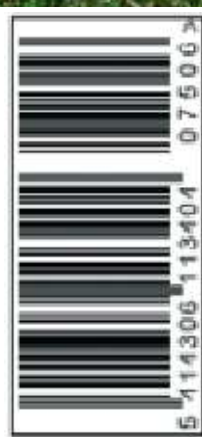


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 75 - oktober 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

Als de splitsing van de NMBS in drie entiteiten beantwoordt aan de eisen van de Europese Communautaire Instellingen, vergemakkelijkt dit zeker niet de werking van toeristische spoorlijnen en verenigingen van spoorwegliefhebbers. Zij moeten vaak minstens met twee van de drie entiteiten samenwerken. Het TSP moet zelfs, gezien haar activiteiten, samenwerken met de drie maatschappijen. Dit is zeker niet eenvoudig aangezien elk van hen probeert "voordeel" te halen uit de situatie, zonder zich om de twee andere te bekommeren... Een voorbeeld: de huur van de werkplaats van Saint-Ghislain valt onder de verantwoordelijkheid van de Directie Patrimonium (onderdeel van NMBS-Holding) terwijl van toegangsspooren worden afgehuurd bij Infrabel. Maar de speciale treinen, ingelegd door het TSP, worden beheerd door de NMBS, uitbater van het spoorwegnet... De verschillende verenigingen zijn geen handelsvennootschappen; zij bieden enkel aan de talrijke geïnteresseerden de mogelijkheid om de spoorwegen op een andere wijze te leren kennen en te promoten. Wanneer zal de directie van onze geliefde NMBS begrijpen dat het werk dat door het TSP - en de andere verenigingen - wordt verricht evenzeer door de NMBS zelf kan worden gedaan? Een beetje begrip ten aanzien van het vrijwilligerswerk zou zeer welkom zijn...

Loco2007

De LOCO-kalender 2007 bestaat uit elf kleurenfoto's en een zwartwitfoto van Belgisch, Luxemburgs en Zwitsers materieel :

- diesellocomotief 5538 (groen) in de sneeuw in het station Raeren;
- motorwagen 4407 aan de voormalige koninklijke halte d'Ardennes te Houyet;
- stoomlocomotief 81.360 te Mons;
- elektrische locomotief 2911 te Brussel-Zuid;
- diesellocomotief 212.144 (6244) te Neufvilles;
- meerspannige locomotief 1805 verlaat de tunnel van La Brouck;
- diesellocomotief 5941 van het TSP te Senenne op lijn 128;
- elektrisch motorstel Z 256 van de CFL te Mertert;
- meerspannig motorstel RAe TEE van de SBB te Brussel-Zuid;
- diesellocomotief 6014 + M3-rijtuigen te Scheldewindeke;
- elektrische locomotief 2603 + TEE te Cuesmes;
- stoomlocomotief C 5/6 2978 te Bourgeau in Zwitserland.

Formaat A3 - blinkend papier - spiraalbinding

€ 10 - 550 g - mededeling : "LOCO 2007"



€10

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 : 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
TE KOOP : verzameling LGB-treinen (locomotieven, rijtuigen, wagens, sporen, enz.) Contacteer Charles OCSINBERG, bij voorkeur na 19.00 : ☎ +32 (0)3 664 64 21.

Het artikel over de geschiedenis van de 5001, dat voorzien was voor dit nummer, is verschoven naar het nummer 76. Wie over foto's van deze locomotief zou beschikken die in aanmerking zouden kunnen komen voor publicatie, kan ons steeds contacteren en ons deze documenten toesturen voor 15 oktober aanstaande.

TSP-agenda

- **Zaterdag 9 december 2006** : ruilbeurs in "le Musée du Rail" te St.-Ghislain;

- **Zaterdag 16 december 2006** : herinneringsrit 40 jaar einde stoomtractie. Speciale stoomtrein Ath - Denderleeuw.

ALAF

ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer) organiseert haar traditionele modelbouwtenoonstelling tijdens het weekend van 4 en 5 november 2006, van 9 tot 17 uur.

Toegangsprijs : € 2,5 volwassene, € 1,5 kinderen -12 jaar, (gratis voor kinderen -6 jaar).

Adres : rue de la Gare 77 te Ougrée.

