijtuigen van TSP. Van de NMBS werd verwacht een oude locomotief in te zetten. Bij gebrek aan de toelating voor onze 64.169. Boven de trein te Kortrijk en onderaan een zicht op de opschriften van het AK-rijtuig. Henk DE JONGHE.



Onder ↓ Op 24 augustus reed een buitengewoon transport tussen Marcinelles en Marienborn bij Helmstedt. Het ging om een onderdeel uit een walserij geladen op een Duitse dieplader type Uaais (UIC 35 88 995 3 208-9) met 12 assen! Dominique ALLARD.



Uitgave van nieuwe NMBS-spoorwegzegels

De eerste zegel met een waarde van 8,5 euro werd uitgebracht op 18 september naar aanleiding van de 100ste verjaardag van Hergé. Het ging om een voorstelling van Kuifje die aankomt in Chicago. De tweede zegel is een tweedelig exemplaar met een waarde van 2,50 en 3,50 euro, uitgegeven op 9 oktober voor het 50 jarig bestaan van de Trans Europ Express. De vierspannige locomotief 1801 en een DB TEE-dieselstel reeks VT11.5 werden uitgekozen als afbeeldingen.



Lanaken binnenkort terug bereikbaar via het spoor

Na meerdere jaren van overleg is het eindelijk zover: het gedeelte Maastricht - Lanaken (6 kilometer), van de toenmalige lijn 20 Maastricht - Beverst - (Hasselt) zal terug in dienst genomen wor-

den. Op 17 september gaf de Nederlandse minister van Verkeer de symbolische eerste spadesteek. De lijn was reeds 17 jaar buiten dienst (25 september 1990 voor het gedeelte Maastricht - Lanaken en sinds 15 oktober 1992 voor het gedeelte Lanaken - vertakking Beverst), maar binnen dit en 2 jaar zullen

de eerste goederentreinen terug rijden, ondermeer voor de papierfabriek Sappi (ODB 42 pagina 45). In november starten de werken bij Infrabel, met ondermeer het aanleggen van een ontvangstbundel te Lanaken. Het totale prijskaartje is geschat op ongeveer 124,5 miljoen euro.



Binnenkort 225'ers in Antwerpen-Noord.

FOTO 82-66 Vanaf 9 december 2007 zullen de bestuurders van Antwerpen-Noord met de diesellocomotieven reeks 225 van Railion rijden. De 225 028-0 verbleef begin september enkele dagen te Antwerpen-Noord voor het opleiden van de bestuurders. Zij keerde 7 september 2007 terug naar de Heimat in dubbeltractie met de 2010 met trein 44521 Antwerpen - Gremberg. De foto toont de aankomst te Montzen.

Michel HANSENS.

Testritten op de HSL 3

Tuc Rail voerde tijdens de eerste drie weken van oktober testen uit in de tunnel van Soumagne, gelegen op de HSL 3 (Chenée - Walhorn). Alle mogelijke technische en fysieke eigenschappen betreffende de lijn, de treinen, de installaties en het personeel dat in de omgeving van de sporen moet werken werden onder de loep genomen.

Medewerkers van het labo elektronica uit Mechelen en het CPS (Corporate Prevention Services - externe preventiedienst in de transportsector) namen deel aan verschillende metingen (druk, luchtverplaatsing, enz...). Ze plaatsten een testdummy (een persoon voorstellend) in de omgeving van de lijn richting Duitsland. Drie mogelijke scenario's werden meerdere malen uitgevoerd:

- een trein bestaande uit de 1604 en acht rijtuigen (I6 en I10) stond stil op spoor A, terwijl een "Thalys" op spoor B voorbijreed (met snelheden van 160 en 200 km/h);
- het spoor A vrij en doorrit van een "Thalys" op spoor B aan 160 en 200 km/h;
- het spoor B vrij en doorrit van een "Thalys" op spoor A aan 160 en 200 km/h.

HSL 4 : niet voor 2008?

Eerst voorzien voor juni, uitgesteld naar september en tenslotte voor december 2007... Dat was de planning voor de indienname van HSL 4 tussen Antwerpen en het nieuwe station Noorderkempen. Volgens de laatste berichten is de datum nu opgeschoven naar april of mei 2008! Reden : het afstellen van het ECTS-systeem...



De testtrein, acht I6/I10-rijtuigen gesleept door de 1604, verlaat de tunnel van Soumagne, in de richting van de viaduct van Battice.
Dominique ALLARD.

Dezelfde trein in de tunnel van Soumagne te Bay-Bonnet op 12 oktober 2007.
Christophe Tognée.



De 1602 te Athus

De B-Telecom-meettrein rijdt quasi dagelijks rond op het net. Op 11 september was hij actief op de Athus-Meuse. De 1602 stond op deze dag in voor de sleping. In het station van Athus ontmoette hij de 4013 van de CFL. De 4013 stond op kop van een stam DOSTO-rijtuigen, waarmee hij iets later een "régionalexpress" richting Luxembourg zou verzorgen.
Philippe GOUSSET.



"Leve de trein" is groot succes !

Het weekend van 15 en 16 september, opende de NMBS-groep de deuren van sommige van zijn normaal voor het publiek ontoegankelijke installaties. Zo was het o.m. mogelijk om de HST-werkplaats in Vorst (Brussel) of de seinhuizen van Brussel-Zuid en Leuven te ontdekken, evenals de recent opgerichte Traffic Control, de stations van Liège-Guillemins en Antwerpen-Centraal, de werkplaatsen Infrastructuur van Bascoup, Schaarbeek en Roeselare, de tractiewerkplaatsen van Charleroi-Sud en Antwerpen-Noord enz. Voor de gelegenheid werd oud materieel, dat door de NMBS-Holding (Historisch Patrimonium) wordt bijgehouden, tentoongesteld in het station van Brussel-Zuid: de koninklijke treinen van Leopold II en III, een houten GCI-rijtuig, de stoomlocomotief 12.004, de diesellocomotieven 5166, 6041 en 5404 en de elektrische locomotief 101.012. De eerbiedwaardige stoomlocomotief 29.013 van haar kant, reed speciale trajecten in lusvorm rond de hoofdstad, met M2-rijtuigen aan de haak. De 201.010 zorgde hierbij voor de tractie in de Noord-Zuidverbinding.

