

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 74 - augustus 2006 - € 8,50

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :
KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



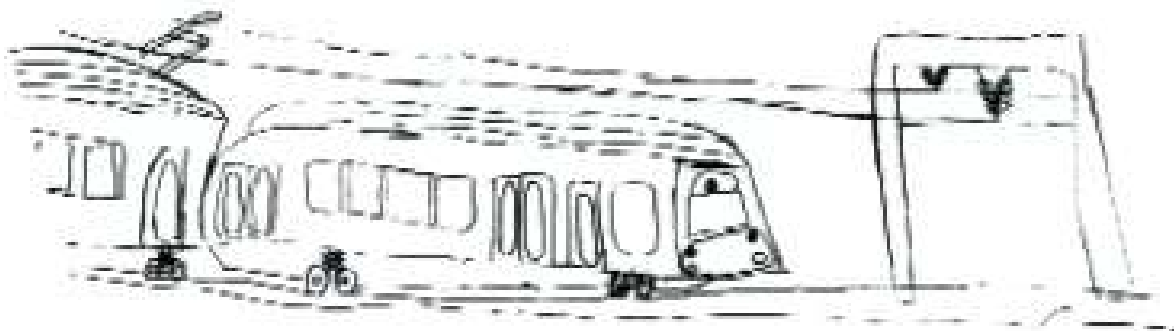
TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

Voorwoord

Het is vakantie! Hopelijk voor iedereen een zalige tijd in de zon, een tijd om op adem te komen uiteraard met ons geliefd blad bij de hand... De traditionele reis voor het grote publiek, in augustus, zal niet kunnen doorgaan zoals voorzien. De NMBS heeft ons voorgestelde parcours in Frankrijk niet kunnen laten goedkeuren, noch het traject langs de Baai van de Somme, noch dat langs Longwy. Deze laatste bestemming hebben we trouwens vorig jaar ook al moeten laten vallen. De opdeling van de NMBS in drie verschillende organisaties en een gelijkaardige opdeling in onze buurlanden maakt blijkbaar dat niemand nog beslissingen kan nemen! Uiteraard zijn de spoorwegmaatschappijen zo winstgevend dat ze het zich kunnen veroorloven een trouw cliënteel, bovendien echte liefhebbers, te verwaarlozen. De Europese richtlijnen hebben dit proces ongetwijfeld versneld, maar de spoorwegmaatschappijen hebben het blijkbaar toch heel moeilijk hun oude gewoonten aan te passen en gewoon te zorgen voor een goede service voor diegenen die tegenwoordig zo graag "klanten" worden genoemd.

Hoe dan ook, laat niets u weerhouden te profiteren van onze andere activiteiten.

Veel leesplezier!



OP DE BAAN wordt niet alleen gelezen door de "grote mensen", maar ook door zeer jonge lezertjes. Getuige deze zeer mooie tekening van een motorstel type 96. Ze werd ons toegestuurd door Thibault, 10 jaar, en trouwe lezer van ons blad. Dank u Thibault en veel geluk met je mooie passie! Jean-Luc VANDERHAEGEN, hoofdredacteur.

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 : "Journal du chemin de fer" nrs. 49 t/m 145. ☎ +32 (0)476 49 80 90.

TE KOOP : volledige verzameling "La Vie du Rail" vanaf nr. 1 (1938) t/m het laatste nummer van 2004; postkaarten van oude en nieuwe stations en Belgische locomotieven, verzameling kepies, foto's, technische boeken, boeken over spoorwegen in het algemeen (F, NL, D), oude handboeken voor personeel, Au Fil du Rail, treinbiljetten, affiches, petroleum- en seinlampen, Westinghouse-remkranen. Doe een offerte bij Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, B - 9000 GENT. + 32 (0)9 221 05 26 of +32 (0)473 98 40 31

TSP-agenda

- **Zaterdag 22 juli 2006** : speciale trein Brussel naar Spontin en Dorinne-Durnalle;
- **9 en 10 september 2006** : Dagen van het Patrimonium. "le Musée du Rail" te St.-Ghislain is geopend.
- **Zaterdag 30 september 2006** : reis naar het "Drielandenpunt"
- **Zaterdag 9 december 2006** : Ruilbeurs in "le Musée du Rail" te St.-Ghislain
- **van 27 april t/m 7 mei 2007** : grote TSP-reis naar Oekraïne - zie p. 16.

Bij U al op de baan ?



Meer info: 052/203 303
info@veilingenvercauteren.be

kleine oplage !



Déjà en ligne chez vous ?



Plus d'info: 052/203 303
info@veilingenvercauteren.be

Série limitée !

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 DESCHEPPEL.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, BASF, Armand BEERLANDT, Michel BOURGEOIS, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Thierri HEYLEN, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, G. LAURENT, Christophe MAURICE, Christian MICHEL, Daniel MOENS, Julien Mulpas, de NMBS, Thierry NICOLAS, Ch. OCSINBERG, Nick ONGENA, Eric en Hans PAULUS, Guy PETTINGER, Steve ROD, C. RUQUOY, John St. MARTIN, C. SCHMIDT, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, TRANSNICO, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Nico VANDEBUERIE, Ph. VANDELOISE, Christian VANHECK, Johan VANDEREYCKEN, Peter VAN GESTEL, Jef VAN OLMEN, Jeroen WECKERS.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2006

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 2006". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van het TSP te Brussel.
- Indien u in het buitenland woont heeft u meerdere mogelijkheden :
 - u kan een overschrijving doen waarbij u de internationale code (BIC) van de bank, GEBABEBB, en het volledige rekeningnummer vermeldt : BE57-0011 2017 8935;
 - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden;
 - indien u in Frankrijk woont kan u de som storten op de postzichtrekening 1374917V026 van het TSP (59900 Lille).

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf 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 : Dave Habraken : ☎ +32 (0) 495 64 83 82
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

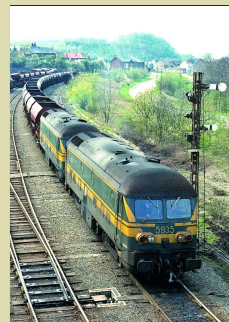
Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 74 - AUGUSTUS 2006



VOORPAGINA :

De 5117 in de kleuren van de 5001 naar aanleiding van de geboorte van het schaalmodel (HO) van MEHANO. Museumbevoorplaats Saint-Ghislain, 6 juni 2006.
Foto TSP / Philippe SCHOLL



ACHTERPAGINA :

Op 22 maart 1983 verlaten de 5935 en 5929 van Haine-Saint-Pierre het station van Quenast met een ballastrein met bestemming Schaarbeek. Pierre HERBIET.

I N H O U D

| | |
|--------------------------------------|----|
| Het TSP tot uw dienst - Voorwoord | 2 |
| Nieuws van eigen huis | 4 |
| Verlaagde wagen 3000S | 17 |
| De P8 - De 64.169 van het T.S.P. III | 18 |
| Buitenlandse actualiteit | 26 |
| LGV Est | 32 |
| Belgische actualiteit | 37 |
| Statistieken | 37 |
| Elektrische locomotieven | 37 |
| Diesellocomotieven | 39 |
| Motorstellen | 40 |
| Hoge snelheid | 41 |
| Allerlei | 42 |
| Infrabel | 44 |
| Privé-maatschappijen | 45 |
| rail4chem | 46 |
| De HSL-werf | 52 |
| Schrappingen | 58 |
| Gisteren - Vandaag | 63 |
| Er was eens ... | 64 |
| TSP-boetiek | 66 |

NIEUWS VAN EIGEN HUIS



FOTOTHEMA 73 Een algemeen zicht op de 5001 in de museumbewaarplaats te Saint-Ghislain op 6 juni 2006.
Foto TSP / Philippe SCHOLL.

WEDERGEBOORTE VAN DE 5001

Naar aanleiding van het uitbrengen door MEHANO van een 51 in HO, en dit in verschillende varianten, o.a. een blauwe 5001, contacteerde deze firma ons om te zien of we geen "blauwe" 51 konden presenteren in het atelier van Kinkempois op 10 en 11 juni 2006. Het TSP heeft voorgesteld de 5117 "om te toveren".

Deze locomotief staat in Saint-Ghislain als orgaandonor voor het onderhoud van onze andere 51'en. De stuurcabines zouden trouwens binnenkort gedemonteerd worden om overgeplaatst te worden op de 6003.

In de loop van de maand april heeft de ploeg van Saint-Ghislain zich ontfermd over de metamorfose van de 5117 naar de 5001.

Wie op 13 mei op de ruilbeurs was kon trouwens een volledig opgeschuurd 5117 zien, helemaal klaar om herschilderd te worden. De Centrale Werkplaats van Salzennes gaf ons een staal blauw dat destijds gebruikt werd om de 5001 te schilderen. Begin juni was de 5001 helemaal herrezen!

Hoed af voor heel de ploeg van Saint-

Ghislain!

Ze is uiteraard niet helemaal identiek aan de echte 5001, onder andere bepaalde stukjes van het dak zijn niet helemaal conform, maar je moet al zéér goed kijken om dat te zien!

Op 10 en 11 juni werd de 5001 gepresenteerd in Kinkempois, samen met de gele 5183 van het TSP en de 5166 in groene livrei, behorende tot het historisch patrimonium van de NMBS.

De 5001 moet trouwens zo nog een aantal weken blijven. Vooraleer de stuurcabines over te plaatsen naar de 6003 zou het TSP van de gelegenheid gebruik willen maken om de 5117 in te zetten bij een aantal ritten op lijn 128.

De 5001, in niet-rijvaardige toestand, zal ongeveer gedurende een jaar deze blauwe livrei behouden.

Dan worden haar fronten gemonteerd op de 6003. Het TSP zal haar zeker voorstellen op "le Chemin de Fer du Bocq", de enige lijn waarop de slepende locomotief kan worden verwijderd zodat zijn toch de indruk geeft een trein te slepen.

Dit evenement zal plaatsvinden in de loop van 2007, bij de viering van de 100ste verjaardag van lijn 128.

Er zal een speciaal programma worden opgesteld met een grote parade van het TSP-materieel tussen Ciney, Spontin en Purnode.

Dit laatste station zal trouwens volgend jaar opnieuw per trein bereikbaar zijn.

In ons volgend nummer zullen we een volledig dossier publiceren over het prototype 4000 pk, spijtig genoeg zonder vervolg gebleven. Even herinneren: ze kwam voort uit een transformatie van de 200.001 uitgevoerd door de Centrale Werkplaats van Salzennes tussen 1969 en 1972. Na een testperiode tot 1976 werd ze in 1980 in haar oorspronkelijke staat hersteld en vernummerd tot de 5101. Wie foto's mocht hebben van de 5001 en ze voor publicatie wil ter beschikking stellen kan ons contacteren en ze opsturen voor 15 augustus eerstkomend.



FOTOTHEMA 73 ↑ ↓ Twee beelden van de 5001 te Kinkempois op 10 en 11 juni 2006.

Foto's TSP.





FOTOTHEMA 73 De 5001 wordt overgebracht van Saint-Ghislain naar Schaarbeek door de 6077. Ghlin, 9 juni 2006.
FOTOTHEMA 73 11 juni, terugkeer van de 210.077, 5001 en 5183 van Kinkempois naar Schaarbeek. De trein staat op een zijspoor te Landen. Foto's TSP.



REIZEN

april 2006 : grote TSP-reis naar China

Van 18 tot 30 april 2006 bezochten wij talrijke lijnen, zowel met elektrische als dieseltractie, ten noordwesten van Beijing. De grote drukte op de lijnen blijft voor altijd in ons geheugen gegrift. Op sommige lijnen rijden goederentreinen die samengesteld zijn uit 60 tot 120 wagens en dit om de 3 tot 6 minuten. In verhouding met ons land zou dit een goederentrein zijn om de 30 seconden, 24 uur op 24! Het goederenverkeer bestaat hoofdzakelijk uit steenkooltreinen. De locomotieven hebben een groot vermogen en zijn zeer modern. Elke reeks telt enkele honderden eenheden. Sommige reeksen, zoals de diesellocomotieven type DF4, tellen zelfs meer dan duizend exemplaren.

Uiteraard werden ook vier netten bezocht waarop de stoomtractie nog steeds aanwezig is, zoals in de reusachtige staalfabriek van Baotou dat nog een dertigtal stoomlocomotieven inzet van het type SY (1D1). Maar veel schilderachtiger is de "Xingyang Brickworks Railway", een klein net, op meterspoor, voor het vervoer van klei naar drie steenbakkerijen. Eén enkele stoomlocomotief is hier nog in bedrijf : de C2 nr. 207 (D), maar voor hoelang nog?

In het kort : een geslaagde reis, een ware ontdekkingstocht en een overvloed aan zonnenschijn!

zaterdag 10 juni 2006 : Bezoek aan Sprimont en het TTA

Het TSP heeft op zaterdag 10 juni een originele reis aangeboden aan de liefhebbers met een bezoek aan drie locaties met verschillende spoorbreedten. Er werden drie groepen gevormd om de werkplaats van Kinkempois (Liège), "le Chemin de Fer" te Sprimont en de "Tramway Touristique de l'Aisne" te bezoeken. In Kinkempois stonden de diesellocs reeks 51 in de schijnwerper, ter gelegenheid van het schaalmodel HO van de 5001, uitgebracht door MEHANO. Het TSP had hiervoor de 5117 uit Saint-Ghislain overgebracht, herschilderd in het blauw en herdoopt in 5001.

'Le Chemin de Fer de Sprimont' baat een Decauville-spoorlijn uit, aangelegd op de oude normaalsporige buurtspoorwegbedding die Sprimont met Trooz verbond. Heel wat smalspoormaterieel wordt er bewaard en de bezoekers worden ver-



CFS bezit een uitgebreide collectie spoorwegmateriaal voor 60cm-spoor. Hier een Schöma met mijnwagens op de ex-NMVB-lijn Trooz - Sprimont - Poulseur. *Christian Dosogne.*

voerd in open rijtuigen, ("baladeuses") die op Decauville-wagens gemonteerd zijn. Het steenmuseum, dat onderdeel is van het bezoek, is best een omweg waard, evenals de oude Parijse autobus uit 1933 die de verbinding tussen de beide sites verzorgt.

Bij het TTA (Tramway Touristique de l'Aisne), dat dit jaar z'n veertigjarig bestaan viert, hebben de deelnemers kunnen genieten van twee buurtspoorwegtreinen op

lijn : een reizigers- en een goederentrein, getrokken door de motorwagens 123 en 133. Het recentelijk in dienst genomen baanvak tussen Forge en Dochamps, met een helling van 3%, is tot groot jolijt van de deelnemers eveneens bereden. De verschillende locaties werden verbonden door drie oude autobussen uit de verzameling van het "Musée des Transports en commun" uit Liège. Een geweldige dag, onder een stralende zon !



ART. 133 reed tussen Pont d'Erezée en Forge-à-l'Aplez met een goederenwagen en een bagagerijtuig. Omgeving depot Blier. *Foto : Christian. DOSOGNE.*



FOTO 74-01 *Onze tweede grote reis van dit seizoen was een ontdekkingsstocht op de niet-geëlektrificeerde lijnen van Limburg. De trein werd gesleept door onze 6077 (210.077). Voor de talrijk opgekomen jongere deelnemers was dit de eerste kennismaking met deze machine. Herentals, 6 mei 2006.*
Foto TSP.

6 mei 2006 : Rondrit door Limburg

Op 6 mei vond de tweede reis van dit seizoen plaats: onder een stralende zon mocht onze 6077 haar vroegere werkterrein in Limburg nog eens opzoeken. Na een vlotte rit van Brussel naar Neerpelt werd in dit laatste station een leuke fototrein samengesteld door de 6077 te koppelen met een aantal afgestelde platte wagens voor vervoer van tanks. Met deze samenstelling werden enkele

fotostops georganiseerd aan de schitterende Saxby-seinhuizen en in het recent gerestaureerde station. Vervolgens reden we naar Mol en Hasselt, waarbij traditiegetrouw de nodige fotostops werden gemaakt, meermaals temidden van typische Kempense dennenbossen. Na een kort depotbezoek te Hasselt werd koers gezet naar Genk-Goederen, waar onze reizigers konden vaststellen dat ook dit dieselparadijs binnenkort tot het verleden zal behoren door de oprukkende elektrificatie. Om de dag in schoonheid te beëin-

digen, werd tenslotte koers gezet naar de aansluiting met de staalfirma ALZ naast het Albertkanaal. Na een parallel met de pas in dienst gestelde ex-NMBS 8249 en onze 210.077, werd de 210.077 aan een goederentrein gekoppeld terwijl onze reizigers met een fotobus naar de andere kant van het Albertkanaal pendelden. Zo werd ter afsluiting van de dag een foto gemaakt van de 210.077 die, op de kaesporen, stoer met haar goederentrein poseerde voor de staalfabriek in een schitterend avondlicht.

FOTO 74-02 *Onze 210.077 (6077) op de industrielijns 230 te Genk-Zuid-Rechterover, aan de kaaien langs het Albertkanaal. Op de achtergrond de staalfabriek ALZ-Genk.*
Foto TSP.





ALLERLEI

Ruilbeurs van 13 mei

Op zaterdag 13 mei opende "ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail" te Saint-Ghislain de deuren voor een ruilbeurs voor treinliefhebbers. 37 exposanten en handelaars huurden niet minder dan 200 meter tafel om hun schaalmodellen en koopwaar aan te prijzen. Een talrijk opgekomen publiek bezocht deze beurs en maakte (opnieuw) kennis met het bewaarde materieel. Al waren er geen nieuwe museumstukken te bewonderen, er werd, dank zij het mooie weer, veel gefotografeerd. Op de sporen voor de loods werden kleine demonstratieritten gehouden waardoor de talrijke bezoekers in de stuurpost konden kennis maken met een rijdende locomotief. Wie het wenste kon het zelf eens proberen ...

De volgende afspraak tijdens het weekend van 9 en 10 september 2006 op dezelfde plaats.

FOTO 74-03 Nog een beeld van onze rit in de provincie Limburg. Hier in Houthalen op lijn 15 Mol - Hasselt. Foto TSP.