Info : mail : infoalaf@yahoo.fr
www.alaf.info

TE KOOP : volledige verzameling EN LIGNES (behalve nr. 1), waarvan 47 nummers in TSP-verzamelband. Totale waarde : € 431. Verkoopprijs € 200. ☎ + FAX : + 32 (0) 69 35 13 46, GSM +32 (0)479 86 04 06. E-mail : djm1962@gmail.com

Rechtzettingen

OP DE BAAN 72

pagina 8 : De 168 P8'en kregen op 1 januari 1925 van de Belgische Staat de nummers 6400 t/m 6567. De P8 die als "oorlogsbuit" na WO II in België bleef kreeg het nummer 6568. Op 1 januari 1946 werd de nieuwe nummering ingevoerd voor 168 locomotieven : 167 + 1 want de 6408 werd in mei 1940 onherstelbaar beschadigd bij een bombardement op Mons. Zij werd geschrapt in 1941. Het nummer 64.008 werd toegekend aan de 6400.

OP DE BAAN 73

pagina 25 : (Michel Herbiet) de werkplaats van Bertrix beschikte slechts vanaf 31 mei 1959 over het type 29. In 1950 werd het type 41 vervangen door locomotieven type 64 die in 1954 vervangen werden door de motorwagens type 603 (reeks 43).

OP DE BAAN 74

pagina 37 : tabel : 2302 was in juli nog steeds niet afgebroken, maar de machine is wel verkocht aan een schroothandelaar.
pagina 41 : foto bovenaan : Naar aanleiding van het uitkomen van de film "The Da Vinci Code" kreeg de Eurostar 3209/3210, een nieuwe, overwegend zwarte livree. Het stel staat vertrekken klaar om Vorst-Zuid te verlaten richting Brussel-Zuid op 22 mei 2006. Serge HOOGSTEYN.

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 DESCHPEPPER.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, Christian AUQUIERE, Laurent CHARLIER, Thierry COCHIN, Roger CRİKELAIRE, Charles DE COSTER, Michel DE ESCH, Nicolas DELDIJCKE, Simon DE RIDDER, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICE, Tomas MEYER-EPPLER, Christian MICHEL, Julien MULPAS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Leonard PAULA, Eric en Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECKE, Jef VAN OLMEN.

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@pfttsp.be
Internet : www.pfttsp.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 75 - OKTOBER 2006



VOORPAGINA :

FOTO 75-90

Doortocht van de 2230 te Marche-lez-Dames.

Zij sleept een reizigers-trein op de IR m Charle-roi-Sud - Liers.

J-L VANDERHAEGEN,
18 oktober 1993.

ACHTERPAGINA

FOTO 75-01 De overbrenging van de lege trein van Brugge naar Knokke. De 1818 CFL bevindt zich achteraan de trein. Zie ook pagina. 56. Heist, 2-7-2006. . MULPAS.

De LUXAIR-trein bij de doortocht van Jemelle. Laurent. JOSEPH.

I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Voorwoord	2
Nieuws van eigen huis	4
Stortwagen Ff 5030B1	7
Zweden, 25 jaar geleden	8
De P8 - De 64.169 van het T.S.P. IV	10
Gisteren - Vandaag	19
Buitenlandse actualiteit	20
Belgische actualiteit	32

Statistieken	32
Elektrische locomotieven	32
Diesellocomotieven	38
Motorstellen	40
Hoge snelheid	41
Rijtuigen - Wagens	42
Infrabel	46
Allerlei	48
Privémaatschappijen	59

Schrappingen	63
Er was eens ...	64
TSP-boetiek	66



Het TSP dankt GTS van FORTIS-BANK voor de financiële steun



REIZEN

zaterdag 22 juli 2006 : "La Flèche du Condroz"

Onder die naam heeft het TSP op zaterdag 22 juli een speciale trein ingelegd tussen Saint-Ghislain en Dorinne-Durnal. Het is gebleken dat Jan Modaal - en vooral de ouderen onder ons - er niet van houdt om van trein te moeten veranderen. Maar om de "Bocqlijn" te bezoeken moet je minstens tweemaal overstappen op treinen van de binnelandse dienst. Vandaar dus het idee om een directe trein Saint-Ghislain - Brusel - Ciney - Spontin - Dorinne in te leggen, voornamelijk gericht op "dagjestoeristen". De tractie van de zes rijtuigen werd toevertrouwd aan de 6077 van het TSP.