Er werd eveneens modern materieel tentoongesteld, terwijl een Thalys tussen Brussel-Zuid en Liège-Guillemins pendelde.

Deze manifestatie heeft een publiek van naar schatting 100.000 personen op de been gebracht. Een 100% geslaagde actie...

Het publiek kon eveneens een bezoek brengen aan de CW Infrabel te Bascoup, die op volle toeren draaide. Deze werkplaats is gespecialiseerd in de constructie van spoortoestellen. Verschillende machines voor spoorwerken waren in openlucht opgesteld. Christian DOSOGNE, 15 september 2007.



Op het spoor 3 te Brussel-Zuid konden de bezoekers beide koninklijke treinen van Leopold II en Leopold III bewonderen, evenals de indrukwekkende 12.004, 101.012, 6041 en 5404. Christian DOSOGNE, 15 september 2007.





De overbrenging van beide koninklijke treinen van Schaarbeek naar Vorst-Rijtuigen werd op 13 september door de 5166 en hun terugkeer op 17 september door de 5404 verzorgd.

↑ Boven: doortocht aan de ver-takking Kuregem (L 28) van de koninklijke trein van Leopold II gesleept door de 5166.

→ Rechts: terugkeer te Schaar-beek van de koninklijke trein van Leopold III.

Christian DOSOGNE.



FOTO 82-67 ↓

Twee dieselstellen van de reeks 41 pendelden elke 30 minuten tussen Charleroi-Sud en de Centrale Werkplaats van Bascoup.

Op 15 september hebben de 4105 en de 4108 zojuist Bascoup verlaten en rijden richting Piéton op de lijn 113.

Laurent JOSEPH.



DLC fuseert met CROSSRAIL



FOTO 82-68 Op 4 oktober 2007, doorrit te Langerwehe, tussen Aachen en Köln van DLC-trein 41527 met bestemming Antwerpen-Berendrecht, gesleept door de 185 567-5 (Bombardier 33773/2005) van Crossrail, geleased bij MRCE. Michel HANSSENS.



Het samengaan van privé-operatoren met als strategisch doel het versterken van hun diensten om ze meer competitief te maken en om licenties voor andere netten te verkrijgen gaat voort.

Zo heeft DLC op 3 oktober 2007 beslist te fuseren met de Zwitserse operator Crossrail. Sedert bijna een jaar werkte DLC reeds nauw samen met Crossrail. De nieuwe vennootschap draagt de naam Crossrail en heeft haar zetel in Wiler dichtbij Bern in Zwitserland. De

twee voormalige beheerders van DLC worden verantwoordelijk voor lopende zaken (Jeroen LE JEUNE) en logistiek (Ronny DILLEN), terwijl Paolo Alemanni zich met de financiën bezighoudt. Voorzitter wordt Tim Duncan.

Hierdoor wordt Crossrail de derde grootste Zwitserse operator. Dankzij de fusie kan Crossrail de volledige Europese Noord - Zuid as, vanaf de haven van Antwerpen, Nederland en Duitsland naar Zwitserland en Italië (dankzij het dochter-filiaal Crossrail Italia), doorlopen.

Crossrail werd op 1 januari 2006 opge-

richt en nam integraal het goederenverkeer over van het particuliere netwerk Regionalverkehr Mittelland (ter herinnering, het reizigersvervoer van RM werd op 24 juni 2006 door BLS overgenomen - zie ODB 74 pagina 28). Crossrail maakt deel uit van de Australische financieringsgroep Babcock & Brown.

Momenteel beschikt Crossrail over 37 locomotieven. Tegen 2009 moeten dat er meer dan 70 worden. Het park bestaat momenteel uit volgende locomotieven:

- 4 elektrische locomotieven type TRAXX F140AC2 (15 + 25 kV) 185 578 t/m 581, gehuurd bij CB Rail, goedgekeurd voor Zwitserland, Duitsland en Oostenrijk;
- 3 elektrische locomotieven type TRAXX F140AC2 (15 + 25 kV) 185 564, 566 en 567, gehuurd bij MRCE, goedgekeurd voor Zwitserland en Duitsland;
- 4 elektrische locomotieven Type TRAXX F140AC1 (15 + 25 KV), gehuurd bij RAG : Re 482 002 tot 005 (RAG 223 tot 226), goedgekeurd voor Zwitserland en Duitsland (inzet tussen Wiler en Duisburg);
- 2 elektrische locomotieven type TRAXX F140AC2 (1,5 + 3 kV= en 25kV~), gehuurd bij MRCE: E 484 901

Doorrit te Hochtenn van een trein gesleept door de 436 113-5 en 436 112-7 van Crossrail.

Patrice AIROLDI, 14 april 2006.



De Re 436 114 en 113 rijden langs de wijngaarden van Bossière. De vijf Re 4/4 III zijn de enige locomotieven die toebehoren aan Crossrail, alle andere worden geleased.

Patrice AIROLDI, 28 april 2006.

- en 902, goedgekeurd voor Zwitserland en Italië;
- 5 Re 436 111 tot 115 (ex. Re 4/4 III 111 tot 113, 141 en 161 van de EBT (Emmenthalbahn, het net dat leidde tot de geboorte van RM, ontstaan uit de fusie van SMB en VHB in 1997);
- diesellocomotief BB MaK type G1202 ex-NIAG (D), nummer 846 350;

en de 21 machines van DLC:

- 17 diesellocomotieven type Class 66 (PB 03, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, DE6301 t/m 6309);
- 3 elektrische TRAXX-locomotieven Re 482 008, 014 en 020 van SBB Cargo, goedgekeurd voor Duitsland en Zwitserland;
- Taurus ES64U2 066 van MRC.

→ **De Re 482 002-3 van SBB Cargo, gehuurd bij RAG en ingezet door Crossrail tussen Wiler en Duisburg, wacht op zijn volgende dienst in het gezelschap van twee Re 436. Depot Burgdorf, 17 februari 2006.**

Steve ROD.