FOTO 74-04 Onze ruilbeurs te Saint-Ghislain van 13 mei 2006 kende een groot succes. Foto : TSP.



FOTO 74-05 →

De 1603 verliet Raeren definitief op 19 mei 2006. Zij reed op eigen kracht naar Eupen en moest zich een weg banen door het alles overwoekerende groen van lijn 49.

's Anderendaags werd zij opgehaald door de 6077 voor een transfer naar de werkplaats van Salzinnes waar zij de draaistellen zal krijgen van de 5404.



FOTO 74-06 ↓

De 1603 in het nieuwe station van Liège-Guillemins tijdens de frontwissel van de 6077 op 20 mei 2006.

Foto's TSP.

MATERIEEL

Transfer van locomotieven

Op zaterdag 20 mei 2006 verzorgde het TSP de overbrenging van twee locomotieven naar de CW van Salzinnes.

De ex-**1603** van de CFL werd in december 2005 door een liefhebber aangekocht en vertrouwdde het beheer toe aan het TSP. Zij bevond zich te Raeren in de oude werkplaats van de Vennbahn en reed op eigen kracht over de totaal overwoekerde lijn 49 van Raeren naar

Eupen. In Eupen werd de 1603, samen met 3 rijtuigen, door de 6077 overgebracht naar Tilleur. Hier werd de 6003 opgehaald.

De **6003** bevindt zich sedert 2002 in Tilleur. Zij is het enige exemplaar van de reeks van 6 prototype locomotieven dat is bewaard. Het was de bedoeling dat zij door Locorem (ondertussen in faling) zou worden gerestaureerd. Het transfer van de 6003 was geen eenvoudige zaak want het betrof hier een uitzonderlijk vervoer met een snelheidsbeperking

tot 10 km/h en met een hoogte afwijking op het gebruikelijke vrije ruimteprofiel. Het konvooi was uiteindelijk samengesteld uit de 6077, 6003, 1603, twee K-rijtuigen en het buffetrijtuig.

Na een lange dag bereikte men Salzinnes, waar beide machines onder handen worden genomen : de 1603 krijgt de draaistellen van de 5204, de 6003 wordt gezandstraald. Daarna krijgt zij een nieuw dak en de fronten van de 5117, zodat zij uiteindelijk weer toonbaar is aan de liefhebbers.





FOTO 74-07 Te Tilleur werd de trein uitgeweken op een zijspoor. Ondertussen is de 6077 op de oude aansluiting van Locorem de 6003 gaan ophalen.

FOTO 74-08 Wanneer de 6003 was toegevoegd aan het konvooi, vertrok de trein - onder een prachtige regenboog - naar Ronet. De 6003 en 1603 vertoeven momenteel in de C.W. Salzannes. De drie rijiugen waren noodzakelijk voor het vereiste remgewicht. Foto's TSP.

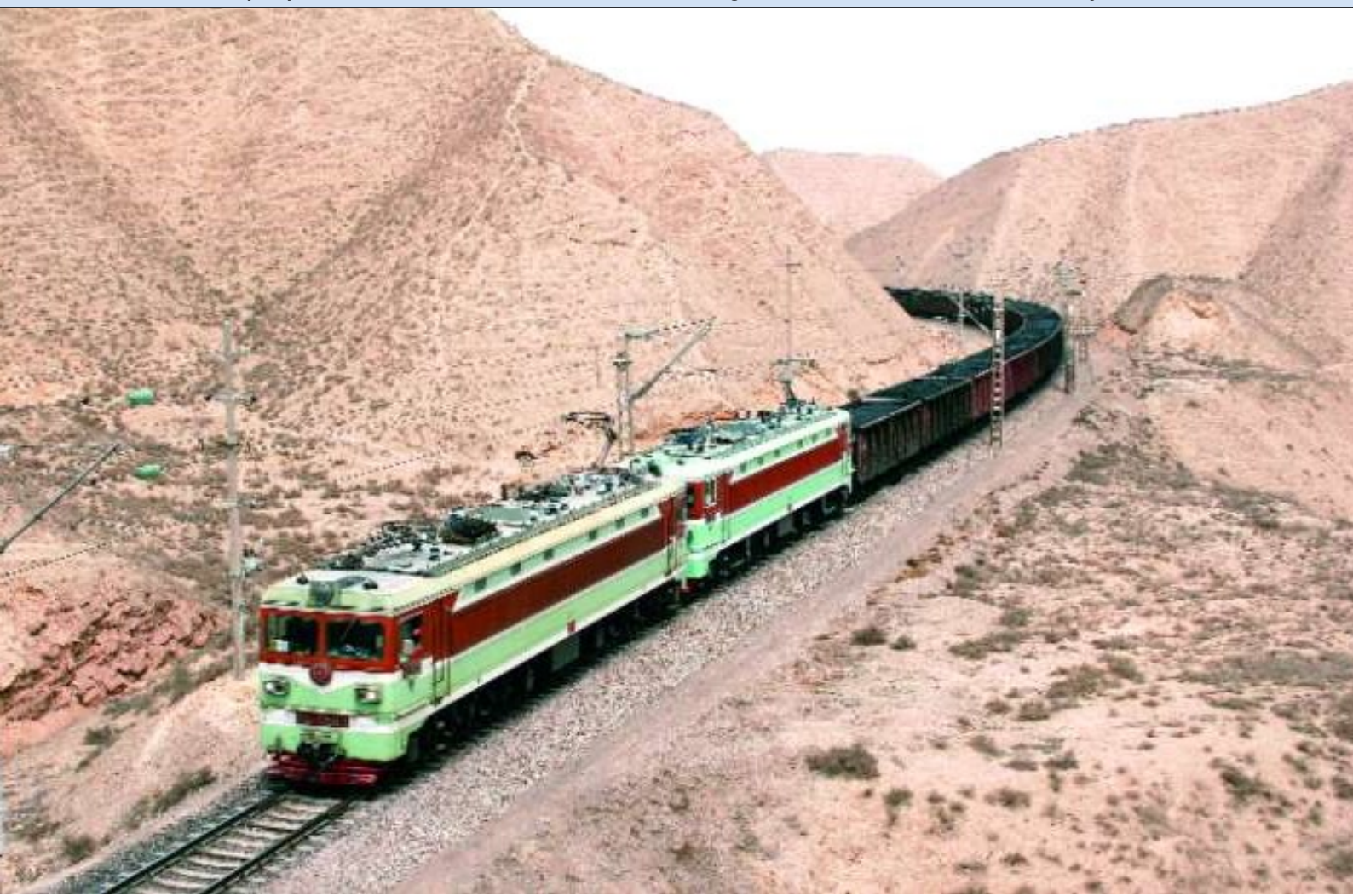


Impressies van de TSP-reis naar China- april 2006



FOTO 74-12 De nabij Beijing gelegen JingYuan-lijn is zeer spectaculair. Op 17 april overschrijdt een steenkooltrein, geslept door de DF4D-4020, een tussen twee tunnels gelegen viaduct. De reeks DF4 (asindeling CC) telt ongeveer 10.000 locomotieven! De DF4D-variant wordt sedert 1996 gebouwd. Ze ontwikkelen een vermogen van 2940 kW en wegen 138 t.

FOTO 74-09 De CC's van het type SS3 werden gebouwd tussen 1983 en 1993 (de prototypes in 1978). De reeks telt meer dan 700 eenheden. Deze machines, gebouwd door Zhuzhou (de laatste 95 door Datong), ontwikkelen een vermogen van 4800 kW, wegen 138 t en halen een maximale snelheid van 100 km/h. Ze worden hoofdzakelijk ingezet in de goederendienst. Op 22 april 2006 zien we de SS3-0418 op kop van een trein Baotou - Lanzhou, kronkelen langsheen de duinen van de Gansu-woestijn. TSP.



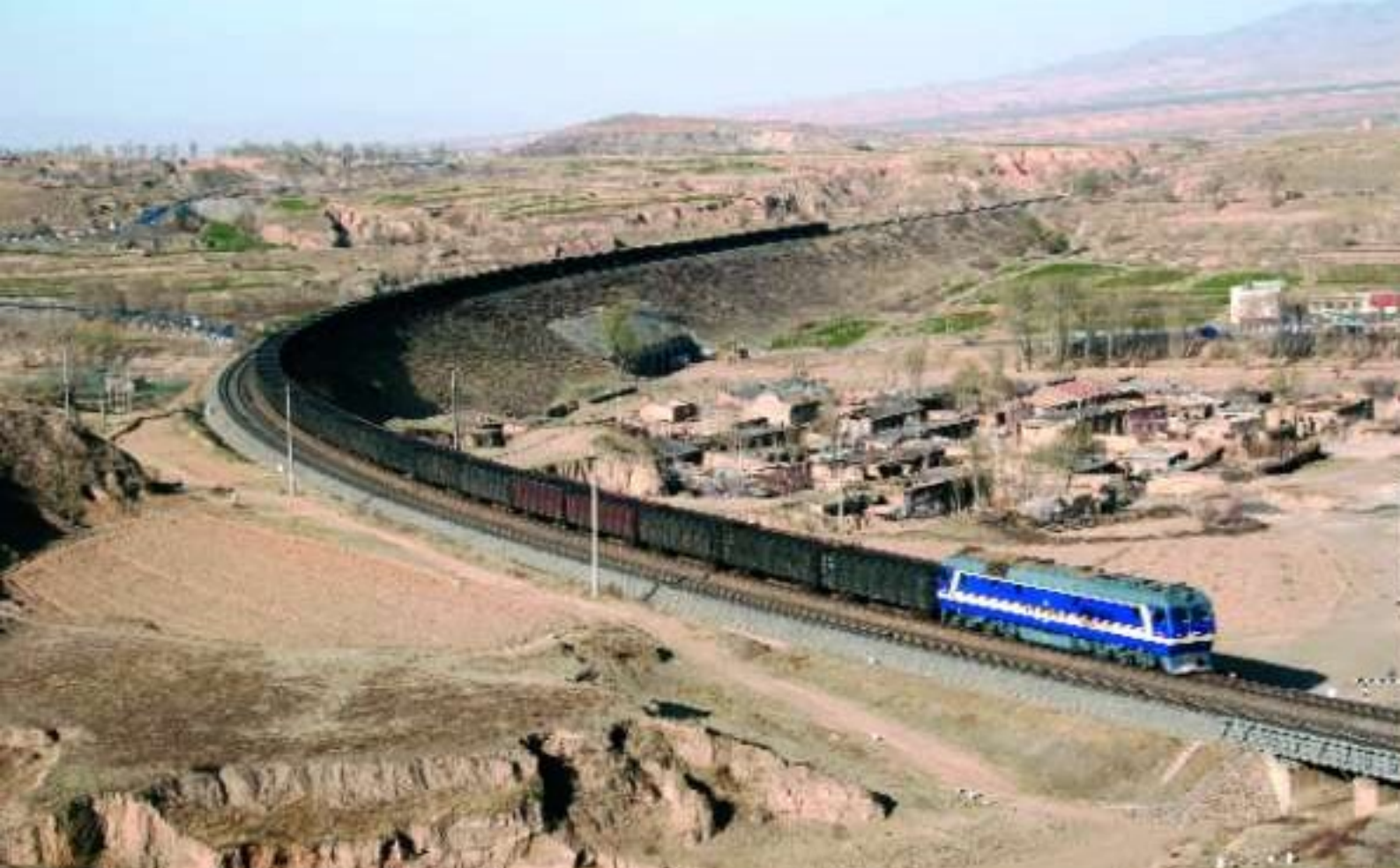


FOTO 74-11 Doorrit op de lijn Datong - Fengzhen van een steenkooltrein gesleept door de DF8B-5393. De CC's van het type DF8B worden sinds 1995 gebouwd, het effectief telt om en de bij 1000 eenheden. Ze zijn uitgerust met een dieselmotor van 3680 kW en een elektrische overbrenging. De reeks DF8B wordt in de goederendienst ingezet. De locomotieven wegen 150 t (25 t per as) en de snelheid is beperkt tot 100 km/h. De lijn wordt weldra geëlektrificeerd en de treinen zullen gesleept worden door 280 PRIMA-locomotieven. Datong, 19 april 2006.

FOTO 74-10 Enkele netten gebruiken nog steeds de stoomtractie. Er zijn nog enkele opmerkelijke smalspoornetten, zoals de "Xing-Yang Brickworks Railway". Deze lijn van 6 km lengte met een spoorbreedte van 600 mm verbindt een kleigroeve met drie steenbakkerijen in de omgeving van XingYang. De tractie wordt verzekerd door één enkele stoomlocomotief van het type C2 : de 207. TSP.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ



HORAIRES - DIENSTREGELING

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

| | | | | |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ciney SNCB | 10.05 | 12.05 | 14.05 | 16.05 |
| Halloy* | 10.10* | 12.10* | 14.10* | 16.10* |
| Braibant | 10.12 | 12.12 | 14.12 | 16.12 |
| Senenne | 10.24 | 12.24 | 14.24 | 16.24 |
| Spontin | 10.28/10.30 | 12.28/12.30 | 14.28/14.30 | 16.28/16.30 |
| Dorinne-D. | 10.37 | 12.37 | 14.37 | 16.37 |
| Dorinne-D. | 10.45 | 12.45 | 14.45 | 16.45 |
| Spontin | 10.51/11.30 | 12.51/13.30 | 14.51/15.30 | 16.51/17.30 |
| Senenne | 11.34 | 13.34 | 15.34 | 17.34 |
| Braibant | 11.44 | 13.44 | 15.44 | 17.44 |
| Halloy* | 11.46* | 13.46* | 15.46* | 17.46* |
| Ciney SNCB | 11.50 | 13.50 | 15.50 | 17.50 |

* Stopt enkel op 3 september bij gelegenheid van de rommelmarkt te Halloly

www.pfttsp.be/cfbocq

6 augustus 2006 : GROTE ROMMELMARKT TE SPONTIN

| | | | | | | | | |
|------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ciney SNCB | 8.05 | 9.05 | 10.30 | 12.05 | 13.30 | 15.05 | 16.30 | 18.05 |
| Braibant | 8.12 | 9.12 | 10.37 | 12.12 | 13.37 | 15.12 | 16.37 | 18.12 |
| Senenne | 8.24 | 9.24 | 10.49 | 12.24 | 13.49 | 15.24 | 16.49 | 18.24 |
| Spontin | 8.28 | 9.30 | 10.55 | 12.30 | 13.55 | 15.30 | 16.55 | 18.30 |
| Dorinne-D. | - | 9.37 | 11.01 | 12.37 | 14.01 | 15.37 | 17.01 | 18.37 |
| Dorinne-D. | - | 9.45 | 11.10 | 12.45 | 14.10 | 15.45 | 17.10 | 18.45 |
| Spontin | 8.30 | 10.00 | 11.30 | 13.00 | 14.30 | 16.00 | 17.30 | 19.00 |
| Senenne | 8.34 | 10.04 | 11.34 | 13.04 | 14.34 | 16.04 | 17.34 | 19.04 |
| Braibant | 8.48 | 10.18 | 11.48 | 13.18 | 14.48 | 16.18 | 17.48 | 19.18 |
| Ciney SNCB | 8.55 | 10.25 | 11.55 | 13.25 | 14.55 | 16.25 | 17.55 | 19.25 |

NOS EXCURSIONS - ONZE UITSTAPPEN

Op zaterdag 19 augustus en 2 september 2006

"Entre Château et Brasserie"

Afspraak in het station van Ciney om 10.05. Treinrit naar Spontin, bezoek aan het feodaal kasteel. Vrije namiddag. Met historische autobus naar Purnode en bezoek aan de "Brasserie du Bocq". terug naar Ciney rond 17.00 uur.

Prijs : € 23/persoon (kinderen -12 jaar : € 12)



"Le Train Buissonnier"

Vertrek vanuit Ciney om 11.15. Ontdekking van de "Le Chemin de fer du Bocq" met motorwagen. Met autobus naar het dorp Crupet. In het dorp een maaltijd bestaande uit streekproducten in een aangename omgeving. Vrije tijd in het dorp. Met bus en trein terug naar Ciney om 15.30 uur.

Prijs : € 39/persoon (kinderen -12 jaar : € 24)

Inscription obligatoire pour les excursions - Inschrijving verplicht voor deze excursie

Geïnteresseerd? Aarzel dan niet! Het aantal plaatsen is beperkt, schrijf dus zo snel mogelijk in en dit ten laatste een week voor de door u gekozen datum. Inlichtingen en inschrijvingen : + 32 (0)477 98 91 23

Nieuws van “LA LIGNE DU BOCQ”

Een overzicht van de werken die afgelopen winter door liefhebbers op lijn 128 zijn uitgevoerd.

Wie deelgenomen heeft aan de grote parade in augustus 2005, heeft kunnen zien dat het spoor volledig is gelegd tot op het viaduct aan de uitgang van de tunnel van Durnal. Na het seizoen van 2005 is de ploeg gestart met het plaatsen van het spoor voorbij het viaduct op het gedeelte waar de bedding reeds was voorbereid. Die 200 meter waren tegen december klaar en werden een eerste keer door de dienstvoertuigen van het TSP (waaronder motorwagen ES102) bereden.

In januari zijn nieuwe dwarsliggers aangekomen in het station van Dorinne-Durnal (zie *ODB 72* p. 4). Kort nadien zijn deze dwarsliggers langsheen het oude spoor gelegd, met behulp van lorries. Daarna is het spoor gedemonteerd om de bedding te kunnen stabiliseren.

Tot zo'n 10 jaar geleden was de steengroeve van Purnode in nog dienst. De activiteiten zijn gestopt na een persoonsongeval op de site. Tijdens de laatste exploitatiejaren had de uitbater er niets beters op gevonden dan het spoor op het viaduct (zogezegd van de steengroeve) met aarde te bedekken teneinde de beide zones van de groeve, gescheiden door de Bocq, te verbinden en zijn vrachtwagens een omweg via de vallei te besparen. Onze vrijwilligers hebben dus de rails moeten uitgraven en “ontaarden”. De beschadigde spoorstaven werden vervangen door gerecupereerd materiaal. Een ander ongemak op deze werf is de nabijheid van de oude toegangsweg die het erg makkelijk maakt voor ongenode gasten om materiaal te ontvreemden. We moesten de dwarsliggers dan ook beetje bij beetje aanslepen, wat de werken vertraagd heeft.