Niet minder dan 230 deelnemers hadden plaats genomen in de trein, waarvan één derde trouwe leden van het TSP. De andere deelnemers waren afgekomen op advertenties door middel



Bij de terugrit uit Dorinne ontmoet de 6077 in het station van Spontin een antieke Citroën B14G "Propulsion", daterend uit 1928. De auto, volledig uit staal, is gehomologeerd door de "Royal Veteran Car Club" en is eigendom van de heer Armand DE BROECK die er reeds 16.000 km mee aflegde.

Christian DOSOGNE.

van affiches en in plaatselijke dagbladen.

Bovenop de rit op lijn 128 waren twee extra facultatieve bezoeken mogelijk : het bezoek aan de 'Brasserie du Bocq' te Purnode en het dorp Crupet, met of zonder gids.

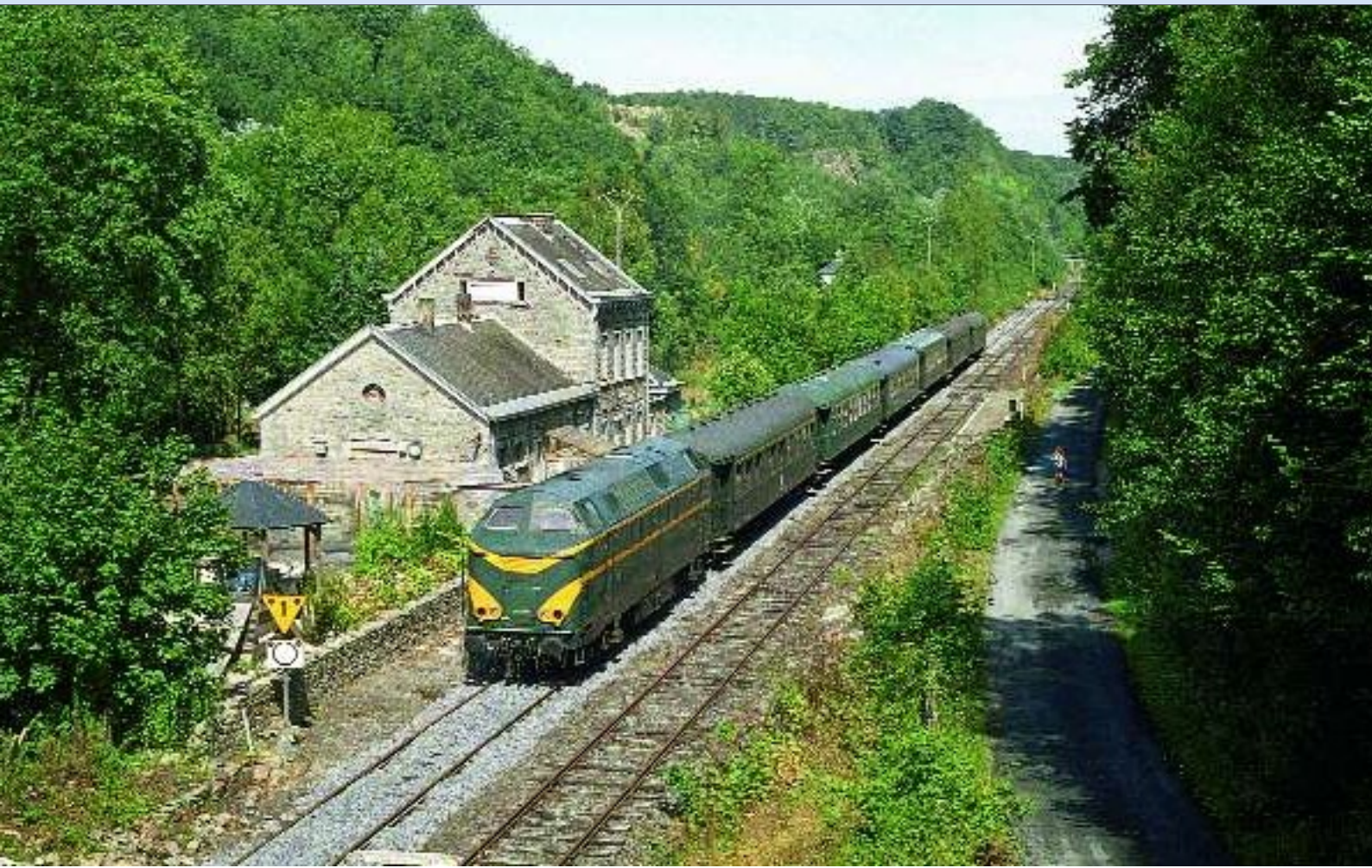
De overbrenging van de reizigers tussen de verschillende trekpleisters gebeurde met een bus van de firma "Le Cinacien".