↓ **Aankomst in Kandersteg van een Crossrailtrein gesleept door de 185 566-7 (MRCE) + 185 575-1 (CB-Rail) en geduwd door de 185 581-6. Na afkoppelen van deze laatste zal de trein de Lötschbergtunnel inrijden.**

Dominique ALLARD, 23 september 2007.



NEWS

privémaatschappijen

In 't kort...

● Sinds 27 augustus 2007 verzorgt Rail4chem tijdens de nacht een nieuwe trein vanuit Antwerpen-BASF, via Nederland (Roosendaal en Bad Bentheim) naar het Duitse Diepholz.

● DLC huurt vier nieuwe diesellocomotieven Class 66 bij CB Rail: op 9 oktober de DE 6306 en 6307; op 16 oktober 6308 en 6309. DLC beschikt nu over 17 Class 66'en. Bovendien zijn er nog 11 andere in bestelling, waarvan de levering



↑ Een van de twee G2000'en van Fret SNCF (500 1615) op kop van trein 41844 Rotterdam - Antwerpen-Schijnpoot. Dordrecht-Zuid, 4 september 2007. Michel DE Esch.

FOTO 82-69 ← Hier de aankomst van een G2000 van ECR (Euro Cargo Rail - maatschappij overgenomen door Railion), gesleept door de PB 20 van DLC te Montzen. Het konvooi had als bestemming de werkplaats van Kin-kempois. De testritten, uitgevoerd op 9 augustus (zie ODB 81 pagina 53), gaven geen volledige voldoening. Michel HANSENS.

FOTO 82-70 ↓ In het station van Montzen staan twee sporen ter beschikking van de diverse privéoperatoren. De locomotieven worden er regelmatig bevoorradt door tankwagens. Op 30 augustus werd de V201 van Rurtalbahn (G2000 - VSTF 5001 607/2005 geleased bij MRCE) voorzien van de nodige brandstof. Michel HANSENS.



5502

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering : 09-06-1961
Nummering : 205.002 : 09-06-1981
 5502 : 01-01-1971
Stelplaatsen: Kinkempois : 09-06-1961; Montzen: 04-09-1961;
 Kinkempois: 19-01-1962; Montzen: 19-04-1962; Kinkempois:
 06-09-1974; Jemelle: 27-08-1982; Latour: 01-06-1986;
 Kinkempois : 28-05-1990
Uit exploitatie : 01-09-2006
FOTO 82-71 *Hastière, 27 april 1988.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN



7343

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering : 21-09-1973
Nummering : 7343 : 21-09-1973
Stelplaatsen : Kinkempois : 05-10-1973
 Monceau : 30-04-1994
 Antwerpen-Noord : 31-12-2002
 Charleroi-Sud : 14-12-2003
Uit exploitatie : 03-07-2006
FOTO 82-72 *Châtelet, 3 maart 2004.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7357

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering : 27-12-1973
Nummering : 7357 : 27-12-1973
Stelplaatsen : Monceau : 27-12-1973
 Kinkempois : 14-03-1974
 Monceau : -11-1976
 Kinkempois : - -1983
 Hasselt : 12-02-1985
Uit exploitatie : 03-07-2006
FOTO 82-73 *Monceau, 26 maart 1983.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7360

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering: 01-1974
Nummering : 7360 : 01-1974
Stelplaatsen : Merelbeke : -01-1974
 Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994
 Merelbeke : 06-04-2001
 Schaarbeek (Infrabel) : 20-02-2005
Uit exploitatie : 03-07-2006
FOTO 82-74 *Clabecq, 11 februari 2000.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Het TTO-tramfestival

De TTO (Toerisme, Transport en Ontspanning aan de Noordzee) organiseerde ter gelegenheid van de Vlaamse "Dag van het patrimonium" haar tweede jaarlijkse "Tramfestival" tussen De Panne en Nieuwpoort. In de vroege ochtend stond een speciale tram, bestaande uit wagen 9855 en twee bijwagens, de tramliefhebbers voor het NMBS-stations van De Panne op te wachten. Gedurende de hele dag reden vijf historische trams volgens een halfuurdienst tussen De Panne Esplanade en Koksijde. Deze foto toont ons de aankomst van de speciale tram aan het station van De Panne. De 9985 werd in 1929 als bijwagen geleverd door "les Usines de Braine-le-Comte". In 1932 werd hij verbouwd tot motorwagen en hernoemd als 9985.

Christian DOSOGNE.



Een historisch tramkonvooi op normaalspoor

Op 22 en 29 september heeft de vereniging Tramania, in samenwerking met de CFV3V, een historisch tramkonvooi bestaande uit normaalspoormaterieel laten rijden tussen Mariembourg en Treignes. Het konvooi bestond uit stoomlocomotief 808 (gebouwd door Saint-Leonard te Liège in 1894 en tot in 1960 ingezet op de buurtspoorweglijn Groenendaal - Overijse), pakwagens C7502 en de bijwagens C 1505 en C 2000 (beide afkomstig uit het museum van Schepdaal). Men nam in Treignes de tijd voor het maken van een retrofoto. Chr. DOSOGNE.





ASVI : twee mooie restauraties

Het traditionele festival van de ASVI vond zoals ieder jaar plaats in het weekend van 15 augustus. Wagen N 10480 (gebouwd in 1954 door de NMVB-werkplaats te Kuregem) verliet voor het de eerst de werkplaats na haar restauratie. Ze werd voorzien van een stroomafnemer, waardoor ze op het TEC-net kan rijden. Ook kreeg ze het voorlopige nummer N 10490 (groep Leuven) toegewezen.

De tweede gerestaureerde tramwagen is de S 9974. Op 14 september bereed hij het totale TEC-tramnet van Charleroi tot in Anderlues.



Wagen N 10490 deed zijn eerste rit na de succesvolle restauratie op de lijn Lobbes - Thuin, hier ter hoogte van het kerkhof van Thuin. 15 augustus 2007.

Christian Dosogne.

De S 9974 met bijwagen 19405 op de pre-metrolijn Charleroi - Anderlues op 14 september 2007. Deze opname werd gemaakt in het station "la Providence", in de onmiddellijke omgeving van de cokesfabriek van Marchienne. Deze fabriek beleefde haar laatste dagen en werd in november stilgelegd.