Momenteel is het spoor in goede staat tot kilometerpaal 13.200. De heropening van de steengroeve van Durnal gaf de mogelijkheid om ballast te leveren aan het TSP, wat de transportkosten drukte. Vandaag moet het spoor nog worden genivelleerd en gestabiliseerd over ongeveer 1 kilometer.

Nogmaals dank aan alle vrijwilligers voor hun inzet en hun wil om dit leuke secundaire lijntje te laten herleven. Dank zij hen wordt een bijzonder erfstuk van de vergetelheid gered. Purnode is in zicht... voor 2007! Aarzel niet om ons te vervoegen, plezier verzekerd. (Voor meer details over de samenkomsten gelieve Xavier VERMEIRE +32 (0)479 91 05 26 contacteren).

De drie foto's tonen de vooruitgang van de werf naar Purnode.



MEI 2007 : GROTE TSP-REIS NAAR OEKRAÏNE

Transnico en het TSP organiseren van donderdag 27 april t/m maandag 7 mei 2007 een reis naar Oekraïne aan boord van de hotel-trein van Dzherelo.

Op het programma : vanuit Kiev naar Lvov, een treinreis gedeeltelijk met stoomtractie. Vanuit Lvov : een tweedaagse rit doorheen de Karpaten eveneens met inzet van meerdere stoomlocomotieven. Vervolgens naar Odessa aan de kust van de Zwarte Zee. Verder naar de Krim met bezoek aan Sebastopol. Bovendien : rit op een smalspoorlijn, eveneens met stoomtractie. Bezoeken aan diverse tramnetten zijn mogelijk onder andere te Lvov, Odessa en Sebastopol, bezoek aan verschillende depots.

Toeristisch programma te Kiev, Lvov, Odessa en Sebastopol.



Per vliegtuig vanuit Brussel naar Kiev en terug.

Een exacte prijs is nog niet vastgesteld.

Wenst u een volledig reisprogramma en een inschrijvingsformulier? Stuur dan de bon, die u vindt in de gekleurde bijlage, zo snel mogelijk terug. Let op : het aantal plaatsen is beperkt!

Inlichtingen :
Jean-Luc VANDERHAEGEN
+32(0)477 60 13 62 of
Transnico : +32 (0)2 344 46 90

NIEUW

Olivier Geerinck en Francis Dandois schreven een prachtig boek met als onderwerp het "type S" van de NMVB. Dit wordt uitgegeven door "les Editions Du Cabri".

In 1970 was het tramnet van Henegouwen het laatste restant van een groots elektrisch metersporig tramnet van de Buurtspoorwegen. Deze regionale lijnen verbonden de streek rond Charleroi met het "Centre", terwijl de laatste interstedelijke verbindingen, voor zo ver de tijd het nog toeliet, de mogelijkheid boden om met de tram naar Mons te sporen.

De auteurs laten u dit net ontdekken dat toen nog in dienst was. Hier werd het onverwoestbare en elegante "type S" ingezet. Deze rijtuigen kwamen in 1953 in dienst en talrijke exemplaren werden grondig gemoderniseerd. Enkele werden verbouwd tot dienstvoertuig voor de dienst «voies et travaux» van de "pré-métro de Charleroi" en doen in 2006 nog steeds dienst.

De beschrijving van de lijnen wordt voorafgegaan door een historisch overzicht van de NMVB-groep Henegouwen en een voorstelling van het "type S". Het laatste deel toont talrijke kleurenfoto's van dit tramtype in dagelijkse dienst, gegroepeerd volgens thema.

Dit boek telt 144 pagina's, formaat 24 x 32 cm, is gebonden en geïllustreerd met 260 foto's, waarvan een 60-tal in kleur.

Prijs : € 39. Mededeling : «Type S». Gewicht : 750 g



VERLAAGDE WAGEN VOOR UITZONDERLIJK VERVOER TYPE 3000S

In 1930 stelde de NMBS twee verlaagde platte wagens met acht assen in dienst, voor uitzonderlijke transporten. Ze werden gebouwd door de Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Ze kregen de NMBS-nummers 83.038 en 83.039.

Hun gewicht bedroeg onbeladen 99 t. Ze waren gebouwd op twee dubbele draaistellen met elk twee keer twee assen, uitgerust met glijlagers en een Westinghouserem. Ze waren bijna 22 meter lang en konden maximaal 78 ton vervoeren.

In 1956 werden ze hernummerd als 1.099.900 en 1.099.901 en ondergebracht in de reeks M300S.

Naar aanleiding van de invoering van de UIC-nummering in 1964 kregen ze de nummers 31 88 999 0 001-2 en 31 88 999 0 002-1. Enkel de 1.099.901 droeg ook werkelijk zijn UIC-nummer (31 88 999 0 001-2), de 1.099.900 was toen reeds buiten dienst.

Het lijkt er op dat het laatste voertuig in de jaren '70 werd afgevoerd en in 1981 gesloopt.



*Twee foto's van wagen 83038 gemaakt bij de levering. De foto hieronder toont de proeven onder last.
Foto's : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, verzameling TSP ©.*



Meer over de Laalp-wagens

In *OP DE BAAN 62* blz. 11 en *OP DE BAAN 66* blz. 15, hebben we de wagen voor speciaal vervoer Laalp type 3000A voorgesteld. We hebben onlangs ontdekt dat enkele Laalp in 1950 door de Centrale Werkplaats van Gentbrugge werden aangepast om eventueel tanks van het type "Continental" (Amerikaanse "Sherman"-tanks met een Continental-motor aangekocht door het Belgisch leger en ingezet vanaf 1950) te kunnen vervoeren. Deze wagens werden uitgerust met dikkere planken waarin vier plaatsen voor de aanpasbare en afneembare insteekringsen (via vier zwengels bediend), die aan de binnenkant van de rupsbanden van de tank werden geplaatst. Elke wagen werd eveneens voorzien van vier kettingen met afspaninrichting om de tank op haar plaats te houden. Op de uiteinden van de wagens kwamen eveneens afneembare vastzetpinnen die een balk op zijn plaats moesten houden. Deze werd met behulp van een spie tegen de rupsbanden van de tank bevestigd. Deze tanks werden tot 1964 door het Belgisch leger gebruikt.



Twee documenten, die zich jammer genoeg in slechte staat bevinden, van een Laalp aangepast voor het tankvervoer. De linker foto werd in Sourbrodt genomen op een onbekende datum. Een "Sherman"-tank wordt op de wagen geladen. We zien duidelijk de balk die op het uiteinde van de wagen werd bevestigd. De rechter foto werd op 20 juli 1950 in Spa genomen. De soldaat liet zich fotograferen om een souvenir te kunnen sturen aan zijn ouders of zijn vriendinnetje. De "Sherman"-tanks geladen op twee treinen wachten op het vertrek naar Köln om deel te nemen aan een defilé van het eerste regiment Lansiers. Rechts op de foto zien we de oude bottelarij van "Spa Monopole" die in 1980/1981 zal worden afgebroken. Links de watertoren uit 1936, afgebroken in juni 1979.

Foto's : vzw Tankmuseum.

100 jaar P8 - de **64.169** van het TSP

deel 3



FOTO 74-13 Op 13 april 1993 sleepte de Ok1-359 van de PKP ter gelegenheid van de eerste grote buitenlandse TSP-reis een speciale trein, bestaande uit drie "donderbussen", tussen Kolsko en Wolsztyn. Deze locomotief, gebouwd door Schwartzkopff, werd in december 1917 aan de KPEV geleverd. Ze droeg oorspronkelijk de inschrijving "Posen 2431", later 38 2155 bij de DR. Ze maakt nog steeds deel uit van het historisch tractiepark van Wolsztyn. Foto : TSP.

Na afloop van beide Wereldbranden vorige eeuw werden de P8'en niet enkel afgestaan aan, teruggevonden of ingezet in België, maar eveneens in Frankrijk, Italië, Griekenland, Roemenië, Denemarken, Joegoslavië, Tsjechoslovakije, Oostenrijk, Nederland, Litouwen, Polen, Luxemburg en de USSR. Dit derde deel is gewijd aan al deze netten, maar we beginnen met het gebruik van de P8'en in zowel West- als in Oost-Duitsland na de Tweede Wereldoorlog.

WEST-DUITSLAND

Na WO II bevonden zich in totaal 1058 P8'en, afkomstig van de DR, in het nieuwe West-Duitsland. De machines in slechte staat werden al snel verschoot. Andere P8'en, toebehorend aan andere

administraties, werden teruggegeven aan hun eigenaarsnetten (België, Polen en Frankrijk).

Tot 1951 gebeurden er nog talrijke uitwisselingen met het Oostblok. Nadat de regio Saarland in 1957 bij de Bondsre-

publiek kwam (tot dan onder Frans toezicht), werden de 50 daar aanwezige P8'en opgenomen in het DB-tractiepark. Het effectief aan P8'en telde op 1 oktober 1957 in totaal 1171 eenheden, verdeeld over 109 stelplaatsen. Hun aantal daalde al snel door de voortschrijdende elektrificatie en de aankomst van nieuwe diesellocomotieven.

Toen op 1 januari 1968 de nieuwe nummering bij de DB werd toegepast, waren er nog slechts 150 machines (reeks 038) aanwezig. Hiervan waren er eind 1968 nog slechts 37 actief. Ze sleten hun laatste jaren in de stelplaatsen van Tübingen en Rottweil. De laatste P8, de 038 772-0, werd op 30 december 1974 voor het laatst ingezet.



De 038 771-0 was de allerlaatste actieve P8 in West-Duitsland. Hier zien we haar in het station van Tübingen.

Thierry HEYLEN.



FOTO BD-231 Een stoptrein, gesleept door de 38 3410, komt op 23/08/1959 aan te Köln.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-236 De 38 3543, de 38 2642 en op de achtergrond de 50 1729, wachten op 23 juli 1956 in Bw Köln op hun volgende dienst. Talrijke P8'en van de DB ontvingen "Witte"-windleiplaten en badkuptenders die afkomstig waren van de "Kriegsloks" van de reeks 52. De 38 3543 werd in 1966 buiten dienst gesteld.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©





Twee P8'en van de DB werden op 18 september 1970 gefotografeerd in hun laatste depot : Bw Tübingen. De 038 057-6 is gekoppeld aan een klassieke Pruisische tender. De 038 637-5 is voorzien van een badkuiptender, afkomstig van een Kriegslok BR 52. Foto's : Jef Van OLMEN



OOST-DUITSLAND

In totaal bevonden er zich 727 P8'en in het door de Sovjets bezette deel van Duitsland.

Op 31 december 1954 bedroeg hun aantal nog 651, waarvan 535 bruikbaar en 116 in slechte staat afgesteld. In 1960 omvatte het effectief 650 locomotieven verdeeld over 65 stelplaatsen. Bij de levering van de diesellocs reeks V100 tussen 1965 en 1969 werd het bestand sterk uitgedund.

De vuren van de laatste machines werden in 1971 (72 stuks) en 1972 (52 eenheden) gedoofd, twee jaar vroeger dan bij de DB

ITALIË

Aan de FS werd een reeks van 25 P8'en toegewezen, die de nummers 675.001 t/m 025 kregen. Ze waren gestationeerd in de stelplaatsen Firenze en Orte, vanwaar ze hoofdzakelijk treinen naar Rome sleepten. Deze locs werden voor het begin van WO II, vanwege een nijpend tekort aan steenkool buiten dienst gesteld. Dit chronische steenkooltekort leidde overigens tot de versnelde elektrificatie van het Italiaanse net.

GRIEKENLAND

De Griekse Spoorwegen erfden een reeks van 10 locomotieven. Ze werden

ingedeeld in de reeks Zeta-Delta 341 t/m 350. Tijdens WO II waren ze gestationeerd te Thessaloniki. Er gingen vijf machines verloren tijdens de oorlog.

OOSTENRIJK

Eind 1944 bleven vijf P8'en achter in Oostenrijk. De ÖBB nam deze locs over en wees ze toe aan de stelplaats Wels. Ze werden ondergebracht in de reeks 638 maar bewaarden hun Duits volgnummer. Ze beëindigden hun loopbaan voor 1961.

TSJECHOSLOVAKIJE

Tijdens de Duitse bezetting van WO II waren vele P8'en uit het Oosten, ingezet voor evacuatie van vluchtelingen en materiaal (op de vlucht voor het Rode Leger), terechtgekomen in Tsjechoslovakije. Na talrijke uitwisselingen tussen de DB, DR en PKP bleven nog 20 machines over. Deze werden overgenomen door de nationale spoorwegmaatschappij (CSD), die ze nummerde als 377.500 t/m 519.

JOEGOSLAVIË

In 1945 nam de Joegoslavische spoorwegmaatschappij (JZ) tien P8'en, die op het net waren aangetroffen, in gebruik. De eerste zeven ontvingen de nummers 09.001 t/m 007 en werden toegewezen aan de stelplaats van Vincovci. De drie

andere, afkomstig van de Griekse spoorwegen, kregen de nummers 201.001 t/m 003. Ze werden teruggegeven aan Griekenland.

HONGARIJE

Men trof op het Hongaarse één enkele P8 aan na WO II. Ze was het voorwerp van een omwisseling met de DB in 1950.

LITOUWEN

De Litouwse spoorwegen (LG) namen in 1923 elf P8'en over die achter gebleven waren in de oude Duitse gebieden. Ze kregen de nummers K8 51 t/m 61. BMAG leverde in 1924 vijf nieuwe locs (K8 62 t/m 66).

De reeks werd in 1939, na overname van Poolse P8'en, met twee eenheden uitgebreid (K8 67 en 68).

Na de tweede Wereldoorlog trof men geen enkele P8 meer aan in Litouwen.

USSR

In 1939 en 1940 werden een honderdtal Poolse en enkele Litouwse P8'en in beslag genomen door de Sovjetstrijdkrachten. De laatste locs werden waarschijnlijk in 1961 uitgerangeerd.

De DR-museumloc 38 1182 werd op 8 mei 1983 vereeuwigd in de stelplaats van Neustadt. Deze P8, in 1910 gebouwd door Schwartzkopff, werd bij de Pruisische spoorwegen ingeschreven als "Frankfurt 2421". Tegenwoordig maakt ze deel uit van het historisch patrimonium van de DB en wordt bewaard in Bw Arnstadt.

Albert VERDEYE.



FRANKRIJK

Overeenkomstig de clausules van de Wapenstilstand van november 1918 werden meerdere duizenden locs geleverd aan de Franse netten, waaronder 162 P8'en, verdeeld op de volgende wijze :

- Nord : 75
- Alsace-Lorraine : 25
- Est : 25
- Midi : 20
- Etat : 17.

Nord

De 75 eenheden toegewezen aan de Nord kregen de nummers 3.1601 t/m 3.1675. In 1938 werden ze de 230C1 tot 75 van de SNCF.

In de jaren dertig waren ze toegewezen aan de stelplaatsen van Fives, La Plaine, Le Bourget en Bussigny en werden ingezet voor sneltreinen met veelvuldige stops. In 1938 waren ze gestationeerd te Aulnoye (22), Boumogne (17), Délivrance (1) en Fives (8). De 75 machines van de Nord werden, zoals de P8'en van de NMBS, tijdens WO II "uitgeleend" aan de DR. Ze keerden tussen 1940 en 1941 weer naar Duitsland. Na hun terugkeer in Frankrijk werden 9 locs tussen april of september 1948 en mei 1950 opnieuw uitgeleend, maar ditmaal aan de CFL. Ze droegen er de nummers 3902 t/m 3910. Van alle Franse P8'en waren die van de Nord het meeste verfranst. Kort na hun aankomst in Frankrijk, tijdens de jaren '20 van vorige eeuw, ontvingen ze een andere rookkastdeur, smeertoestellen, buffers, een dynamo voor de elektrische verlichting en luchtpompen. Bovendien werden

ze voorzien van een "cinéma" voor de aanduiding van het treinnummer, werden ze geschikt gemaakt voor het links rijden en koppelde men ze aan drieassige Nord-tenders. De P8'en waren erg geliefd bij de machinisten.

In 1950 muteerden 30 machines naar de regio Est, waar ze ingedeeld werden in de reeks 230F202 t/m 275. De laatste P8'en van de SNCF-regio Nord werden in 1962 uit de inventaris geschrapt.

Etat

De 17 locs ontvingen de nummers 230.943 t/m 959. Ze waren aanwezig in de stelplaatsen van Brest, Argentan, Dieppe, Laval, Nantes en St.-Brieuc. Ze sleepten stop- en goederentreinen. Een enkele loc ging in 1941 terug naar Duitsland. De andere machines waren in zulke slechte staat dat ze gesloopt moesten worden, enkele zelfs voor 1938. Bij haar terugkeer in 1946 muteerde ze naar de regio Est en kreeg het nummer 230F343 (ex-Est 3343).

Alsace-Lorraine

Hier droegen de P8'en de nummers AL 2350 t/m 2374. Het net van Alsace-Lorraine werd in 1939 opgenomen in de SNCF-regio Est. De machines droegen vanaf dan de SNCF-nummers 230F352 t/m 374 (de 2350 en 2351 werden op 1 maart 1935 overgedragen aan de DR - DR 38 3874 en 3875). Ze werden gebruikt op het ganse net van de Alsace-Lorraine. De 230F356 werd tussen 1945 en 1950 gebruikt door de CFL (3901).

Est

Deze 25 P8'en werden ingedeeld in de reeks 3311 tot 3335. Vanaf 1938 kregen ze de SNCF-nummers 230F311 t/m 335

toegewezen.

In 1939 werden ze verdeeld over de volgende tractiewerkplaatsen (met inbegrip van de locs afkomstig van de AL) : Hagenau (10), Luxembourg (11), Ile-Napoléon (6), Thionville (5), Metz-Sablou (2), Bénestrot (2) en Colmar (1).