Na een verfrissende regenbui - zeer welkom na twee weken hittegolf! - is de dag onder een stralende zon verlopen. Terwijl de "toeristen" zich in Spontin en omgeving vermaakten, konden de liefhebbers de trein naar hartenlust op de lijn fotograferen.

Een prachtige dag die zeker zal overgegaan worden in 2007 voor de viering "100ste verjaardag van de Bocqlijn"...

FOTO 75-02 De speciale trein staat op het zijspoor te Dorinne en de 6077 zal weldra postvatten aan de andere zijde van de trein om terug te keren naar Spontin. Het mooie stationsgebouw staat te koop, een tip voor de liefhebbers...

Foto : TSP.



Lijn 128



Tijdens het voorbije seizoen waren de motorwagens 554.18 en 4605 onvermoeibaar op "Le Chemin de fer du Bocq". Er waren niet minder dan veertig ritdagen voorzien, zon- en feestdagen inbegrepen. Het is echter nog te vroeg om een definitieve balans voor deze periode op te maken. Meer hierover in ons volgend nummer.

Ondertussen wordt er reeds gewerkt aan de festiviteiten die voorzien worden bij de 100ste verjaardag van de lijn. Onze grote droom is om Purnode te bereiken per stoomtrein...

Houdt u van de natuur en van werk in open lucht? Dan komt u zeker aan uw trekken bij onze vrijwilligers.

Info en contact : Xavier Vermeire :

☎ +32 (0) 479 91 05 26.

De werkzaamheden op lijn 128 vorderen richting Purnode. Wij hopen dit station te bereiken in 2007, een feestjaar naar aanleiding van de 100ste verjaardag van de lijn.

Een rail-wegvoertuig wordt ingezet voor de verwijdering van het struikgewas. Zonder twijfel is dit de mooiste lijn van het net... Christian AUQUIERE.

Onze 4605, onderweg naar Purnode, zal de vrijwilligers ophalen en terugbrengen naar Ciney. L. JOSEPH.





SPOORWEGMUSEUM

In Saint-Ghislain gaan de verbeteringswerken aan het museum onverminderd door. Het plafond van de grote zaal op de eerste verdieping wordt momenteel aangebracht, wat na de werken zal toelaten om een tweede Märklin-baan te installeren. We zullen dan ook over een fraaie tentoonstellingszaal beschikken.

In de hallen werden overvloedige installaties verwijderd en de vloer werd hersteld waardoor deze weer mooi egaal ligt. Enkele gevaarlijke plaatsen zijn weer toegankelijk.

Het grootste probleem is het dak. De subsidieaanvragen hebben tot niets geleid en het is uitgesloten dat de NMBS deze werken zal uitvoeren.

We zoeken dus naar oplossingen om het dak te herstellen zodat het bewaard materieleel niet meer te lijden heeft

van de weersomstandigheden. Het TSP beschikt jammer genoeg niet over de financiële middelen om dit grote project snel aan te pakken.

Heeft u ideeën of wilt u meewerken met de ploeg van Saint-Ghislain, contacteer Baudouin DIEU : +32 (0) 475 95 68 93.

MATERIEEL

1603 CFL

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer, is de 1603 ex-CFL binnengereden in de Centrale Werkplaats van Salzinnes. Haar draaistellen zullen na de revisie vervangen worden door deze van de 5204.

De locomotief zou terug moeten operationeel zijn in 2007. Het TSP bewaart momenteel twee "Bolle Neuzen" in rijvaardige toestand.