Christian DOSOGNE.



Gisteren



Het station van Lot werd op 18 mei 1840 geopend door de Belgische Staat en dit naar aanleiding van de inhuldiging van de sectie Brussel - Tubize op de lijn naar Mons. Op de bovenste foto zie je de overweg aan het station begin vorige eeuw. Op dat ogenblik lag er nog geen derde spoor. De overweg werd begin jaren 1960 vervangen door een brug als gevolg van de elektrificatie van de lijn. De foto links toont de huidige situatie, de huizen zijn dezelfde gebleven. Documenten en foto's Christian DOSOGNE.

Begin van de jaren '90 moest het station wijken voor de aanleg van de hogesnelheidslijn naar Paris. Tussen Brussel en Halle werd een dub-

96

LOT

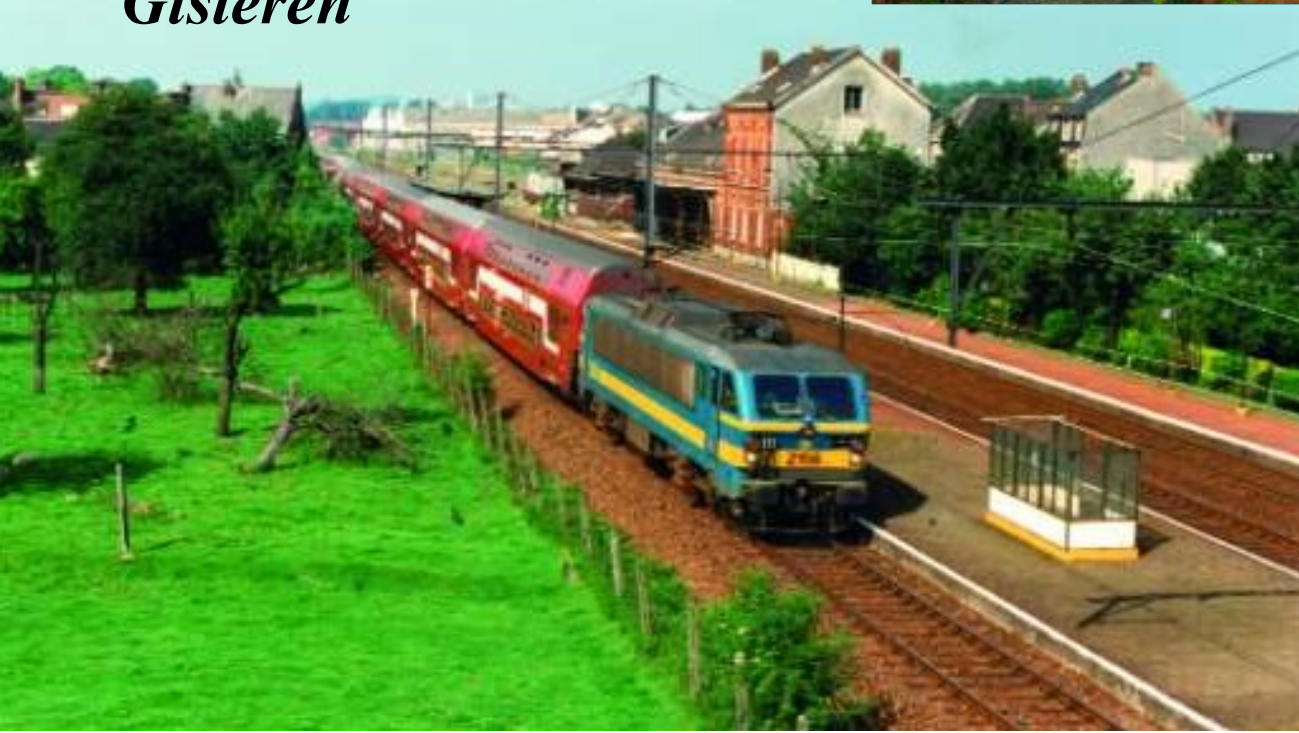
bel snelspoor aangelegd (huidige lijn 96N) en het gebouw viel binnen dat tracé. Het werd afgebroken in februari 1995. Rechts : nog net zichtbaar, zien we lijn 96N waar vroeger het station stond.

Onder : FOTO 82-75 werd genomen op 9 juli 1991 op het ogenblik dat een P-trein met M5-rijtuigen voorbij reed. Christian DOSOGNE - Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Vandaag