Het merendeel van de P8'en werd na de Tweede Wereldoorlog in de regio Est gegroepeerd. De allerlaatste Franse P8, de 230F317, werd in 1969 buiten dienst gesteld.

Midi

De maatschappij Midi gaf zijn P8'en de nummers 3701 t/m 3720. Na de smelting van de PO en Midi in 1934 werden ze de 230.371 t/m 385. Bij de SNCF werden ze ingeschreven als 230H701 t/m 720. Men wees ze toe aan de stelplaatsen van Agen, Bordeaux, Narbonne, Toulouse, Bayonne en Tarbes.

Alle locs werden in de periode 1940-41 opgeëist door de Duitsers. Na hun terugkeer werden ze gegroepeerd in de regio Est en vernummerd als 230F401 t/m 420 (behalve de 230H714 die vernield werd tijdens de oorlog.) Ze werden tussen 1959 en 1963 uit de inventaris verwijderd.

PLM

De PLM ontving meerdere P8'en maar deze werden nooit ingezet. In 1921 werden 18 locs door de Roemeense spoorwegen overgenomen (CFR 230.036 t/m 053).

SNCF

Na de Tweede Wereldoorlog werden vier P8'en van de DR gevonden in de Regio Est. De 38 3800, 3607, 2141 en 3094 ontvingen de SNCF-nummers 230F600, 607, 641 en 694

De 3.31633 van de Nord in Lille op 24 april 1939. Zij was toegewezen aan de werkplaats van Fives en heeft een typisch Franse uitrusting : buffers, rookkastdeur en tender. Zij draagt echter haar SNCF-nummer 230 C 33 nog niet.

Foto : H.G. HESSELINK, verzameling Editions du Cabri.



ROEMENIË

Het tractiepark van de Roemeense spoorwegmaatschappij (CFR) kende na de Eerste Wereldoorlog een enorme toename (van 976 tot 5518 eenheden), verdeeld over meer dan 400 verschillende reeksen! De CFR besloot deze scheef gegroeide situatie recht te zetten en bestelde moderne en krachtige machines. Ze koos voor vier verschillende types van Pruisische origine :

- G8.¹ (112 eenheden), G8.² en G10 (989 eenheden) voor het goederenverkeer;
- P8 voor het reizigersverkeer.

De eerste P8'en werden in 1921 gebouwd door Henschel. Ze kwamen aan zonder smeer- of remuitrusting. Deze werd in Roemenië gemonteerd. De CFR nummerde ze als 230.001 t/m 035.

De 230.036 t/m 053 waren P8'en die in 1919 geleverd waren aan de Franse maatschappij PLM. De CFR nam deze in 1921 over.

De volgende schijf, de 230.054 t/m 093, werd in 1921 geleverd door Schwartzkopff, Hanomag en Henschel.

In 1926 nam de CFR 18 machines (230.094 t/m 111) over van de DR.

Een laatste bestelling voor 20 locs (230.112 t/m 131) werd in 1930 geplaatst bij Henschel en Schwartzkopff.

Vanaf 1932 begon men in Roemenië met de bouw van P8'en. Resita en Malaxa leverden de 230.327 en 501



De CFR 230.132 op de draaischijf van de stelplaats van Sibiu in augustus 1997. Deze loc werd in 1933 door het Roemeense Resita gebouwd (fabrieksnummer 231). De machine wordt in rijvaardige toestand bewaard in de remise van Brasov. Charles DE COSTER.

tot 530. De laatste locs werden in 1940 geleverd. De 230.267 t/m 287, gebouwd door Resita vanaf 1936, waren een verbeterde versie. Ze bezaten een Kylchap-uitlaat, een reinigingssysteem voor de vlampijpen dat geïnstalleerd was in de vuurhaard en een oververhitter met grotere oppervlakte.

De 230.501 t/m 530, gebouwd in 1936, ontvingen een stoomverdeling met kleppen van het type Lentz (20 stuks) of Caprotti (10 stuks). Bovendien waren de 230.501 t/m 530 voorzien

van windleiplaten.

Na WO II werd het park uitgebreid met P8'en, die afgestaan werden als vergoeding voor geleden oorlogsschade. Ze kregen de nummers 230.328 t/m 338 en 400 t/m 402.

Een groot aantal machines werd omgebouwd voor oliestook.

De locomotieven van de reeks 230 reden tot in de jaren '80. De laatste machine, de 230.213, deed tot 1990 dienst in de stelplaats van Sibiu.

De eerste 35 Roemeense P8'en werden in 1921 gebouwd door Henschel. De 230.007 rangeert in het station van xxx op xxx. Pierre HERBIET.



POLEN

Na de Eerste Wereldoorlog bevonden zich nog 190 P8'en in de oude Duitse provincies. Deze werden in het PKP-tractiepark opgenomen en kregen de nummers Ok1-1 t/m 190. Ter vervanging voor oorlogsschade werden tussen 1921 en 1923 nog 65 locomotieven (Ok1-201 t/m 265) gebouwd.

De PKP, die zeer tevreden was over de prestaties van de P8, besloot in 1922 nieuwe machines te bouwen die afgeleid waren van de P8. Het was in feite een grotere versie van de P8, met een grotere vuurhaard, stoomketel en machinistenhuis. Hanomag leverde in 1923 de eerste vijf exemplaren. Ze kregen de nummers Ok22-1 t/m 5 en waren zwaarder dan de P8 (78,9 t tegenover 76,3 t). Tussen 1923 en 1934 bouwde Chrzanow 185 andere Ok22. De laatste machines werden in 1979 geschrapt.

Na de Duitse invasie van Polen in 1939 werden de op dat moment 252 nog bestaande OK1's ondergebracht in de DR-reeks 38.

Na de Tweede Wereldoorlog erfde de PKP meer dan 400 P8'en, waarvan het merendeel was achtergelaten op het grondgebied. Een aantal was afkomstig van andere netten : Frankrijk, Oostenrijk, Tsjechoslovakije en vier



Tussen 1923 en 1935 nam de PKP een reeks van 190 nieuwe locomotieven van de reeks Ok22, afgeleid van de P8, in dienst. Hier de Ok22-31.

Stefan DENAYRE.

van de NMBS (Ok1-20 : ex-6448, Ok1-51 : ex-6542, Ok1-52 : ex-6555 en Ok1-169 : ex-6557). Alle locs werden vernummerd : Ok1-1 t/m 429 (de nummers 1 t/m 265 corresponderen niet met de machines van 1919-1923).

Door de voorschrijdende elektrificatie en verdieseling van het net daalde het effec-

tief van de Ok1'en (331 eenheden op 1/1/1971, 226 op 31/12/1974 en 26 op 1/1/1976). De laatste locs deden dienst in de remises van Gniezno, Poznan en Malbork. In 1980 was er nog enkel de Ok1-359 in dienst. Ze werd officieel uit de inventaris geschrapt op 2/1/1981 en maakt nu deel uit van het historisch park van de stelplaats van Wolsztyn.

FOTO 74-14 Op 13 april 1993 bedient de Ok1-359 de goederenkoer in het station van Rakoniewice.

Foto : TSP.



NEDERLAND

Er werden meerdere P8'en aangetroffen op het Nederlandse net na de bevrijding in 1945. De NS nam vijf machines over : de 38 3733, 3553, 1856, 2527 en de 2776. Ze ontvingen de NS-nummers 3851 t/m 3855. Ze keerden voor november 1947 terug naar de DB.

LUXEMBURG

De Luxemburgse spoorwegmaatschappijen bezaten nooit P8'en. Tot 1937 werd een deel van het net uitgebaat door de Alsace-Lorraine (AL). Deze maatschappij had een tiental P8'en toegewezen aan de stelplaats van Luxembourg. Na de overname van de AL door de SNCF in 1938 en tijdens de Duitse bezetting waren de P8'en nog steeds aanwezig in Luxembourg. Na WO II en tot mei 1950 huurde de CFL 10 P8'en bij de SNCF. Deze locs droegen in deze periode de CFL-nummers 3901 t/m met 3910. De 3901 arriveerde in 1945, de 3902 t/m 3906 in april 1948 en de 3907 t/m 3910 in september 1948.



De NS recupereerde vijf P8'en in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog. Ze werden teruggegeven aan de DB in 1947. Hier de eerste loc de 3851 van NS (ex-DR 38 3733), gefotografeerd te Eindhoven in augustus 1945.

Foto : C. LAWSON KERR, verzameling TSP ©.

FOTO BD-235 *Op 18 mei 1956 wacht een sneltrein met bestemming Koblenz, gesleept door de 38 3560 van de DB, te Luxembourg op het vertreksein. Het personeel voert een laatste inspectie uit. De machine is uitgerust met "Witte"-windleiplaten en kreeg een nieuwe rookkastdeur. Deze P8 werd in 1963 uit de inventaris geschrapt.*

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Frankrijk

SNCF : het eind van BB 20200

Teneinde de grensoverschrijdende verbindingen tussen Mulhouse en het vormingsstation van het Zwitserse Muttentz (Basel) te waarborgen, had de SNCF in 1970 een reeks van 13 tweespannige locomotieven 15 kV/25 kV in dienst genomen. Zij waren genummerd van BB 20201 t/m 20213. Dit materieel met één enkele tractiemotor kwam voort uit de reeks BB 17000, waarvan zij het mechanische deel, de tractiemotor en de gelijkrichters hadden overgenomen. De transformator werd aan de werking onder twee spanningen aangepast maar om deze niet te overbelasten, was het vermogen onder 15 kV verminderd tot 1770 kW, tegen 2940 kW onder 25 kV. Dit verminderde vermogen onder 15 kV was echter voldoende om tussen Saint-Louis en Muttentz te rijden. Hun totale massa bedroeg 80 t, voor een snelheid die beperkt was tot 90 of 140 km/h volgens het gekozen vermogen.

De BB 20200'en hadden het depot van Strasbourg als standplaats. Zij werden hoofdzakelijk gebruikt op de oostelijke hoofdas tussen Hausbergen - Mulhouse - Saint-Louis - Basel - Muttentz en Strasbourg - Kehl. Tijdens hun loopbaan, reden zij soms tot Bettembourg. Buiten het vrachtvervoer, sleepten zij enkele stoptreinen met vertrek uit Strasbourg.

Voor de komst van de BB 20200'en, verzekerde de SNCF de goederenpendels tussen Saint-Louis en Basel met behulp van 9 tweespannige locomotieven met drie assen CC 20151 tot 20159, gebouwd door SLM en BBC in 1962 en 1963.

Na de komst van de BB 20200'en, werden de CC 20150'en door de SBB-CFF (Ee 3/3 II 16511 tot 16159) overgenomen.

Voegen we daaraan toe dat de SNCF in 1958 eveneens vier tweespannige locomotieven (BB 30001 t/m 30004) in dienst had genomen voor het depot van Strasbourg. Deze waren gebaseerd op de BB 16000. Tot hun schrapping begin de jaren '80, waren zij voor de gemengde dienst tussen Strasbourg - Kehl en Hausbergen - Basel bestemd.

De progressieve indienststelling vanaf 2004 van 60 nieuwe driespannige PRIMA-locomotieven van de reeks 437000 (15 kV en 25 kV wisselspanning, en 1,5 kV continu vermogen) heeft het



FOTO 74-15 Op 24 juni 2004 doorrit te Saint-Louis van de BB 20208 die een trein sleept vanuit de vorming van Muttentz. Deze machine werd in december 2004 geschrapt.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

aflossen van de 20200'en toegelaten. Het merendeel van de treinen op de oostelijke hoofdas wordt nu verzekerd zonder tractiewissel.

Bij wijze van afscheid van de BB 20200'en heeft CUP van Mulhouse op 12 april 2006 een trein ingelegd tussen de

vorming van Muttentz en Bettembourg, geslept door de 20210 en 20211. De 20211 werd vervolgens tot mei behouden als reserve.

De 20202 zal behouden worden om toeristische treinen te slepen. In afwachting zal zij in het museum van Mulhouse verblijven.

De BB 20210 en 20211 op kop van hun afscheidstrein Muttentz - Bettembourg, te Sa-verne, op 12 april 2006.
Thierry COCHIN.



Reeks 437000 goed-gekeurd door SBB-CFF

De goedkeuring van de driespannige PRIMA-locomotieven (1,5 kV gelijkspanning, 15 en 25 kV wisselspanning) reeks 437000 voor het verkeer op het Zwitserse net is lopende. Momenteel kunnen zij slechts tot de vorming van Muttenz rijden tenzij met de nodige afwijkingen. De validatie van het veiligheidssystemen is aan de gang.

Men voorziet dat vanaf het begin van 2007 de 437000'en treinen zullen slijpen tot in Buchs aan de Zwitsers-Oostenrijkse grens, bestuurd door SNCF-personeel van het depot Mulhouse.

Meer trekduwstellen in de toekomst

Locomotieven van de reeksen 7200, 15000, 22200 en 26000 zullen weldra worden ingezet voor trekduwtreinen en worden daarom voorzien van het multiplexstelsel. De 22313 werd reeds begin van dit jaar aangepast. Na proeven en keuring van zijn uitrusting, zullen andere machines omgebouwd worden.

Gelijktijdig zullen 48 pakwagens (+30 in optie) van het type B6Du omgebouwd worden tot stuurstandrijtuigen B7Dux.



Op 11 mei 2006, heeft de 37031 een demonstratierit uitgevoerd tussen het vormingsstation van Muttenz en het station van Limmthal heen en terug. Bij haar terugrit werd zij bijgestaan door de Ae 6/6 11407 van de SBB-CFF. Thierry COCHIN.

Het is voorzien om vanaf 2007-2009 dit materieel in te zetten op Nancy - Basel (26000), Dijon - Besançon - Belfort (22200), Dijon naar Lyon, Marseille,

Grenoble, Parijs (7200 en 22200), voor de regio Rhône-Alpes (7200 en 22200), en voor treinen op de grote lijnen vanuit Paris-St.-Lazaire (15000).

Op 9 mei 2006, sleept de 72140 (ex-72040 met een nieuwe Pielstick-dieselmotor van 2650 kW) het TGV-A-stel 345 dat moet gereviseerd worden, tussen Châtillon en Romilly-sur-Seine. Nogent-sur-Seine. Thierry COCHIN.



Zwitserland

Eeuwfeest voor de Simplon-tunnel

De SBB-CFF vierde op 20 mei ll. de 100ste verjaardag van de Simplontunnel. Deze verbindt Brig met Iselle (19,8 km). De eerste koker werd op 19 mei 1906 door de "Jura Simplon" in dienst genomen. Deze maatschappij werd in 1903 door de SBB-CFF overgenomen. De tweede koker werd afgewerkt in 1921. De boorwerken begonnen in 1898 en er werden 2000 arbeiders ingezet. Een waar huzarenstukje voor die tijd. Oorspronkelijk was de lijn geëlektrificeerd onder driefasige 3 kV 16,7 Hz. In 1930 werd omgeschakeld naar 15 kV. Naar aanleiding van deze viering werden diverse activiteiten georganiseerd: een tentoonstelling van een groot aantal locomotieven voor de loods van Brig en ritten (om de 30 minuten) met historische en moderne voertuigen tussen Brig en Domodossola.



Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de Simplon-tunnel werd de museumlocomotief Ae 4/7 10976, in het gezelschap van enkele historische wagens, vanuit Lausanne overgebracht. Doorrit van het konvooi te Salgesch op 19 mei 2006. Christian BISE.

Een nieuw logo voor de BLS

De maatschappij *Regionalverkehr Mittelland* (ontstaan uit de fusie van de netten EBT, SMB en VHB in 1997) is gefuseerd met de BLS. Het goederenverkeer van RM werd op 12 december 2004 door SBB-CFF-Cargo overgenomen. Er werd een nieuw logo gecreëerd, waarin het monogram van RM (links) en het letterwoord van BLS (rechts) verwerkt zijn.



Sedert februari 2006 huurt de SBB-CFF Re 474.017 en 018 voor de periode van een jaar. Deze machines maakten deel uit van een lot van 18 Euro-Sprinters van Siemens, besteld door de SBB-CFF, waarvan er 2 werden overgenomen door het Zweedse Hector Rail en 4 door het Italiaanse DFG. (Zie ODB 73, blz. 39.)

Op 20 mei 2006 staat een trein voor spoor/wegvervoer Novarra - Freiburg klaar om het station van Domodossola te verlaten, gesleept door de E 474-018SR.

Christian MUEHLEIM.



Zoals reeds vermeld in ons vorig nummer, heeft rail4chem bij Taurino Traktion (Classic Rail) twee oude locomotieven Re 4/4 I afkomstig van de SBB-CFF gehuurd voor een langere periode. Beide machines werden hernummerd als Re 416 626 en 627 (ex-SBB-CFF Re 4/4 10009 en 10016). Ze worden gebruikt als opdrukloc voor de petroleumtreinen van r4c tussen Basel - Stein-Säckingen en Brugg. Op deze sectie, is de maximale toegelaten last voor de machines van de reeks 185 die door r4c worden gebruikt, beperkt tot 1620 ton. Gebruik makend van de Re 4/4 is het mogelijk om een last van 2000 t te vervoeren. Op 14 maart 2006, passeert de petroleumtrein van r4c te Frik getrokken door 185 541-0 en geduwd door Re 416 626-0 (ex-Re 4/4 10009 daterend van 1946!). M. HANSENS.



Luxemburg

Alle 2200'en afgeleverd

De laatste dubbeldeksmotorstellen van de reeks 2200 van de CFL werden eind 2005 afgeleverd. De 12 stellen worden in een tiendaagse omloop ingezet op volgende diensten :

- 4 stellen worden ingezet op de lijn Luxembourg - Longwy (F) waar ze de gesleepte treinen (Wegmann + 3000) en de 'Moulinexen' vervangen;
- 4 stellen worden ingezet op de as Luxembourg - Thionville - Metz - Nancy. Ze rijden er in pool met de reeks Z24500 van de SNCF (identiek aan de CFL reeks 2200);
- twee andere diensten zijn voorzien op de Noordlijn tot Troisvierges en Diekirch en op de lijnen naar Wasserbillig en Volmerdange.

↗ **De 3602 CFL werd aangekocht door het "Bahnpark Augsburg", een museum dat reeds beschikt over een Ae 4/7 van de SBB-CFF en een CC6500 van de SNCF. Ze werd op 7 mei 2006 overgebracht van Luxembourg naar Augsburg. Doortocht te Völklingen, gesleept door de 110 169-0 van de DB. Dit museum wenst van elk land een locomotief te tonen.** Serge PLETGEN.

→ **FOTO 74-16 Vertrek van de 2204 in het station van Pagny-sur-Moselle op 5 april 2006.** Pierre HERBIET.

↓ **FOTO 74-17 Op 6 april rijdt de 2208 langs de Moezel in de omgeving van Pagny.** Pierre HERBIET.



Oostenrijk

■ kort ...

- De ÖBB heeft bij Siemens 23 stellen van zeven ritzuigen besteld. Deze stellen, "Railjets" genaamd, zijn geschikt voor 230 km/h en zullen eerst worden ingezet tussen Wien en Salzburg, waardoor de rittijd tot 2h10' beperkt wordt, met verlengingen naar Innsbrück en Zürich. Ook tussen Wien, München en Budapest worden ze ingezet.

De 469 zitplaatsen worden in drie klassen verdeeld : Premium, Business en Economy. Het interieur is gebaseerd op de ICE van de DB. De tractie zal door Taurus-locomotieven reeks 1116 als trekduwstel verzekerd worden.

Het contract heeft een waarde van 244 miljoen Euro en bevat een optie voor 40 bijkomende Railjets. De eerste worden in 2008 geleverd.

- Sinds enkele weken worden de treinen op de verbinding Innsbrück - Brennero - Lienz niet meer gesleept door de tweespannige locomotieven 1822 (15 kV 16,7 Hz en 3 kV gelijkstroom), maar door de vierspannige 189'en. (Reeks 1890 ÖBB). Deze worden sedert 2004 gehuurd bij *Siemens Dispolok*. Deze machines hebben eindelijk een homologatie voor het Italiaanse net gekregen.

FOTO 74-18 De tractie van de *City Airport Express (CAT)* tussen Wien Mitte (centrum) en de internationale luchthaven van Schwechat werd overgenomen door drie Taurusen. Voordien werden hiervoor locomotieven van de reeks 1014 ingezet (zie ODB 63, blz.21). Op 21 mei 2006 passeert een CAT gesleept door 1116 142-0 in Mannswöth.
William BOECKX.



Om het Europese voorzittersschap van Oostenrijk te vieren kreeg de ÖBB-Taurus 1216 226 een aangepaste schildering. De loc werd in de Oostenrijkse kleuren gespoten : rood en wit. Op de zijflanken werd Europa in het grijs geschilderd terwijl een meerkleurige band over de gehele lengte de kleuren van alle lidstaten vertegenwoordigt. De machine werd op 22 maart in Wien aan het publiek voorgesteld.
Innsbruck, 25 maart 2006.
Laurent JOSEPH.



■ Buitenland kort ...

NEDERLAND

- Teneinde de dienst tussen Amsterdam en Brussel vanaf april 2007 te kunnen verzekeren, heeft HSA bij Angel Trains 12 nieuwe locomotieven type TRAXX van Bombardier gehuurd (zie ODB 71, blz. 30). Om dit type te homologeren kwam de 185 568 in april voor een eerste serie testen naar Nederland.

CHINA

- De Chinese spoorwegen verkozen de Duitse groep Siemens boven Alstom om de eerste hogesnelheidslijn in het land (Beijing - Tianjin) uit te bouwen. Deze moet klaar zijn tegen de Olympische Spelen in 2008. Het contract is 100 tot 280 miljoen euro waard. Siemens en Alstom zijn nog steeds concurrenten

voor de uitbouw van 1000 km bijkomende spoorlijnen.

DUITSLAND

- 22 locomotieven van de reeks 110 werden hernummerd in de nieuwe reeks 115 bij hun overdracht aan DB Auto-Zug. Deze hernummering werd doorgevoerd om te vermijden dat een andere divisie van de DB per ongeluk deze locs zou inzetten.

- In maart 2006 bestelde de DB een reeks van 69 motorstellen van het type Flirt van Stadler. Het is voor het eerst dat de DB dit type bestelt.

Deze stellen bestaan uit vijf gelede ritzuigen en zullen als reeks 427 genummerd worden. Vanaf december 2007 zullen ze ingezet worden op de verbinding Rostock - Stralsund - Binz waar ze

door de reeks 143 gesleepte trek-duwtreinen zullen vervangen.

- De nieuwe hogesnelheidslijn Nürnberg - Ingolstadt werd op 28 mei geopend. Ze is 89 km lang en kan tegen 300 km/h bereden worden. Vooreerst zullen enkel de ICE's van de verbinding München - Nürnberg - Dortmund van deze lijn gebruik maken.

In december 2006 volgen de ICE's van de verbindingen München - Hamburg en München - Leipzig.

ITALIË

- Als gevolg van een beslissing van de nieuwe Eerste Minister Prodi zal de gemengde spoor/wegbrug tussen Italië en Sicilië over de straat van Messina (zie OP DE BAAN 72, blz.25) waarschijnlijk niet gebouwd worden.

LGV EST



FOTO 74-19 In Prény bevindt zich de vertakking - met een niet-gelijkgrondse kruising - richting Pagny-sur-Moselle en Metz. Links een werktrein van SECO-Rail met twee locomotieven ex-211 van de DB op tegenspoor op het spoor Paris - Strasbourg. Rechts op de overbrugging een ballasttrein gesleept door 58009 en 58040 van SECO-Rail. Het gaat om een bij het Britse EWS gehuurde Class58.
Pierre HERBIET, 6 april 2006.

Binnen minder dan één jaar, in juni 2007, zal het eerste baanvak van de LGV Est in dienst komen. Het gaat om de verbinding tussen Vaires-sur-Marne (21 km van Paris Est) en Baudrecourt (en Moselle) waar ze aansluit op de bestaande lijnen Metz - Strasbourg en Metz - Saarbrücken. Een ideaal moment dus om het project kort te beschrijven en de voortgang van de werken te bekijken.

Op 22 mei 1992 sloten Frankrijk en Duitsland een akkoord om beide landen met een hogesnelheidslijn te verbinden, met een noordelijke aftakking naar Saarbrücken en München en een zuidelijke naar Strasbourg en Karlsruhe.

De werken begonnen officieel op 8 januari 2002 en bestonden tot 2005 vooral uit grondwerken en de bouw van de nodige kunstwerken. Begin 2004 begon de aanleg van de sporen, ballast, bovenleiding en seininrichting. Deze werken zullen tot begin 2007 duren.

Het tweede deel van de lijn zal worden aangelegd tussen Baudrecourt en Ven-

denheim aan de Nederrijn, 10 km ten noorden van Strasbourg. Het begin van de werken is voorzien in 2010 en de indienststelling in 2013.

De LGV Est laat directe verbindingen toe tussen Paris en Oost-Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en Zwitserland. Er worden verbindingen met de rest van het Franse hogesnelheidsnet en met België gepland.

De lijn zal drie tussenstations hebben :

- *Champagne/Ardenne-TGV*, op 4 km van Reims. Dit station zal dagelijks door 27 TGV's bediend worden. Paris Est wordt in 40 minuten bereikt. Het station zal een TER-verbinding met Reims krijgen, wat niet geldt voor de andere stations;

- *Meuse-TGV*, op 30 km van Verdun. Er worden twee verbindingen met Paris Est voorzien (in 1h05'), één naar Strasbourg in 1h30' en één naar Bordeaux in 5h05';

- *Lorraine-TGV* op 27 km van Metz en op 37 km van Nancy. Er zullen dagelijks 26 treinen stoppen waarvan één naar Forbach, Saarbrücken en Frankfurt.

Bovendien worden 21 stations in de regio gemoderniseerd.

De commerciële snelheid zal 320 km/h bedragen met een mogelijke verhoging tot 350 km/h in de toekomst (hiertoe bedraagt de minimum boogstraal 6000m).

De sleping van de werktreinen werd gedeeltelijk uitbesteed aan Fertis, een dochtermaatschappij van VLFI - zelf een filiaal van de SNCF. Het tractiematerieel bestaat hoofdzakelijk uit Britse locomotieven Class 56 (29 eenheden) en 58 (18 stuks) die door Fertis, TSO en SECO-Rail bij EWS werden gehuurd, BB 62400'en (ex-2400/2500 van NS) van Fertis, A1AA1A 68500 van de SNCF en verschillende andere locomotieven met vooral ex-211'en van de DB.

Er werden drie werkbases ingericht : Ocquerre in het oosten van Paris, Saint-Hilaire-au-Temple ten zuidoosten van Reims en Pagny-sur-Moselle ten zuiden van Metz.

In juni 2006 was het leggen van de sporen op vrijwel de gehele lijn voltooid.



Dit eerste baanvak van de LGV Est is 300 km lang en geëlektrificeerd met 25 kV. Er zijn 44 km verbindingssporen en 327 kunstwerken waaronder 14 viaducten en 5 gesloten insnijdingen. De twee belangrijkste bouwwerken zijn het viaduct van Champey-sur-Moselle (1500 meter lang) en dat van Jaulny (480 m lang en 50 m hoog).

Het project LGV Est kost in totaal 13,125 miljard euro. Vanaf juni 2007 zal de LGV Est een

reistijd toelaten vanuit Parijs naar Luxembourg in 2h15' (tegen 3h35'), Strasbourg in 2h20' (tegen 3h50'), Metz en Nancy in 1h30' (tegen 2h45'), Frankfurt in 3h45', Stuttgart in 3h50', München in 5h30' (tegen 8h20') en Zürich in 4h30'.

De dienst zal worden verzekerd door 31 TGV-Reseaustellen die momenteel gemoderniseerd worden. Voor de internationale verbindingen worden 19 TGV POS-stellen (Paris-

Ostfrankreich-Süddeutschland) en Duitse ICE3's ingezet. De op de LGV Est ingezette TGV's zullen in de nieuwe werkplaats van Ourcq, vlakbij Paris Est, onderhouden worden.

Sinds 25 juni zullen reeds TGV's ingezet worden vanuit Paris naar Metz en Luxembourg via de klassieke lijnen. Vanaf eind augustus 2006 zullen de TGV's ook verbindingen tussen Paris, Nancy en Strasbourg verzekeren.

FOTO 74-20 Een elektrificatietrein van SECO-Rail gesleept door de 58007 en 58027 Prény, 6 april 2006.

Pierre HERBIET.





FOTO 74-21 Een trein van SECO-Rail gesleept door twee locs, ex-211 van de DB.

Pierre HERBIET, 6 april 2006.

FOTO 74-22 Een ballasttrein vooraan ingesloten door de 58015 en 56103 door twee andere Class 56 van Fertis achteraan.
Vandières, 5 april 2006.

Pierre HERBIET.





FOTO 74-23 De firma TSO (Travaux du Sud-Ouest) huurt ook enkele locomotieven van de Class 58. Een elektrificatietrein gesleept door 58033 en 58049 in de omgeving van Champey-sur-Moselle. Pierre HERBIET, 6 april 2006.

FOTO 74-24 De 56069 en 56060 van Fertis met een ballasttrein te Vandières op 6 april 2006.

Pierre HERBIET.





FOTO 74-25 Een ballasttrein rijdt over het viaduct van Champey-sur-Moselle. Met een lengte van 1500 meter is dit het langste viaduct op de LGV Est. Op kop de 58069 en 58104. Pierre HERBIET, 6 april 2006.

FOTO 74-26 Ook de firma Angelo MECCOLI is op de werf aanwezig. Hier een elektrificatietrein ingesloten tussen twee ex-211 van de DB. Prény, 6 april 2006. Pierre HERBIET.



AFBRAAK

2302 : FNND 03-06

8220 : NK 04-06

VERKOOP

4406 : CFTSA (F) 05-06

5178 : Esposito (I) 05-06

AFKORTINGEN

CFTSA : Chemin de Fer Touristique du Sud
des Ardennes (F)

F : Frankrijk

FNND : Antwerpen-Noord

I : Italië

NK : Kinkempois

Elektrische locomotieven

reeks 16

● Sinds 8 mei 2006 verzekeren de 16'en niet meer trein P7009 Oostende - Schaarbeek, maar wel trein P7003 Oostende (06.23) - Schaarbeek (07.52).

Deze trein is samengesteld uit M6-rijtuigen. Het is de eerste keer dat een 16 in reguliere dienst dubbeldeksrijtuigen trekt en eveneens de eerste keer dat deze rijtuigen in reguliere dienst worden getrokken door een andere loc dan de reeks 21 of 27.

FOTO 74-27 Sinds 8 mei verzekeren de 16'en trein P7003 Oostende (06.23) - Schaarbeek (07.52), samengesteld uit dubbeldeksrijtuigen type M6. Op 12 juni 2006 trok de 1608 de trein, hier gefotografeerd te Anderlecht in de buitenwijken van Brussel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Nog een defecte 13. Op 8 juni 2006 verzekerde de 1315 ICA 538 Eupen - Oostende. Zij is op sleeptouw genomen door de 2741. De trein is gefotografeerd bij de uitrit van Brussel, te Anderlecht. Wim DE RIDDER.

reeks 20

● De dagen A004 en A005 (en A001 op zondag) uit de omloop van de reeks 20 zijn officieel overgedragen aan de

locs van de reeks 3000 CFL. De omloop van de 20'ers is teruggebracht van 15 naar 13 dagen; de diensten A006 tot A015 worden A004 tot 013 (zie ODB 73 pag 41).



FOTO 74-28

Op 20 april 2006 werd de EC 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Brig, vanwege werken aan de sporen 3 en 4, uitzonderlijk ontvangen op spoor 5. Doordat enkel de sporen 3 en 4 kunnen omschakelen van 3 kV naar 25 kV (en omgekeerd), moest de 2018 spoor 5 verplicht met neergelaten stroomafnemers oprijden.

Links wacht de IC 431 Luxembourg - Trier - Koblenz - Norddeich Mollé, gesleept door de tweespanningsloc 181 215-5 van de DB, op het vertrek.

Alain DEFECHEREUX.



FOTO 74-29

Een wonder! Een propere 1354 die in de werkplaats van Salzannes werd herschilderd tijdens haar eerste tussentijdse revisie. Op 6 april 2006 voerde zij haar testrit uit tussen Ronet en Bettembourg en sleepte zij container-trein 40367. Te Pendrôme moest de trein noodgedwongen stoppen wegens een defect aan de 1354... In tweede positie de extra vuile 1332 en de 3013 CFL.

Alain DEFECHEREUX.



Op 14 april 2006 werd EN 242 Berlin - Paris-Nord, gesleept door de 2701 die af te rekenen kreeg met een defect. De 2351 hielp de trein uit de nood en verzorgde de sleping tot het grensstation Quévy.

De EN 242 bij het binnenrijden van Brussel-Zuid.
Geert PAKET.



Diesel locomotieven

reeks 51

● De 5178 werd in mei 2006 aan het Italiaanse XXXXXX verkocht. Zij zal niet meer rijden, maar dienen als onderdelenbank voor andere locomotieven : de XXXX en XXXX)

reeks 77/78

● De omloop van de 77'ers ATB werd vanaf 28 mei 2006 uitgebreid van 10 naar 14 dagen.

Er dienen twee nieuwe treinparen in treinschakeling gesleept te worden. De eerste dienst betreft een nieuwe directe containertrein (zonder tractiewissel) tussen Antwerpen en Duisburg Hafan.

Deze wordt sinds 28 mei 2006 ingelegd door IFB (Inter Ferry Boats). Iedere trein heeft een capaciteit van 81 TEU :

43586 ②-⑥ DRH 05.09 - FIZG 11.00
los naar ②④ NZT
43567 ②④ NZT 14.05 - DRH 20.00
43569 ③⑤ FIZG 13.58 - DRH 20.00



De steentrein 48581 wordt sedert 28 mei op dinsdag en donderdag bij vertrek vanuit de groeve Les Petons te Yves-Gomezée opnieuw gesleept door drie locomotieven reeks 77/78. De 7823 + 7739 + 7828 op 28 mei bij vertrek in Yves-Gomezée. Laurent JOSEPH.

Een tweede dienst is een rit, heen- en terug, tussen Antwerpen-Angola en Neuss :

43564 ②-⑤ Neuss 08.33 - Angola 14.35
43565 ①-⑤ Angola 09.51 - Neuss 02.25
43562 ⑥ Neuss 08.30 - Venlo 10.47

DRH = Duisburg Hafan
FIZG = Muizen,
NZT = Antwerpen-Noord Zee Terminal.
De treinen 48570 en 48571 (dagen GN01 + GN02) rijden naar Wanne-Eickel in plaats van Duisburg.

FOTO 74-30 De vier locomotieven van de reeks 82 die naar de CW Salzannes muteerden, (8218, 8232, 8236 en 8242) hebben in de loop van de maand april 2006 de taken van de 8066 t/m 8069 overgenomen. Op 3 mei rangeert de 8232 met de 2725, terwijl de 8232 de 2316 opduwt. De 8232 is net zichtbaar naast de 2316. Paul DUMONT.



Motorwagens

reeks 41

● Gedurende de laatste maanden werden bij de dieselstellen van de reeks 41 verschillende gebreken vastgesteld. Daarom werden op 11 en 23 mei twee proefritten uitgevoerd in de buurt van Charleroi.

Tijdens de eerste testrit werd de ophanging van de motor gecontroleerd. De metingen werden uitgevoerd op de 4114 die voor deze gelegenheid gekoppeld was aan het meetrijtuig 00013 van de Directie Materieel. De 4105 werd toegevoegd om over voldoende acceleratievermogen te beschikken.

Tijdens de proefrit van 23 mei werd gezocht naar de oorzaak van de trillingen die voorkomen bij talrijke motorwagens (waaronder de 4192) ter hoogte van de transmissie. Daarom werd de 4192 overgebracht van Merelbeke naar Charleroi en werd ook zij gekoppeld aan het meetrijtuig van de Directie Materieel.