Gisteren



PAKWAGEN TYPE FLAMME

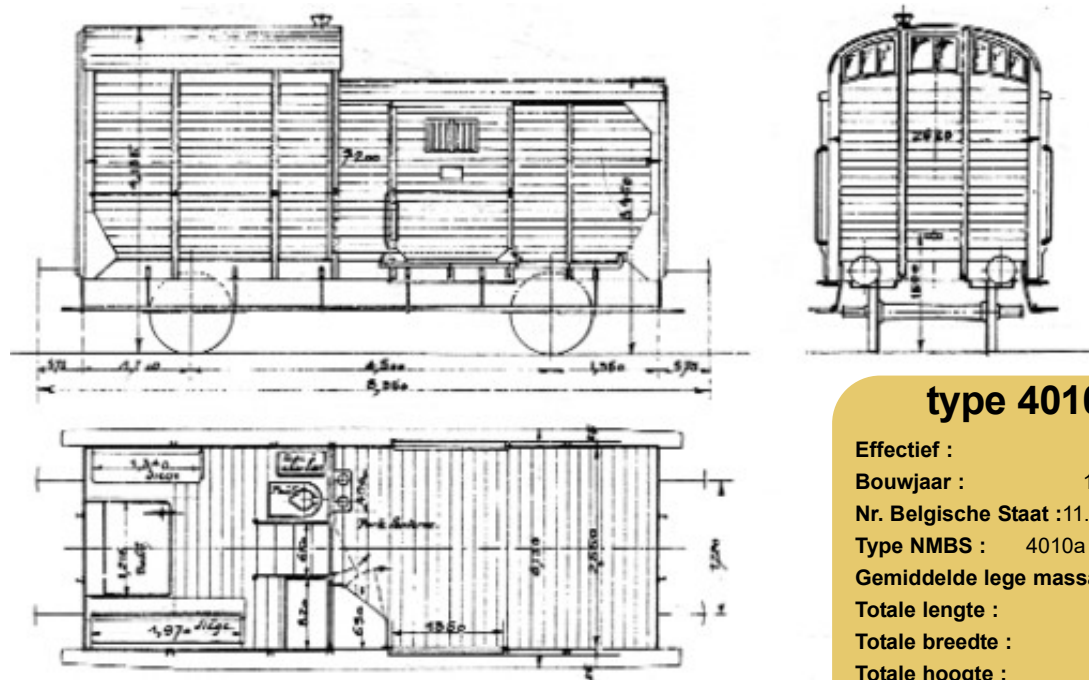
4010 B1

In 1910 nam de Belgische Staat een nieuwe reeks rempakwagens in gebruik, uitgerust met een verhoogd remhuisje. Het was een ontwerp van de befaamde ingenieur Flamme. Deze rijtuigen waren voorzien om ingezet te worden in goederentreinen. Er werden in totaal 619 exemplare geproduceerd: tussen 1910 en 1925 (30 besteld in 1910, 48 in 1912, 40 in 1913, 301 in 1914 en 200 in 1925). Ze werden - niet doorlopend - genummerd van 11334 t/m 11826.

Het grootste compartiment voor de pakjes en de bagage was toegankelijk via 2 dubbele klapdeuren of 2 schuifdeuren (11863 t/m 12062). Een tweede kleinere en verhoogde afdeling was voorbehouden voor het begeleidingspersoneel en was via een kleine

trap bereikbaar. Verder was er een tafel voorzien, met 2 zitbanken, een kachel en een kolenbak. Op de rijtuigen die na 1913 waren gebouwd was er bijkomstig een urinoir en een lavabo voorzien. Door een aantal vensters kon langs de bovenzijde de ganse trein geïnspecteerd worden.

Bij de NMBS werden de rijtuigen geklasseerd als type 4010a en later 4010 B1. Ze werden vooral ingezet in goederentreinen, maar soms ook in reizigerstreinen. Enkele kregen de UIC-nummering 30 88 949 0 000-x t/m 099-x en werden het type 4010B1. De laatste werden uit dienst genomen rond 1971 en werden nooit voorzien van assen met rollagers.

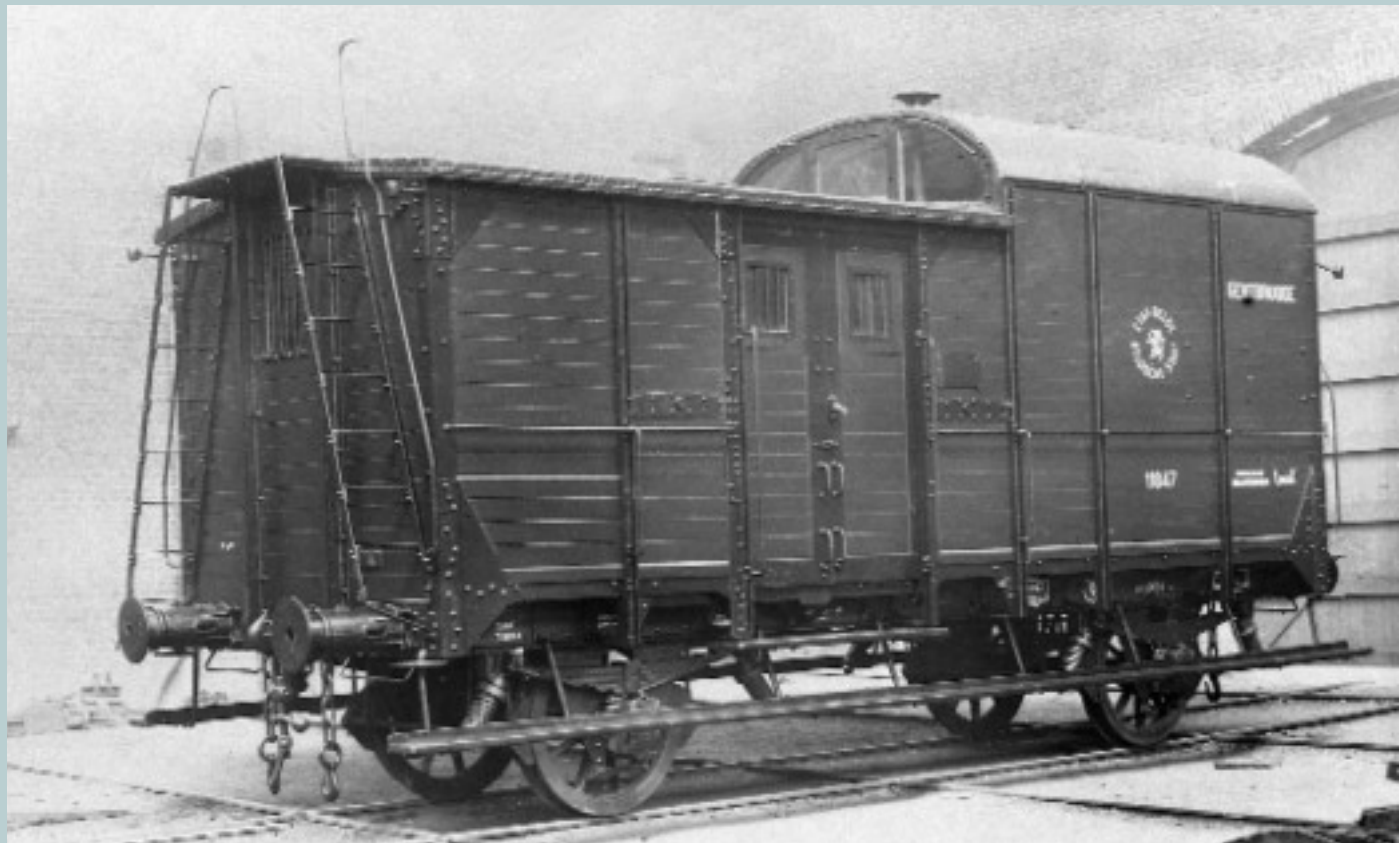


Pakwagen Flamme type 1925 met schuifdeuren

type 4010 B1

Effectief :	619
Bouwjaar :	1910 t/m 1925
Nr. Belgische Staat :	11.334 t/m 12.062
Type NMBS :	4010a later 4010 B1
Gemiddelde lege massa :	20,44 t
Totale lengte :	8,350 m
Totale breedte :	3,070 m
Totale hoogte :	3,645 m
Diameter van de wielen :	1,010 m

De Flamme-pakwagen type 1919 met nummer 11847 gefotografeerd bij het verlaten van de "Ateliers de constructions de Forges, Usines et Fonderies" te Haine-Saint-Pierre in 1919. Langs elke zijde was het rijtuig voorzien van een dubbele klapdeur. Verzameling TSP.