De reisweg was telkens dezelfde : via Piéton, La Louvière-Sud, Manage, Luttre, Charleroi.

Op 11 mei bereiken de 4105 en 4114, vergezeld door het meetrijtuig 00013, te Forchies-la-Marche de top van de steile helling tussen Marchienne-au-Pont en Piéton.



FOTO 74-31 Op 23 mei 2006 voerde de 4192, in het gezelschap van het meetrijtuig 00013, een testrit uit met vertrek vanuit Charleroi-Ouest via Marchienne-au-Pont, Piéton, La Louvière, Manage en Luttre. Hier werd het geheel gefotografeerd bij de inrit van het station van Luttre.
Christian VANHECK.

reeks 44

● De 4406 werd in mei 2006 verkocht aan de *Chemin de Fer Touristique du Sud des Ardennes*.

Deze Franse vereniging baat de lijn

Amange - Challerange (oude lijn Amange - Verdun) uit.

Voor haar vertrek naar Frankrijk kreeg de 4406 een revisie in de werkplaats van Stockem. Ze wordt ingezet op het CFTSA-festival van 15 augustus 2006.



Thalys 10 jaar jong!

Op 2 juni vierde Thalys zijn tiende verjaardag. Tijdens de maand juni konden de reizigers biljetten vanuit elk Belgisch station naar Paris of Duitsland voor € 10 aankopen. Deze biljetten zijn geldig in juli en augustus.



Ter gelegenheid van de 20ste editie van de "Journée de l'Europe" op 9 mei in Paris, werden de Eurostar-motorstellen 3205 en 3206 getooid met aangepaste publiciteit.

Brussel-Klein-Eiland, mei 2006
Christian DOSOGNE.



FOTO 74-32 Om de twee à drie weken controleert het nieuwe MGv-stel (Mesures Grande Vitesse), dat de naam "Iris320" kreeg, de HSL1 vanaf de Franse grens tot Halle. Vervolgens wordt er tot Brussel-Zuid gereden vooraleer terug te keren naar Frankrijk. Het gaat hier om een ex-HST-stel 4530 dat werd omgebouwd tot rijdend laboratorium. Dit stel vervangt de vroegere meetrijtuigen Mélusine, Mauzin, Hélène en IEC die elk een aparte taak kregen toegewezen. De eerste dergelijke controle in België werd uitgevoerd op 5 april 2006. We zien hier het motorstel op 10 mei 2006 in volle vaart in de buurt van Edingen, richting Frankrijk.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Eén enkel biljet voor het openbaar vervoer in 2010

Op 31 mei 2006 ondertekenden de verkeersministers van de verschillende overheden en de staatssecretaris voor overheidsbedrijven een akkoord om alle tariefsystemen voor het openbaar vervoer met elkaar te integreren. Dit gebeurt in samenwerking met alle vervoersmaatschappijen : NMBS, MIVB, TEC en De Lijn. Het is de bedoeling om een reiziger met één enkel biljet van alle openbaar vervoer gebruik te laten maken voor een reis in België. Het wordt een standaardstelsel waarbij wel de tarieven van elke regio worden behouden. Op termijn zal het biljet ook voor andere toepassingen gebruikt kunnen worden, zoals bijvoorbeeld voor Cambio (autoverhuur op aanvraag), Thalys, parkings, fietsverhuur, reservaties, betaling van een taxi. Het systeem zou zelfs in heel Eu-

ropa geldig moeten zijn. Een werkgroep moet de technische problemen van het project oplossen. De verschillende maatschappijen zullen hun biljetautomaten moeten aanpassen. De MIVB zal hiermee klaar zijn in 2007, De Lijn in 2010 en de TEC in 2012.

Automatisch remmen van de treinen

Infrabel - de maatschappij die het Belgische spoorwegnet beheert - heeft beslist om alle stopseinen met een STOP-functie uit te rusten. Nu doen slechts 13% van alle seinen op het Belgische net een trein stoppen wanneer een bestuurder ten onrechte een gesloten sein voorbijrijdt. Dit gebeurt door het systeem "TBL1" (Transmissie Baken - Locomotief van de eerste generatie). De andere seinen zijn uitgerust met een "krokodil" - een systeem dat 70 jaar oud is - die geen stop veroorzaakt maar enkel aangeeft dat het spoor vrij is of waarschuwt wanneer

het volgende sein een beperking oplegt (snelheidsbeperking of stop). Vanaf 2007 wordt het systeem TBL1 verbeterd tot TBL1+ : indien een gesloten sein genegeerd wordt zal automatisch een noodstop plaatshebben. TBL1+ controleert ook de snelheid waarmee naar een gesloten sein wordt gereden en zal bij een te hoge snelheid een noodstop veroorzaken. Bovendien zal het systeem compatibel zijn met het toekomstige Europese ETCS (European Train Control System), dat buiten de nieuwe lijnen Liège - Duitsland en Antwerpen - Nederland vanaf 2013 ook op alle hooflijnen toegepast moet worden.

Tegen eind 2009 zullen 50% van alle seinen van TBL1+ voorzien zijn, waardoor 80% van het treinverkeer van een betere veiligheid zal kunnen profiteren. Het gehele net moet tegen 2012 hiermee uitgerust zijn.

De aanpassingen en de uitrusting zullen 306 miljoen euro kosten.

Op 2 april 2006 reed de "Alpina Mare" Stresa - Münster door Blausee-Mitholz. De trein is samengesteld uit NMBS-rijtuigen type I6. De "Alpina Mare" is een speciale 1ste klasse trein tussen Duitsland en Stresa aan de Bloemenriviera. De trein vertrok op 26 maart in Münster met een eerste tussenstop te Zürich. 's Anderendaags reed men verder tot San Remo, waar de reizigers twee dagen verbleven om vervolgens drie dagen door te brengen in Nice, Menton, Monaco en Monte Carlo. De laatste dag werd verder gereden naar Stresa, aan de boorden van het Lago Maggiore. De terugreis vond plaats op 2 april 2006.

Steve ROD.



Kwaliteitsbarometer 2005 : het personeel blijft een belangrijke troef

Het eindresultaat van het onderzoek naar de tevredenheid onder de reizigers over de diensten van de NMBS-groep in 2005 is identiek aan de waardering door de reizigers in 2004 : de score van 7,44 is goed maar er zijn enkele verschuivingen opgetreden. Zo is de waardering over het comfort van de treinen verminderd van 7,29/10 tot 7,21 en dat voor het treinpersoneel van 7,80 naar 7,71. Anderzijds steeg de waardering voor de frequenties van 6,87 naar 6,92 en voor de prijs van 6,86 naar 6,93.

Voor het eerst werd ook gevraagd naar het veiligheidsgevoel en de netheid in de stations. De verkregen resultaten laten nog geen definitieve conclusies toe.

De meest opmerkelijke punten uit de rondvraag onder 11.366 reizigers :

- 9 reizigers op 10 spreken vol lof over

- de trein als vervoermiddel;
- er is vrijwel geen verschil tussen de resultaten op werkdagen en in het weekeinde;
- de score voor de stiptheid is in het derde trimester serieus gedaald terwijl de info aan de cliënteel - zowel in de treinen als in de stations - gedurende oktober 2005 sterk achteruit ging;
- enkel de mensen ouder dan 60 zijn echt tevreden over de tarieven;
- de belangrijkste elementen die de tevredenheid bepalen zijn direct gelinkt aan het personeel : houding, dienstverlening, informatie;
- het enige punt waaraan de reiziger zelf iets kan doen is de netheid; het is dit punt waarop momenteel het slechtst wordt gescoord;
- traditiegetrouw stijgt de waardering met de leeftijd : de jongeren zijn kritischer en hebben hogere verwachtingen dan mensen van rijpere leeftijd. De stijging van de waarderingcijfers is vrijwel recht evenredig met

- die van de leeftijd : de senioren zijn de meest enthousiaste;
- ook de infrastructuur wordt niet echt geëapprecieerd : volgens de reizigers laten de toiletten, wachtzalen, de zitbanken en de tunnels veel te wensen over.

Eerste semester 2006 : een forse steiging

Met 51,27 miljoen vervoerde reizigers in het eerste semester van 2006 heeft de NMBS een stijging van 8% ten opzichte van 2005 (47,5 miljoen reizigers) opgetekend. Alleen in de maand maart werden 18,34 miljoen reizigers (nationaal en internationaal) vervoerd tegenover 16,3 miljoen in maart 2005.

Hiermee werd het record van september 2005 (met 17,12 miljoen reizigers) verbeterd. Zal de NMBS in 2006 de kaap van 200 miljoen reizigers overschrijden?

FOTO 74-33 De diesellocomotieven BB 467400 van de SNCF berijden sporadisch lijn 97 tussen Mons en Saint-Ghislain. Op 11 april 2006 rijdt een graantrein, gesleept door twee locomotieven, door Jemappes met bestemming Saint-Ghislain. Pierre HERBIET.



Investerings in de havens

Om het hoofd te bieden aan de verwachte toename van het containervervoer en om de intermodaliteit tussen schip en spoor te versterken, investeert Infrabel momenteel sterk in de ontwikkeling en de uitbreiding van de capaciteit in de havens van Zeebrugge, Antwerpen, Gent, Brussel en in de terminal van Athus.

Deze investeringen zullen de volgende projecten inhouden, die ofwel bezig zijn of die de komende jaren op het programma staan :

- *haven van Zeebrugge* : bouw van een seinhuis, aanleg van een nieuwe bundel; bouw van een verbingsbocht tussen de lijnen 51A en 51A/2 (ter hoogte van de vertakking Dudzele) om de treinen uit Zeebrugge rechtstreeks naar de bundels Pelikaan en Ramskapelle te kunnen verzenden; aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge;
- *haven van Gent* : aanleg van een bundel met 16 sporen ten westen van het Kluizendok langs de nieuwe lijn 55 naar Zelzate;
- *haven van Oostende* : aanleg van een nieuwe industriële lijn 202A tussen Oostende Vorming en de bundel Plassendale, om de potentiële klanten in deze industriezone beter te bedienen;



In december 2009, bij de ingaan van de nieuwe dienstregeling, wordt de nieuwe verbingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 in dienst genomen. (Zie ODB 68 p. 40). Hierdoor moet de IC Brussel - Hasselt niet meer van rijrichting veranderen te Leuven, waardoor kostbare tijd wordt gewonnen. Deze foto toont de vertakking Holsbeek begin juni. Het verbingsspoor is reeds gelegd; rechts verbingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 richting Leuven.

- *haven van Antwerpen* : aanleg van nieuwe sporen rond het Deurganckdok (Linkeroever); bouw van een tunnel tussen de rechter- en de linker Scheldeoever. Aanleg van een tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen;
- *haven van Brussel* : in 2009 zullen de

haveninstellingen van Brussel gemoderniseerd en uitgebreid zijn in samenwerking met de Regio Brussel-hoofdstad en het Brussels Havenbedrijf;

- *dry-port Athus* : de modernisering van twee bundels en van de terminal zijn bezig. De dry-port zal over 15 sporen kunnen beschikken.

FOTO 74-34 De prachtige metalen voetgangersbrug over het station van Tamines werd verwijderd tijdens het weekend van 10 en 11 juni 2006. Er komt een nieuw betonnen kunstwerk in de plaats.

Op 30 mei 1983 stopt een semi-directe trein Mouscron - Liers, gesleept door de 2603, onder de brug.

J-L VANDERHAEGEN.



→ Op 30 maart 2006 is de nieuwe DLC-trein, 41981 Olen (BP Chemicals Belgium - zie ODB 73 pag 59) - Wrocklawek (Polen) uitgeweken in Leopoldsburg om een reizigerstrein te laten kruisen. Op kop de PB13 van DLC.
Johny BRAUNS.



↘ Ter gelegenheid van de open-deurdagen bij BASF in de Antwerpse haven op 4 juni 2006 reed een trein met vier historische K1-rijtuigen op het gigantische complex van dit chemisch bedrijf.
Foto BASF



↓ **FOTO 74-35**
Ter herinnering : loco-tractor 9142 is verkocht aan IFB (Inter Ferry Boats) in augustus 2005. Hij is op 18 augustus 2005 vanuit de werkplaats van Schaarbeek naar Antwerpen-Noord overgebracht om er een revisie te ondergaan. Zoals voorzien is hij nadien in dienst genomen bij Roziers te Tertre.
Op 28 april 2006 rangeert hij op het terrein van dit bedrijf.
Pierre HERBIET.





Conform de licentie, afgeleverd begin januari, startte de Duitse groep rail4rhem, via haar filiaal rail4rhem Benelux B.V., gevestigd te Rotterdam, haar activiteiten op het Belgische net in april 2006. Concreet startte r4c echter op 3 mei haar activiteiten in België : ze verzorgde dan voor het eerst, twee maal per week, een autotrein vanuit Zeebrugge (Ramskapelle) naar Warszawa voor rekening van Horst Mosolf GmbH, een grote Duitse logistieke maatschappij die gespecialiseerd is in het transport van personenwagens.

r4c is zo de derde prive-vervoerder, na DLC en Fret SNCF, die actief is op het Belgische net.

Oorsprong van r4c

In 1998 begon het bedrijf BASF haar eigen treinen met chemische producten te leggen tussen de fabrieken van Ludwigshafen en Schwarzheide in het Ruhrgebied. Drie locomotieven van de reeks V100 werden hiervoor ingezet. Deze waren gebouwd door LEW, gemoderniseerd door ADTranz, en daarna in leasing genomen bij ADTranz Lokpool (1001 t/m 1003). Al vlug werden ook andere treinen voor eigen rekening ingelegd, hoofdzakelijk naar Basel en Aachen West (treinen naar de BASF vestiging in Antwerpen).

Op 21 april 2006 reed de eerste trein van rail4chem in België, een trein met boomstammen met als bestemming de fabriek van BURGO-Ardennes in Harnoncourt (Virton). Aangezien r4c op dat moment nog niet over alle noodzakelijk vergunningen beschikte, werd de trein door DLC gesleept tussen Aachen West en Burgo. De PB03 en PB18 van DLC verzorgden de tractie via Visé, Angleur, Rivage, Marloie, Jemelle, Arlon, Athus en Virton. Aankomst van de trein in het station van Virton.

Laurent JOSEPH.



Losse terugrit van de PB02 van Zeebrugge naar Aachen West. Brugge, 10 mei 2006.
Hubert DESCHEPPER.

Daarom werden nog 4 locomotieven gehuurd bij ADTranz Lokpool : het AEG-prototype 128 001 en drie nieuwe machines : de 145 CL 001 t/m 003.

Twee jaar later, in maart 2001, richtten de Duitse firma's BASF, Hoyer, VTG en het Zwitserse Bertschi samen de nieuwe maatschappij "rail4chem" op. Het doel was nationaal en internationaal goederenvervoer te exploiteren : rail4chem was geboren.

Alle langeafstandstreinen van BASF worden sindsdien door r4c gesleept. Ook cementtreinen behoorden tot het

gamma. Het tractiepark werd uitgebreid in functie van de toename van het verkeer, met locomotieven van de reeks 185 en twee diesellocomotieven Class 66.

Om op Europees niveau een hoogwaardige dienstverlening te bieden, besloten Comsa (Spanje), Ferrovie Nord Cargo (Italië), LTE (Oostenrijk), Viamont (Tsjechië) en r4c op 13 januari 2006 één grote groep te vormen : European Bulls.

r4c is op het Nederlandse net actief sedert 2002 met de Class 66 (PB05 en 66020) voor de bediening van DSM te Geleen-Lutterade.





*Nog twee foto's van de trein, getrokken door de PB03 en PB14 tussen Aachen West en de aansluiting Burgo Ardennes te Hannoncourt. Hierboven de doortocht te Mellier; hieronder met vereende krachten te Florimont (tussen Libramont en Neufchâteau).
Wim DE RIDDER, Laurent JOSEPH.*





Een autotrein met bestemming Polen, gesleept door de PB02, rijdt door het wisselcomplex van het station van Brugge op 3 mei. Hubert DESCHEPPER.

In november 2003 verscheen r4c voor een eerste maal te Rotterdam voor een trein naar Worms (D). Sedert begin 2004 wordt de haven van Sloe geregeld aangedaan voor het slepen van gastreinen. In de loop van 2004 kwam nog een container-pendeltrein tussen Rotterdam en Duisburg tot stand.

Met activiteiten in Duitsland, Nederland, Zwitserland en Polen (vanaf 2003 in partnership met Chem Trans Logistic Holding Polska S.A.) had r4c vanaf 11 oktober 2004 de mogelijkheid zich in Nederland te vestigen. Dit door het failliete Nederlandse Shortlines over te nemen en door de oprichting van rail4chem Benelux.

Het tractiepark van Shortlines (een G1206, twee G2000 en drie Class 66) kreeg snel de r4c-livrei aangemeten.

Al snel nam r4c Benelux heel wat meer treinen voor zijn rekening. Het beschikt nu over vijf machines Class 66 (PB01, PB02, PB05, PB17 en 66020), drie G1206 (1201, 1203 en 1204) en negen G2000 (2000 t/m 2007 en de 1001326). Ze worden niet enkel ingezet voor alle soorten goederentreinen, maar ook voor werktreinen en het rangeren van autotransportwagens in 's Hertogenbosch.

Reeds in januari 2006 leverde Infrabel aan rail4chem een licentie af om op het

Belgische net te mogen rijden.

De eerste rit vond plaats op 21 april 2006. Het betrof een boomstammen-trein met Burgo Ardennes te Harnoncourt (Virton) als bestemming. Maar die rit werd gesleept door locomotieven van DLC, gezien alle nodige toelatingen voor het verzekeren van een trein nog niet waren afgeleverd.

Deze trein werd in dubbeltractie gereden door de locomotieven PB03 en PB14 van DLC. Bij vertrek uit Aachen West reed hij naar Virton via Montzen, Visé, Angleur, Marloie, Arlon en Athus. De terugkeer van het lege stel gebeurde 's anderendaags, nog steeds door DLC.

Op 15 mei rijdt een autotrein, afkomstig uit de haven van Zeebrugge, voorbij de stopplaats Baasrode-Zuid. Wim DE RIDDER.





In april 2006 verscheen de PB02 voor een eerste maal in België voor de noodzakelijke opleidingsritten. Sedert 3 mei 2006 verzorgt r4c een autotransport vanuit de haven van Zeebrugge naar Mszczonow in de buurt van Warszawa in Polen. Hier worden de auto's overgeladen op vrachtwagens. De eerste trein bestond uit 22 wagens, geladen met Toyota's. In principe rijdt de trein afwisselend één- of tweemaal per week. Dienstregeling en treinnummers verschillen geregeld. In 2006 zou deze trein een 60-tal keer moeten rijden.

Tot op heden wordt praktisch altijd de PB 02 ingezet. (GM 20008254-2, ex-Shortlines, gehuurd bij CBRail dat voor het locomotievenpark van r4c zorgt.) Voor ritten doorheen Duitsland wordt een elektrische locomotief ingezet. Voor de reis op het Poolse net wordt een M62 van Rail Polska ingelegd. Deze machine is voorzien van een General Electric-motor en neemt de rein over in Guben. Men wil zo snel mogelijk de locwissels uitsluiten om zo de reisduur, nu tot 30 uur, aanzienlijk in te korten. .

FOTO 74-36 Een r4c-trein rijdt door Hambos op lijn 53 Mechelen - Leuven.
Pierre HERBIET.

Nog andere concurrenten in zicht voor B-Cargo

Nog voor het einde van 2006 zullen twee andere operatoren het kamp met concurrenten van B-Cargo (momenteel DLC, Fret SNCF en r4c) komen vergroten. Het betreft de Nederlandse maatschappij ATCM en de grote operator EWS, rijdend in het Verenigd Koninkrijk.

En dat is nog maar het begin : meerdere maatschappijen hebben een licentie aangevraagd, waaronder HGK (Hafen und Güterbahn Köln), ERS (European RailShuttle) een filiaal van het Deense Maersk (de grootste zeevaartgroep ter wereld), Veolia Transports (ex-Connex) en Railion Nederland.

Het Belgische goederenverkeer gaat ongetwijfeld een grote ommekeer kennen de komende jaren, zeker als de verbinding Montzen - Aachen West geëlektrificeerd zal zijn. Momenteel beslaat het aandeel van B-Cargo in het Belgische goederenvervoer nog 97% maar de volgende twee tot drie jaar verwachten we een verlies van zo'n 20%.

Op 15 mei 2006 rijdt een autotrein door Hoeselt, gelegen tussen Bilzen en Tongeren op lijn 34 (Hasselt - Visé - Liège) . Laurent JOSEPH.





De PRIMA 6000 gefotografeerd tussen Silly en Ath, aan de werkbasis Coucou, tijdens het testen van elektromagnetische compatibiliteit, op 3 juni 2006. Laurent JOSEPH.

PROEFRITTEN MET DE PRIMA 6000

De PRIMA 6000, de vierspanningsversie van de reeks PRIMA van Alstom, heeft begin juni een uitgebreid testprogramma afgewerkt in België met de bedoeling om dit type te homologeren op het Belgische net.

De aanvraag kwam van Alstom. Indien de PRIMA 6000 wordt gehomologeerd kan Alstom dit type aan potentiële klanten aanbieden, hoofdzakelijk aan privé-operators en aan leasingmaatschappijen.

We hebben de PRIMA 6000 reeds besproken in OP DE BAAN 61, blz. 18 en 19, waar u de technische karakteristieken van deze locomotief en de geschiedenis van de PRIMA kan terugvinden. We beperken ons hier tot de opmerking dat de PRIMA 6000 een vierspanningsloc is (1,5 en 3 kV gelijkstroom, 15 en 25 kV wisselstroom), gebaseerd op de PRIMA 27000 en 37000 van de SNCF. Het vermogen werd verhoogd tot 6000 kW en de totale massa bedraagt 88 ton.

Hoewel ze nog eigendom van Alstom is, werd de loc volgens het SNCF-systeem als 447001 genummerd.

Op 1 juni werd ze in een coilstrein tus-

sen Somain en Marchin naar Monceau overgebracht, gesleept door een 436000 van de SNCF.

In Monceau werd de loc echter het slachtoffer van een ongelooflijke reeks vergissingen. Het was immers de bedoeling om het eerste voertuig van de trein - dus de PRIMA 6000 - los te koppelen en mee te geven met een lokale goederentrein met bestemming Lessines. Echter, in plaats van de PRIMA los te koppelen, heeft de betrokken bediende de eerste wagen met coils ontkoppeld. Deze wagen ging dus niet naar Marchin maar naar Lessines, tot grote verbazing van het plaatselijke personeel dat niet wist wat met die wagen moest gebeuren!

Ondertussen had een Franse bestuurder de PRIMA en de 436000 in Monceau overgenomen voor een trein naar Somain en keerden beide weer terug naar hun beginpunt! Resultaat : algemene paniek bij de NMBS waar men zich afvroeg waar de kostbare PRIMA was gebleven ! Uiteindelijk werd de PRIMA een tweede keer opgestuurd naar België zodat ze op 2 juni in Ath aankwam.

Tijdens het weekeinde van 3 en 4 juni onderging de locomotief de traditionele testen nabij de werkbasis van Coucou, tussen Ath en Silly, om de elektromagnetische compatibiliteit na te gaan.

Daartoe stond ze voor een stel van zes Dms-bagagerijtuigen.

De PRIMA bevond zich kant Tournai terwijl achteraan de 2710 was gekoppeld. Volgens het plaatselijke personeel waren de steringen vrij ernstig en talrijk.

Het was voorzien om het hele stel op zondagavond van Ath over te brengen naar Schaarbeek om op maandag 5 juni statische testen uit te voeren.

In de toelating om de PRIMA te vervoeren werd dit traject echter over het hoofd gezien waardoor deze rit pas op 8 juni kon doorgaan!

Het derde luik van de testen vond plaats van 13 tot 16 en van 19 tot 23 juni op lijn 78 tussen Tournai en Saint-Ghislain.

De PRIMA werd kant Mons geplaatst en sleepte vier keer per dag een stel van 12 rijtuigen. (6 Dms-bagagerijtuigen en 6 ligrijtuigen).

Het doel was nog steeds om storende elektrische stromen op te sporen.



FOTO 74-99 Aankomst te Saint-Ghislain op 16 juni. Aan de achterzijde, maar niet zichtbaar) de 2711. De trein bestond uit 6 Dms-bagage-rijtuigen en 6 Ligrijtuigen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aankomst van de testtrein Tournai - Saint-Ghislain. De 2705 is zichtbaar achter de PRIMA 6000. Deze locomotief draagt het logo van Alstom onder de derde koplamp.
Wim DE RIDDER.



L1

Franse grens - Brussel

De werken gaan gestaag verder tussen Vorst-Zuid en Brussel-Zuid. De indienststelling van dit traject van drie kilometer - dat een tijdswinst van drie minuten voor de HST's zal opleveren - is nog steeds voorzien voor december 2006. Het viaduct van 435 meter dat een directe toegang tot de HST-terminal mogelijk maakt is voltooid, het leggen van de sporen is bezig en de bovenleiding en de seininrichting zullen weldra volgen.

L2

Brussel - Liège

Brussel - Leuven

Tussen Brussel-Noord en Schaarbeek (reizigers) gaan de aanpassingen aan de "vierhoek" verder. De nieuwe snelsporen zijn gelegd en hun elektrificatie is bezig. Het is de bedoeling dat ze vanaf december door de snelle treinen (HST en IC) worden bereden.

De spectaculairste vooruitgang is echter tussen Schaarbeek en Haren Zuid te zien : het viaduct over de opstelsporen is voltooid en het spoor tussen Schaarbeek en Haren werd aangelegd. De elektrificatie begint

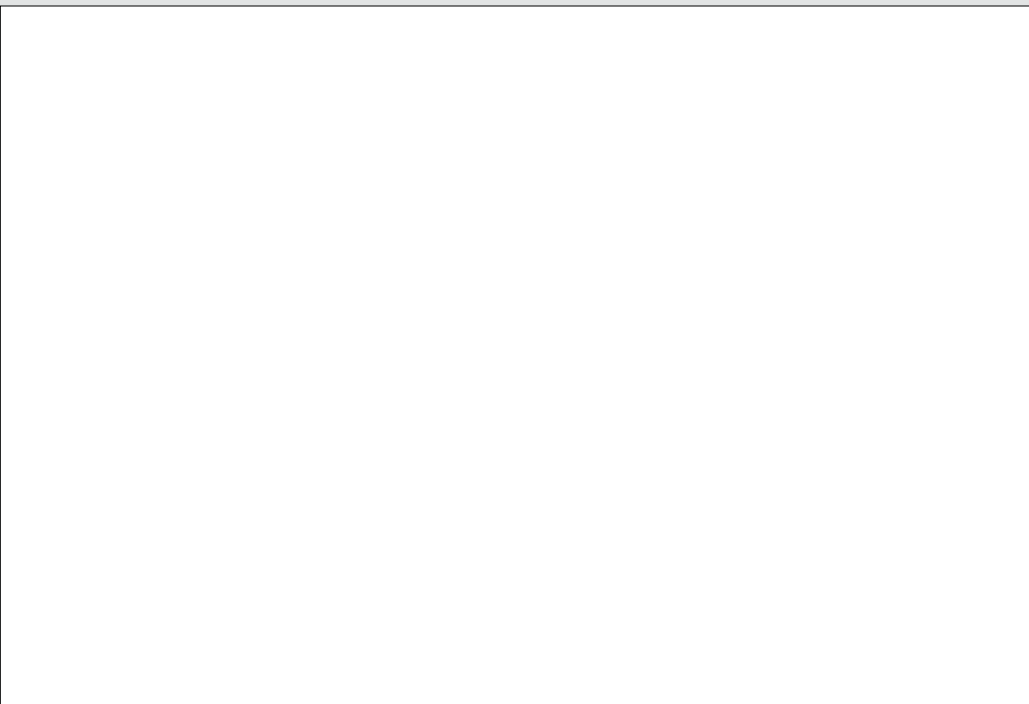


Tussen Vorst en Brussel-Zuid werd ballast aangebracht op de betonnen bedding voor de snelsporen. De 5311 (van de TUC-Rail-werkbasis van Schaarbeek) op kop van een trein met Nederlandse platte wagens nabij de Vierendeelbrug van de lijn 28/3.
Baudouin DIEU, 2 mei 2006.

binnenkort waardoor ook dit gedeelte in december gebruiksklaar zal zijn.

Aan de inrit van Leuven zijn de twee bruggen over het kanaal Leuven - Mechelen afgewerkt. Ook de grondwerken voor de nieuwe verbindingsboog L36/L35 zijn klaar en het spoor werd reeds in de brugbakken gelegd. Deze

nieuwe lijn moet eveneens in december in dienst komen. In het station van Leuven zijn de sporen 7 en 8 buiten dienst om het vierde element van de overkapping te kunnen bouwen. Nadien moeten deze sporen weer aangelegd worden en moeten de nog niet gemoderniseerde sporen 5 en 6 vervangen worden.



*Te Schaarbeek is men einde mei gestart met het leggen van de twee sporen die leiden naar het viaduct. Het eerste spoor werd gelegd met een kraan voor wegenwerken. Een trein voor het transport van de betonnen dwarsliggers gebruikte dit spoor om de dwarsliggers op de bedding voor het tweede spoor te lossen.
Schaarbeek, 2 juni 2006.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



*Zicht vanuit Haren-Zuid richting Schaarbeek op 3 mei. De twee nieuwe sporen van L36N liggen midden in L36 en gaan via het nieuwe kunstwerk over de lijnen 25 en 27, en de opstelsporen van Schaarbeek.
Baudouin DIEU.*

*De bouw van de vierdelige glazen overkapping van het station Leuven bevindt zich in de eindfase. Dit elegante geheel overspant de sporen 1 tot en met 8.
Baudouin DIEU, 7 juni 2006.*



L3

Liège - Duitse grens

De vertakking Chênée, tussen de lijnen 37 en de hogesnelheidslijn, is afgewerkt. Op de plaats van het vroegere station, waar nog steeds een oude kraan voor het lossen van wagens staat, werden vijf sporen aangelegd die met de HSL zijn verbonden.

Hier worden de weinige werktreinen voor de hogesnelheidslijn opgesteld, bijkomend aan diegene die in Ayeneux staan.

Het tweede spoor werd gelegd tussen Chênée en Ayeneux, in de tunnel van Soumagne. De basis van Ayeneux bevindt zich aan de bovenste uitrit van de tunnel, op de plaats waar vroeger de betonfabriek voor de bouw van de tunnel stond. De infrastructuur bestaat uit vier sporen die zijn aangesloten op de HSL richting Liège.

Op de dag van ons bezoek - 7 juni - werkte de Platovkraan aan de uitrit van de basis Ayeneux richting Duitsland. De eerste laag ballast was aangebracht tot het viaduct van José, zes kilometer verder.

De grondwerken omvatten nog de bedding tussen Clermont en de Hammerbrücke, waar zich de vertakking van de nieuwe lijn met L37 zal bevinden. Deze vertakking werd reeds aangelegd.

↑ *De immense metalen structuur van het Guillemins-station staat op zijn plaats. De laatste elementen kant Cointe en kant stad worden ter plaatse gebouwd. In het station werden alle sporen gelegd maar er zijn er slechts vijf in dienst.*

↗ *Zicht op de basis van Chênée, aangelegd op de vroegere goederenkoer. Ze bestaat uit vijf sporen voor het opstellen van werktreinen. Links zien we de nieuwe lijn met de reeds aangebrachte bovenleiding maar nog zonder sporen.*

→ *De basis van Ayeneux, aan de uitrit van de rechts zichtbare tunnel van Soumagne. Deze kleine basis heeft slechts vier sporen maar controleert alle werktreinen op de nieuwe lijn.*

Foto's : Baudouin DIEU, 7 juni 2006.





*Het viaduct van Battice met een lengte van 1300 meter is voltooid. De bovenleidingspalen zijn opgesteld en de voedings- en aardingskabels werden gelegd.
Baudouin DIEU, 7 juni 2006.*

*De bedding van L4 is gebetonneerd. De palen staan op ingegoten sokkels in de bedding. De dwarsliggers worden, net als de eerste ballastlaag, per vrachtwagen aangevoerd.
Baudouin DIEU, 7 juni 2006.*



*De vertakking Hammerbrücke waar de lijnen 4 en 37 samenkomen. De passerende ICE naar Köln zal over enkele maanden over het spoor op de voorgrond rijden...
Baudouin DIEU, 7 juni 2006.*

Aanleg van de sporen

De aanleg van de bovenbouw - sporen, bovenleiding en seininrichting - verschilt bij de L4 fundamenteel van deze voor de lijnen 1, 2 en 3.

Vooraleer het voorlopige spoor wordt gelegd, brengen vrachtwagens een laag van 30 cm ballast van gemiddelde dikte aan. Hiervan werden voorraden aangelegd op verschillende parkings langs de autosnelweg E40. In tegenstelling tot de andere lijnen werd de bedding van L4 volledig gebetonneerd waardoor deze konvoien geen schade veroorzaken. De voorraden kwamen per vrachtwagen uit de steengroeven van Lessines en Quenast...

Daarna werd het voorlopig spoor gelegd door een "Platov"-kraan van de Franse maatschappij Seco-DG. Deze machine behandelt tegelijkertijd vijf panelen van elk 18 meter en verbindt ze met elkaar. Vervolgens worden de lange spoorstaven en de betonnen dwarsliggers aangevoerd. Verdere ballast wordt per trein ter plaatse gebracht. De fundamenteen voor de bovenleidingspalen werden in de bedding gegoten en de masten, de voedingskabel en de aarding werden voor de aanleg van het spoor aangebracht. De elektrificatietreinen houden zich dus enkel bezig met het aanbrengen van de rijdraad, de ophanging en de afwerking...

De volledige bovenbouw zal in de loop van december afgewerkt zijn, met een indienstname eind 2007.



Foto's van boven naar onder :

De Platovkraan legt spoorpanelen van 18 meter voor het voorlopige spoor op de eerste ballastlaag. Ze kan vijf aangevoerde panelen per keer behandelen. Hier tilt de kraan een paneel op...

... dat voor de machine wordt gelegd.

Het paneel wordt correct geplaatst alvorens het met het voorgaande wordt verbonden. De aangedreven kraan kan vijf nieuwe panelen gaan ophalen. Ayeneux, 7 juni 2006. Baudouin DIEU.



L4

Antwerpen - Nederlandse grens

De werken op L4 zijn vrijwel voltooid; de laatste werken aan de bovenleiding werden op 16 juni beëindigd met hoogtewerkers die een laatste afwerking uitvoerden.

De spoorwerken eindigden op 10 juni met het verzamelen van achtergebleven materiaal en het vervangen van beschadigde dwarsliggers.

Enkel de slijptrein van Speno moet nog een laatste keer worden ingezet, vermoedelijk in september of oktober.

Wat de seininrichting betreft zullen de werken tot september voortduren om alle wissels en seinen bij blok12 van Berchem te integreren.

De homologatie is voorzien van 25 september tot 13 oktober, waarna TUC-Rail de lijn aan Infrabel zal kunnen overdragen. De opleiding van de

bestuurders zou dan kunnen beginnen teneinde de lijn in april 2007 voor het commerciële verkeer te openen.

Het personeel op de werkbasis Antwerpen-Noord blijft er tot eind oktober. Nadien zal een deel van deze bedienden naar de NMBS terugkeren terwijl de anderen op de basis van Schaarbeek zullen worden ingezet.

Baudouin DIEU.



Van 7 tot 16 juni 2006 werden stabiliseringsritten uitgevoerd. Hiervoor werd een trein gebruikt die was samengesteld uit 20 locomotieven : 18 van de reeks 62 en 2 van de reeks 52/53. Hiernaast, onder de vorm van een foto, de nummers. Antwerpen-Luchtbal, 7 juni 2006. Foto's : Jeroen Weckers.