40 jaar geleden ...



Na de schrapping van de motorstellen type 1935, werden acht van hen door de Postreijen aangekocht en in 1967 en 1968 omgevormd tot posttreinen. Alleen de beide aangedreven rijtuigen werden behouden. Zij werden aanvankelijk genummerd van 221.801 t/m 808. Vervolgens, in 1974, van 951 t/m 958 en tenslotte, in 1986, van 001 t/m 008. Zij bleven in dienst tot in 1989. De 221.801 verliet als eerste de Centrale Werkplaats van Mechelen op 1 december 1967. Ons document toont de aankomst van de 221.802 bij de werkplaats elektrische tractie van Schaarbeek op 3 maart 1968. Foto: Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.

FOTO 82-76 Op 12 november 1977 heeft de NMBS de laatste vijf motorstellen van het type 1939 (de 001, 002, 004 t/m 006) geschrapt. Zij werden reeds alle buiten dienst gesteld en uitgeweken sinds augustus 1976. De 009 (prototype van 1946) en de 050 (het prototype van 1951) werden samen uit dienst genomen. De foto, gemaakt in Schaarbeek op 28 september 1977, toont de 004 en het prototype 050. De overige genoemde motorstellen werden op andere - op deze foto niet zichtbare - sporen uitgeweken. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden ...



30 jaar geleden ...



FOTO BD-262 Om het hoofd te bieden aan de voortschrijdende elektrificatie van het Belgische spoorwegnet, heeft de NMBS vanaf 1967 een nieuwe reeks 2-ledige motorstellen in dienst genomen. Zij geleek erg op de vorige reeks van 1962 (de 151 t/m 270) en onderscheidde zich hiervan slechts door éénbenige stroomafnemers en dubbele koplampen. Deze reeks werd in verschillende schijven geleverd tot in 1979 : 601 t/m 640 (1967), 641 t/m 664 (1970-1971), 665 t/m 730 (1971-1975) en 731 t/m 782 (1978-1979). Vanaf de 665 werd de traditionele besturing, uitgerust met JH-servomotoren en weerstanden vervangen door een elektronische besturing met thyristoren. Algemeen zicht op het eerste motorstel, 228.601 in Oostende in augustus 1967. Het werd slechts enkele dagen daarvoor, op 23 juli 1967 aan Kinkempois geleverd. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.

FOTO 82-77 De car-wash van Schaarbeek werd in 1977 opgestart. Op 21 december 1977 wordt een internationale trein, samengesteld uit de 2218 met Joegoslavische rijtuigen, door de car-wash getrokken door de 8055. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden ...



50 jaar geleden... CFL in kleur



FOTO BD-267 - FOTO BD-268 Deze beide foto's tonen dezelfde cokestrein, die het viaduct van Pfaffentaler te Luxemburg (lengte 252 m) overschrijdt op 14 maart 1957. Boven zien we de kop van de trein, getrokken door een stoomlocomotief type 5600 (identiek aan het Duitse type 52) en bijgestaan door een nieuwe diesellocomotief van de reeks 850/900 (Brissonneaux & Lotz 1956-1959). Op de foto onderaan bemerken we aan staart van de trein een tweede stoomloc type 5600 die de trein opduwt. De sectie Dommeldange - Luxembourg (+/- 4,6 km) van de Noordlijn bevat een steile helling van maar liefst 12,5‰, die het noodzakelijk maakt dat zware goederentreinen, zoals deze cokestrein, moeten opgeduwd worden. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





FOTO BD-269 In 1957 zien we in het station van Athus, rechts op spoor 3, een CFL-trein, samengesteld uit een dieselmotorwagen van de reeks Z 151 t/m 160 gekoppeld aan een bijwagen van de reeks RZ 1050 t/m 1061. Links op spoor 1 zien we een Brosse-motorwagen van het type 553 van de NMBS die wacht op het vertrek naar Virton. Achter de CFL-motorwagen zien we stoomloc 26.057 van de werkplaats Latour rangeren in de goederenbundel.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.

FOTO BD-270 Begin jaren '60 komt een omnibus, samengesteld uit een locomotief reeks 3600 en drie-assige rijtuigen, aan te Luxembourg. Deze rijtuigen komen van het Prince Henri-net (reeks C 410 t/m 465 wat betreft de eerste drie zichtbare rijtuigen). Dit type rijtuig is in meerdere schijven gebouwd tussen 1905 en 1934, de eerste tien door de "les Ateliers de La Dyle" in Leuven. Bij het ontstaan van de CFL in 1946, zijn de 44 nog bestaande rijtuigen vernummerd in de reeks CFL 3136 t/m 3179. De laatste exemplaren verdwenen in 1967 bij de indienstname van de Wegmann-rijtuigen.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.

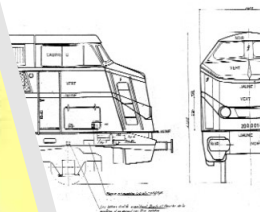
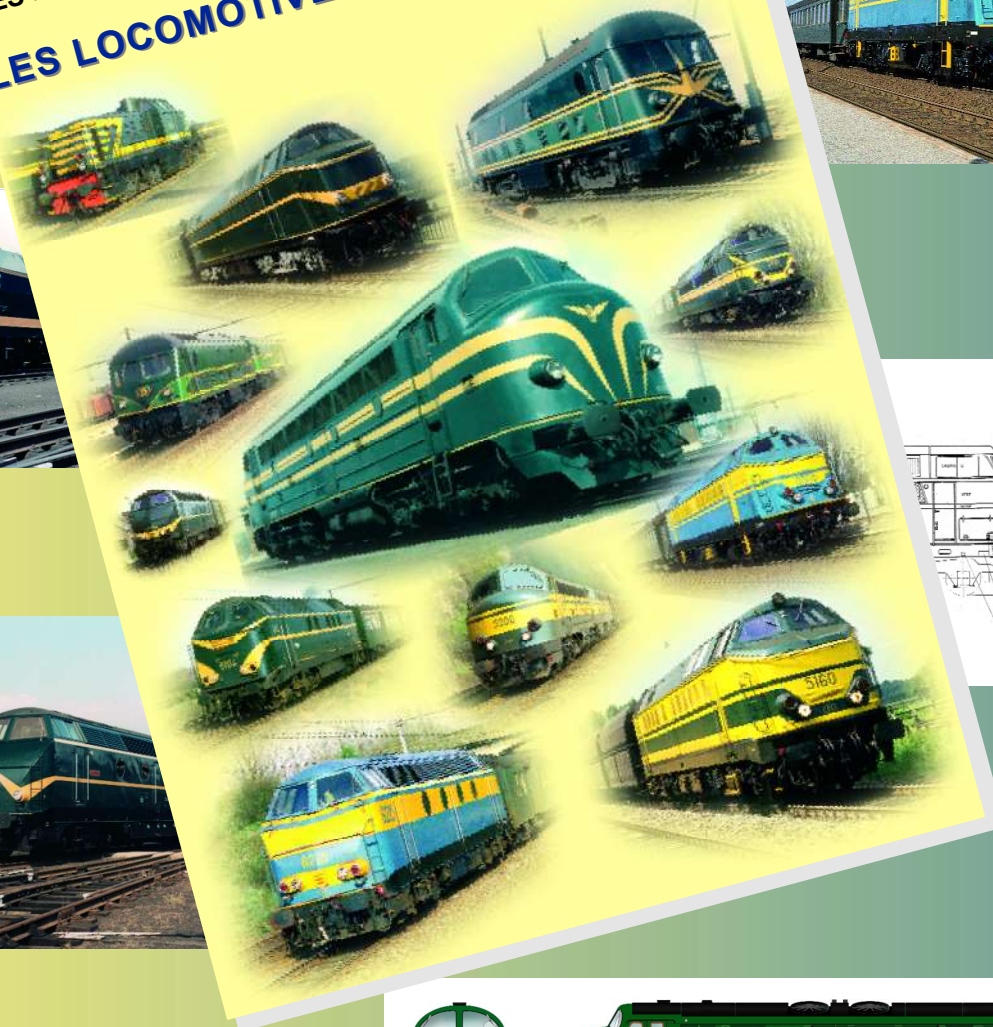


LES DÉCORATIONS DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I

LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

LES DÉCORATIONS DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME 1
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE



De livreien van de Belgische locomotieven boeien elke spoorwegliefhebber. Jean-Luc VANDERHAEGEN heeft over dit onderwerp een ware encyclopedie geschreven.

Het eerste deel bespreekt tot in detail de lijndiesel-locomotieven. Dit boek telt 288 pagina's, verdeeld over vijf hoofdstukken waarin telkens de originele schildering, de groene livrei, de groene livrei "1970", de gele en tenslotte de blauwe kleurschikking worden besproken.

In een laatste hoofdstuk worden de livreien schematisch voorgesteld.

Elke locomotief wordt tot in detail beschreven. Het boek telt 500 foto's en schema's in kleur, met bijhorende onderschriften.

Dit boek wordt uitgegeven in A4-formaat, heeft een harde kartonnen kaft en is met linnendraad ingebonden. De tekst in ééntalig Frans. De verkoopprijs bij verschijning - voorzien tegen het einde van dit jaar - bedraagt € 59 + verzendkosten.



Formaat A4 - glanzend papier - harde kartonnen kaft - meer dan 500 foto's, plans en schema's in kleur.

€ 59 - 1905 g - mededeling: "DECORATION 1"

N i e u w !

LOCO 2008

Onze kalender LOCO 2008 is beschikbaar en telt zoals steeds 12 foto's van Belgisch en Luxemburgs spoorwagematerieel:

- diesellocomotief 1819 CFL te Vielsalm;
- motorwagens 4404 + 4403 te Oudenaarde;
- motorstel 203 te Goffontaine;
- diesellocomotief 6229 op lijn 60 Dendermonde-Brussel;
- diesellocomotief 904 CFL op de lijn Ettelbruk - Colmar-Usines;
- Benelux-motorstel "Hondekop" te Lage-Zwaluwe;
- 4605 en 4506 te Dorinne-Durnal op lijn 128;
- elektrische locomotief 122.038 op vrachtwagen voor expo '58;
- 7313 te Feluy-Zoning;
- diesellocomotieven 6086 + 6019 van CCM te Momignies;
- diesellocomotief 6406 te Zichem;
- stoomlocomotief 64.169 van TSP aan de tunnel van Purnode.

Formaat A3 - blinkend papier - spiraalbinding

€ 10 - 550 g - mededeling : "LOCO 2008"



€10

UW ABONNEMENT *EN LIGNES* - OP DE BAAN

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

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

Om u te abonneren of om uw abonnement te verlengen volstaat het om - in België - € 36 op rekening 001-1201789-35 van het TSP-Brussel over te schrijven met de vermelding "abonnement 2008". Vanuit het buitenland kan u gebruik maken van de op blz. 3 genoemde modaliteiten om de som van € 42 over te maken. Het eerste nummer van 2008 zal in februari verschijnen. We verzoeken u om uw abonnement VOOR 31 DECEMBER 2007 in orde te brengen. We leggen hier de nadruk op omdat enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald een verminderingkaart krijgen die recht geeft op 10% reductie op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of andere manifestaties waar TSP een stand heeft. Met dank aan de vrijwilligers... en voor het vertrouwen dat u in het TSP en zijn medewerkers stelt.