Voor het eerst sedert jaren kunnen wij deze rubriek beginnen zonder effectieve schrappingen!

Sedert het verschijnen van ons laatste nummer werd geen enkele machine meer geschrapt. Maar wees gerust, schijn bedriegt.

Op het ogenblik dat u dit leest is er normaal een hele herschikking doorge-

voerd van de rangeerdiesels, met zeker één of andere schrapping tot gevolg!

RECHTZETTINGEN

OP DE BAAN 72

pagina 60 : in de fiche van de 9107 : er staat 9107 : ? , moet zijn : **16-05-1977**

pagina 61 : in de fiche van de 9136 :

levering aan de NMBS, nummering 230.126 en stelplaats St.-Ghislain : er staat : 22-07-1968, moet zijn : 22-07-1963

pagina 61 : in de fiche van de 9130 : er staat : verkocht aan Swiss-Rail in november 2004.

In feite werd de 9117 verkocht, maar zij werd hernoemd als 9130" (zie *OP DE BAAN 68*, pagina's 60-62.)

7301

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Nummering : 273.001 : 08-10-1965
7301 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 08-10-1965
Merelbeke : 01-07-2001
Charleroi-Sud : 14-12-2001

Uit inventaris : 31-12-2003 (schade aan de ophanging)

FOTO 74-37 *Monceau, 4 augustus 1984.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



8230

Constructeur : ABR

Levering aan NMBS : 20-06-1966

Nummering : 262.001 : 20-06-1966
8230 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Saint-Ghislain : 20-06-1966
Monceau : 01-06-1992
Kinkempois : 26-04-1994

Uit inventaris : 01-04-2004 (ongeval)

FOTO 74-38 *Clabecq, 15 april 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



8426

Constructeur : ABR

Nummering : 250.101 : 07-12-1962
8426 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Oostende : 07-12-1962
Merelbeke (INF) : -1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-39 *Brugge, 24 augustus 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



8429

Constructeur : ABR

Nummering : 250.104 : 18-01-1963
8429 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Oostende : 18-01-1963
Merelbeke (INF) : -1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-40 *Oostende, 18 september 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8432

Constructeur : ABR

Nummering : 250.107 : 08-02-1963
8432 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Haine-St.-Pierre : 08-02-1963
Oostende
Merelbeke (INF) : -1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-41 *Kortrijk, 18 mei 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8434

Constructeur : ABR

Nummering : 250.109 : 22-02-1963
8429 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Oostende : 22-02-1963
Hasselt : -1976
Oostende : 01-09-1984
Merelbeke (INF) : -1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-42 *Hasselt, 13 september 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8437

Constructeur : 15-03-1963

Nummering : 250.112 :
8437 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Oostende : 15-03-1963
Haine-St.-Pierre : -1976
Oostende : -1983
Kortrijk : -1984
Oostende : -1985
Merelbeke (INF) : -1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-43 *Brugge, 2 augustus 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8443

Constructeur : ABR

Nummering : 250.118 : 26-04-1963
8443 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Oostende : 26-04-1963
Kortrijk : 19-11-1984
Merelbeke : 28-05-1990
Monceau/Charleroi-Sud : 03-11-1994

Uit inventaris: 01-05-2004 (einde reeks)

FOTO 74-44 *Kortrijk, 28 november 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8450

Constructeur : ABR

Nummering : 250.125 : 27-06-1963
8450 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Haine-St.-Pierre : 27-06-1963
Hasselt : 10-01-1969
Haine-St.-Pierre : 21-04-1985
Oostende : 01-01-1992
Monceau/Charleroi-Sud : 01-05-1994

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)
verkocht aan Atlantis Cargo in 07-2004

FOTO 74-45 *Haine-Saint-Pierre, 1 februari 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8465

Constructeur : ABR

Nummering : 252.030 : 27-05-1959
252.105 : -10-1959
8430 : 01-01-1971
8465 : 18-09-1978

Stelplaatsen : Monceau : 27-05-1959
Antwerpen-Dam : 10-10-1963
Monceau/Charleroi-Sud : 01-06-1995

Uit inventaris : 01-05-2004 (einde reeks)
verkocht aan Visali (Italië) in 10-2005

FOTO 74-46 *Fleurus, 3 maart 2003.* Pierre HERBIET..



6248

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 30-06-1964

Nummering : 212.148 : 30-06-1964
6248 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 30-06-1964
Merelbeke (St-Niklaas) : 08-07-1964
Kinkempois : 23-12-1971
Tournai : 01-06-1976
Monceau/Charleroi-Sud : 10-05-1985
Merelbeke : 05-03-1999
Antwerpen-Noord : 16-06-2002

Uit inventaris: 02-07-2004 (ongeval Lier)

FOTO 74-47 *Ath, 08-01-1985.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6252

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 06-08-1964
Nummering : 212.152 : 06-08-1964
6252 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Ath : 06-08-1964
Saint-Ghislain : 03-06-1984
Hasselt : 15-01-1988
Kinkempois : 01-01-1991
Hasselt : 05-12-1991
Merelbeke (INF) : 01-06-1997
Uit inventaris : 04-03-04 (schade generator)
FOTO 74-48 *Beert-Bellingen, 17-09-1982. J-L VDH.*



6269

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 30-10-1964
Nummering : 212.169 : 30-10-1964
6269 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Jemelle : 30-10-1964
Ath : 03-05-1965
St. Ghislain : 18-01-1980
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991
Kinkempois : 05-03-1999
Uit inventaris : 14-12-2003 (aanrijding)
FOTO 74-49 *Quiévrain, januari 1985. Pierre HERBIET.*



6302

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 16-05-1966
Nummering : 212.202 : 16-05-1966
6302 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Haine-St.-Pierre : 16-05-1966 ⇌ Tournai : 26-05-1971 ⇌ St.-Ghislain : 11-10-1973 ⇌ Kortrijk : 03-06-1984
⇌ Merelbeke : 28-05-1990 ⇌ Kinkempois : 13-07-1992
⇌ Antwerp-Dam/Noord : 15-12-2002 ⇌ Merelbeke : 14-12-2003
Uit inventaris : 01-03-2004 (einde reeks)
verkocht aan Ventura Italië in 05-2004
FOTO 74-50 *Seraing, 15 maart 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



6326

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering aan NMBS : 17-10-1966
Nummering : 212.226 : 17-10-1966
6326 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Haine-St.-Pierre : 17-10-1966
Hasselt : 03-06-1984
Antwerpen-Noord : 31-12-2002
Uit inventaris : 02-07-2004 (ongeval Lier)
FOTO 74-51 *Schaarbeek, 19 april 1979. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PLEIDOOI

Erfgoed in gevaar

FOREST-MIDI - VORST-ZUID

Bij de stationsgebouwen die het meest bedreigd worden met verdwijnen, bevindt zich ook dat van Vorst-Zuid. Zelfs als "geklasseerd" monument blijft zijn toestand verslechteren. De NMBS heeft zelfs een verzoek tot declasseren ingediend dat hen zou toelaten om het gebouw af te breken. Dit station wordt volledig ingesloten door de bedrijfsterreinen van de VW-fabriek van Vorst. Een beetje goede wil zou volstaan zodat dit bedrijf het gebouw koopt, het herstelt en het bijvoorbeeld gebruikt als kantoorruimte. Merk hierbij op dat VW reeds enkele jaren geleden fors investeerde in de restauratie van de abdij van Vorst.

Christian. DOSOGNE, 05-04-2006.



GROENENDAEL - GROENENDAAL

WATERLOO

Twee schitterende schuilplaatsen in perfecte staat zijn nog altijd aanwezig op de perrons van de stations Groenendaal en Waterloo. In verband met de werkzaamheden aan het GEN en het op 4 sporen brengen van de lijn tussen Brussel en Otignies, is er voorzien om dit prachtige gebouw af te breken. Er is nochtans een oplossing voor elk probleem, maar wij moeten blijk geven van burgerzin door vandaag ons verleden te redden om de toekomst van de volgende generaties veilig te stellen. Er werden de laatste jaren te veel aanslagen op het spoorweg-erfgoed gepleegd; men moet dus proberen om het weinige dat ons overblijft te beschermen. Deze schuilplaatsen zouden gewoon enkele meters verplaatst kunnen worden.

Chr. DOSOGNE, 06-04-2006.



UCCLE-STALLE - UKKEL-STALLE

Een andere schuilplaats op het perron voor het station van Ukkel-Stalle trekt alle aandacht. Het gaat immers om een van de laatste overgebleven exemplaren die in gietijzer zijn opgetrokken en - in dit verband - een volledige restauratie waard zijn. In deze tijd van weinig burgerzin zou iedereen erbij winnen, indien de NMBS zou kunnen beschikken over een team van jongeren die werkzaamheden van algemeen belang kunnen uitvoeren.

"Als de toekomst behoort tot het heden, is deze toekomst niet denkbaar indien men het verleden buiten beschouwing laat."

Christian DOSOGNE, 04-04-2006.



Gisteren ...

Op 10 februari 1868 werd de 18 kilometer lange en enkelsporige lijn 74 Diksmuide - Nieuwpoort door de voormalige Belgische Staat in gebruik genomen. Op 18 mei 1952 werd de reizigersdienst opgeheven en werd de lijn nog enkel gebruikt voor lokaal goederenvervoer. In 1974 ging de lijn buiten dienst voor de behoeften van de NMBS. Op 18 september 1978 werd zij uit de inventaris geschrapt. Het is een zeer spijtige zaak dat deze lijn werd uitgebroken, want Nieuwpoort zou veel baat gehad hebben met een directe verbinding met het hinterland, zoals dat nu het geval is met Blankenberge. Nieuwpoort telde twee stations waarvan Nieuwpoort-Stad het belang-rijkste was. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het gebouw volledig verwoest. Na de oorlog werd een nieuw gebouw geplaatst op de grondvesten van het vorige. Heden zijn alle gebouwen verdwenen en werd lijn 74 omgevormd tot een fietspad. Verzameling DEXIA - foto Christian DOSOGNE, 6 april 2006.

Vandaag ...

40 jaar geleden ...



FOTO BD-230 Op 14 juli 1966 staat in het station van Namur het eerste trekduwstel van het type M1 klaar om proefritten op lijn uit te voeren. Vanaf 1 augustus 1966, voerde zij proefdiensten uit op lijn 44 Verviers - Spa. De eerste regelmatige diensten begonnen op 25 september 1966 op dezelfde lijn. In totaal verbouwde de Centrale Werkplaats te Mechelen 35 rijtuigen type M1 BD en voorzag ze van een stuurpost.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-229 Op 22 en 23 augustus 1966 werd een replica van "de Olifant" door een vrachtwagen van de CW Mechelen naar het station van Brussel-Noord vervoerd om er tijdelijk tentoongesteld te worden. De tender werd als eerste op 22 augustus overgebracht, dit op een oude oplegger van de NMBS, hier in de buurt van het station van Brussel-Noord.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

40 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



In juni 1981 nam de MIVB een derde schijf metrostellen in ontvangst. Gebouwd door BN in Brugge, vond hun vervoer per spoor plaats. Op de foto komt het motorrijtuig 263 aan op de aansluiting die toegang verleent tot de stelplaats Delta. Aan de linkerzijde passeert de 2220 ter hoogte van de stopplaats Delta op lijn 26. Onze vriend Axel VANDECASTEELE realiseerde dit beeld en lanceerde in hetzelfde jaar het tijdschrift "Tram 2000".

FOTO 74-52 25 jaar geleden werden de eerste dertig locomotieven van de reeks 27 gebouwd in de fabriek van "La Brugeoise et Nivelles" te Nivelles. De 2701 werd als eerste afgeleverd aan de NMBS op 14 oktober 1981. Hier een zicht in de montagehal, op 20 juni 1981.

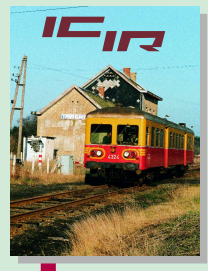
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden



Boeken

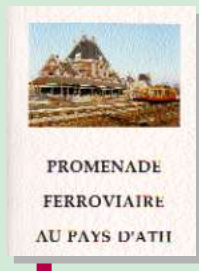
TSP-Edities



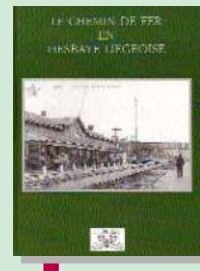
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - 1250 g



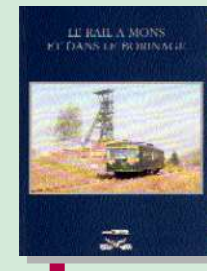
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



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



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



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



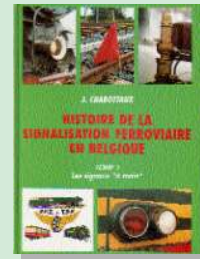
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



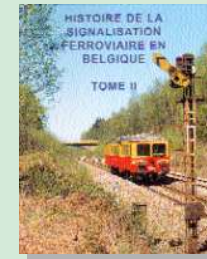
EEN EEUW STOOM Deel I
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm
 127 zwartwitfoto's
 € 23,50 - 750 g



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



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



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



SPOORBOEKJE 1940
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - 280 pagina's
 500 foto's
 € 6,50 - 250 g



SNCRB 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



ONZE SPOORWEGEN 1 DE MEERSPANNIGEN
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven in België.
 132 pagina's - 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g - Gekartoneerde koft

OP DE BAAN

OP DE BAAN

- abonnement 2006
 - België € 36,00
 - buitenland (Europa) € 42,00
 - buitenland (buiten Europa) € 49,00

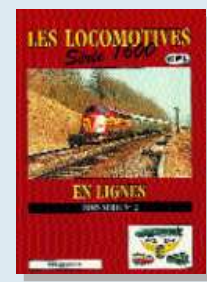


- nummers 19 en 20 per nummer : € 3,97 100 g
- nummers 41 t/m 45 per nummer : € 7,50 210 g
- nummers 46 t/m 52 per nummer : € 7,50 260 g
- nummers 53 t/m 58 per nummer : € 7,00 260 g
- nummers 59 t/m 73 per nummer : € 8,50 260 g
- verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

EN LIGNES - hors série



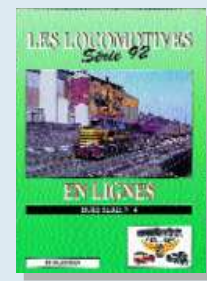
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 9,75 - 255 g



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



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



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

- Spoorboekje 1935 (TSP-editie) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edtion) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- De buurtspoorwegen van de groep Leuven € 24,54 800 g
- België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Buurtspoorwegen in Brabant € 42,14 1300 g
- Stoomlocomotieven types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Stationsarchitectuur (deel I) € 46,64 1050 g
- Stationsarchitectuur (deel II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g
- Sur les Rails d'Ardennes et de Gaume € 19,00 1200 g



NIEUW

Les Editions Du Cabri stelt voor :
“LES TYPES S” DE LA SNCV
 zie pagina 16

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 74-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 74-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-09-2006; leveringsdatum: +/- 28-11-2006. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :

☎ +32 (0) 65 72 80 72 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ philippe.scholl@swing.be

Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

Prijs per foto € 1,00 7 g

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

Prijs per foto : € 3,72 7 g

Fotothema's

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

- Nr. 6 : Motorstellen ex-NMBS in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 30 ■ : Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12) € 30,00 75 g
- Nr. 31 : TSP-reis naar Denemarken (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs € 10,00 75 g
- Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville € 10,00 75 g
- Nr. 40 : Het station Schaarbeek-Vorming € 10,00 75 g
- Nr. 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970" € 10,00 75 g
- Nr. 44 : De locomotief 8275 € 10,00 75 g
- Nr. 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 48 : De werkplaats Bertrix € 10,00 75 g
- Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 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. 55 : Reeks 51 (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 : La 2302 (OP DE BAAN 72) € 10,00 75 g
- Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen € 10,00 75 g

FOTOTHEMA 73 : de 5001, ex-5117

prijs : € 10 + verzendkosten (75 g.) mededeling : FOTOTHEMA 73

73-01 : 5117 groen 1970 te Bierghes + M2-rijtuigen

73-02 : 5117 groen 1970 te Saintes + K2-rijtuigen

73-03 : 5117 groen 1970 te Schaarbeek

73-04 : 5117 na ongeval

73-05 : 5001 te Kinkempois (zie pagina 5)

73-06 : 5001 (ex-5117) te Saint-Ghislain (zie pagina 4)

73-07 : 5001 (ex-5117) te Schaarbeek

73-08 : 6077 + 5001 te Ghlin (zie pagina 6)

73-09 : 6077 + 5001 + 5183 te Landen (zie pagina 6)

73-10 : 5001 te Kinkempois (zie pagina 5)

Allerlei

Pin's

- Pin diesellocomotief type 201 € 2,50 16 g
- Pin diesellocomotief reeks 60 groen € 2,50 16 g
- Pin diesellocomotief reeks 60 geel € 2,50 16 g
- Pin elektrische locomotief 101.012 tweekleurig € 2,50 16 g
- Pin elektrische locomotief 101.012 donkergroen € 2,50 16 g
- Pin stoomlocomotief type 81 € 2,50 16 g

Postkaarten

- Reeksen 1 t/m 7 (12 zichten NMBS + CFL per reeks) € 3,72 105 g
- Reeksen 8 t/m 17 : 10 postkaarten van de stations Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St.-Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps en Huy : € 5,00 80 g
- Reeksen 21 t/m 28 : 8 postkaarten van de stations Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St.-Ghislain, het viaduct van Yvoir € 4,00 60 g
- Reeksen 29 t/m 36 : 8 postkaarten van de stations Brugge, Oostende, Marbehan, Brussel € 4,00 60 g

LOCO-kalenders

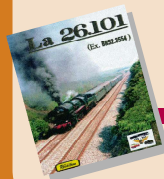
- Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : per kalender : € 5,00 750 g

LOCO 2006 :

UITGEPUT

DVD

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



De 26.101 op DVD

Bestelling en verzendkosten

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

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

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

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