EEN NIEUWE DVD REIZEN VAN TSP

Geert MAES, een van onze leden, heeft een DVD samengesteld over alle TSP-ritten uit de periode 2002-2005. Een greep uit het aanbod : afscheidsritten van de reeksen 16, 22/25, 51, 54, 59, 62, 80, 84, 85, het afscheid van de poststellen, van de lijnen 109, 141 en van de Vennbahn.

De gerestaureerde TSP-locomotieven 5941 en 7005 worden niet vergeten. Het "musée du Rail" en "le Chemin de fer du Bocq" komen eveneens aan bod.

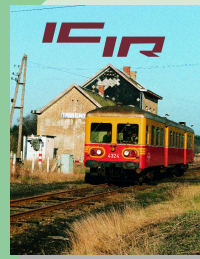
Herbeleef deze onvergetelijke ogenblikken en geniet van 87 minuten puur spoorwegplezier.

Deze DVD wordt aangeboden in een plastic mapje; de verkoopprijs bedraagt € 25 + verzendkosten (150 g, € 1,70). Bestellen kan door storting op rekening 001-1201789-35 van TSP met vermelding "DVD TSP".

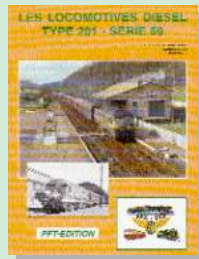
Voor betaling: meer informatie op pagina 3 van *OP DE BAAN*.



€25



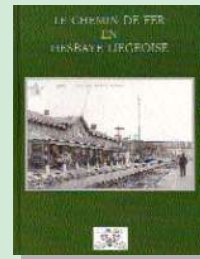
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - 1250 g



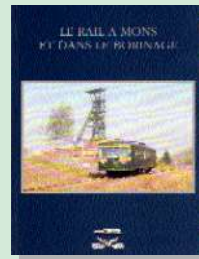
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



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



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



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.
 A4 - 160 pagina's
 258 foto's
 € 23,50 - 750 g



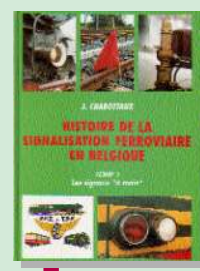
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



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



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



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.
 A4 - 256 pagina's
 220 foto's
 € 35,00 - 1250 g



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



SNCB 75 NMBS
 Dit werk toont beelden van de markantste gebeurtenissen in de 75-jarige geschiedenis van de NMBS (1926 tot 2001).
 21 x 27 cm - 166 foto's (z/w en kleur)
 176 pagina's - € 35,00 - 1250 g



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



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



A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans.
 Gekartoneerde kaft
 € 59,00 - 1950 g



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

Op de Baan

OP DE BAAN

- abonnement 2008 (débuté au 01-01-2008)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00



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

verzamelband voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

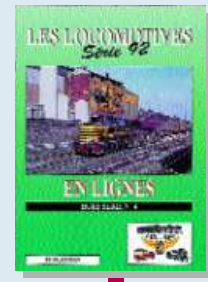
EN LIGNES - hors série



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



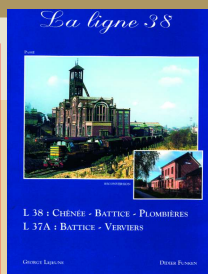
hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 12,27 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pagina's
 100 foto's
 € 14,75 - 255 g

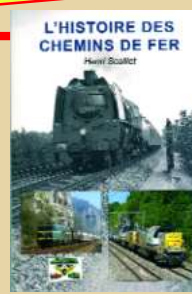
Boeken (TSP- en andere edities)

■ Le rail bruxellois en images (TSP-editie)	€ 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique - tome I (van Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
□ Vapeur en Belgique - tome II (van Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFL)	€ 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69	400 g
- volume II	€ 36,69	550 g
■ De buurtspoorwegen van de groep Leuven	€ 24,54	800 g
□ België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
■ Buurtspoorwegen in Brabant	€ 42,14	1300 g
□ BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g
□ Stationsarchitectuur (deel I)	€ 46,64	1050 g
□ Stationsarchitectuur (deel II)	€ 46,64	1050 g
□ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
□ La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han	€ 49,00	1300 g
□ La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN)	€ 23,00	750 g



LA LIGNE 38
 Geschiedenis van de lijn Chênée - Plombières en Battice - Verviers. Formaat A4, 182 blz., meer dan 300 foto's. Prijs: € 23 + verzendkosten (750 g). Mededeling: L38

NIEUW



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet vertelt op zijn typische wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft de situaties die hij persoonlijk heeft beleefd. Het boek telt 208 pagina's en is verrijkt met 200 z/w-foto's en schetsen. € 20 (600 g). Mededeling: histoire CF

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 78-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 78-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-11-2007; leveringsdatum: +/- 15-01-2008.

Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!
 Inlichtingen en bestellingen :

☎ +32 (0) 65 72 80 72 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ philippe.scholl@swing.be
 Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

□ Prijs per foto € 1,00 7 g

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prijs per foto : € 3,72 7 g

Fotosthema's

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

■ Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
■ Nr. 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 Salzinnes"	€ 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 : Homologatietritten (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 78 : De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g
□ Nr. 79 : De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
□ N° 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128	€ 10,00	75 g
□ N° 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 82

De 12 locomotieven van de reeks 11 op kop van de Beleuxtreinen in oorspronkelijke geel-rode livree.



Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.)

mededeling : FOTOTHEMA 82

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,	€ 4,00	60 g

LOCO-kalenders

□ Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005, 2007 :

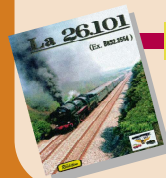
per kalender : € 5,00 750 g

□ **LOCO 2008 :** € 10 750 g



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



La 26.101

De TSP-reizen

NIEUW !



Bestelling en verzendkosten

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

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

	BELGIË	EUROPA
t/m 100 g	€ 1,10	€ 2,20
t/m 250 g	€ 1,70	€ 4,50
t/m 350 g	€ 1,70	€ 4,50
t/m 500 g	€ 2,70	€ 7,90
t/m 1000 g	€ 2,70	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,80	€ 13,10
t/m 5000 g	€ 9,60	op aanvraag

■ Artikel bijna uitgeput