Deze locomotieven behoorden beide toe aan de CFL...

De 202.020 moet echter een grondige revisie van de dieselmotor ondergaan.

Ander materieel

Het TSP heeft een vierde locomotief reeks 51 aangekocht : de 5149. Deze bevindt zich in een technisch zeer goede staat en zou op korte termijn haar oorspronkelijke uitzicht moeten terug krijgen.

De herstellingswerken aan de 5183 gaan verder in Schaarbeek. Het vernieuwen van de machinekamer is vrijwel voltooid en de vrijwilligers zijn begonnen met de uiterlijke restauratie.

Tegelijkertijd wordt één van onze K-rijtuigen aangepakt. Hierin wordt een bar geïnstalleerd en zo zal het ons buffetrijtuig aanvullen. Het interieur werd volledig gedemonteerd en op dit moment wordt gewerkt aan het vernieuwen van de buitenkant van de kast.

Het derde grote project in Schaarbeek, motorstel 082, nadert zijn voltooiing. We mogen hopen op een indienststelling voor eind 2006 of begin 2007. Interesseert het restaureren van het materieel u? Contacteer dan Dave HABRAKEN +32 (0) 495 64 83 82.

MEI 2007 : GROTE REIS NAAR OEKRAÏNE

Transnico en het TSP organiseren van donderdag 27 april tot en met maandag 7 mei 2007 een reis naar Oekraïne aan boord van de hoteltrein 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, Sebastopol en Odessa.

Per vliegtuig vanuit Brussel naar Kiev en terug.



Prijs, volpension : € 1990.

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

STORTWAGENS TYPE 5030B1 **Ff**

In 1924 nam de Belgische Staat 45 tweessige stortwagens van 20 t voor de ferrydiensten in gebruik.

Ze hadden een houten opbouw en werden van 208.001 t/m 045 genummerd. Ze werden waarschijnlijk in 1917 in Engeland gebouwd. Ze hadden in elke zijwand een dubbele deur met scharnieren.

Na de Tweede Wereldoorlog ondergingen ze een verjongingskuur.

In 1956 werden ze vernummerd in het type 5030B, nrs. 1.050.000 t/m 045.

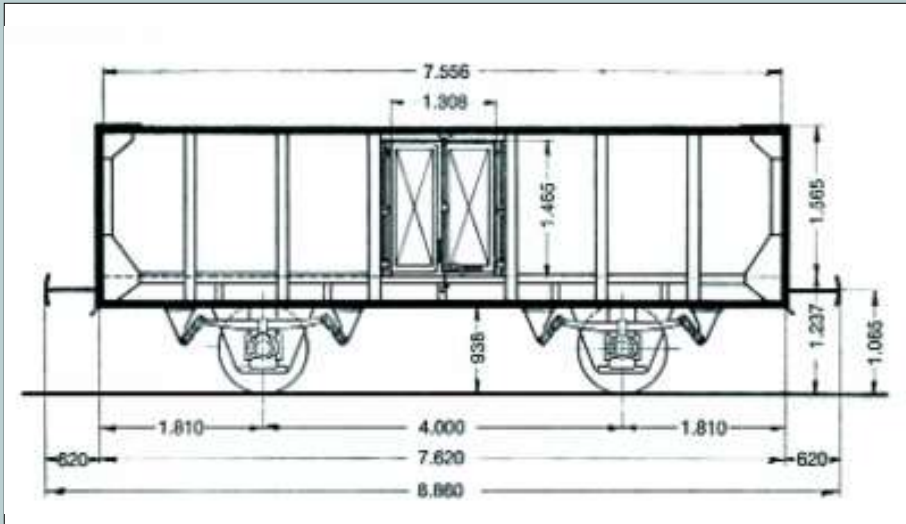
In 1964 kregen ze de code Ff (F = stortwagen, f = Brits profiel)

en werden ze het NMBS type 5030B1. Ze kregen de UIC nummers 21 88 609 0 000 t/m 045.

Op 1 juli 1969 waren er nog slechts 20 in dienst.

Tussen 1956 en 1964 werden de aspotten gemoderniseerd, maar het bleven glijlagers. Aangezien ze niet over rollagers beschikten werden ze tussen 1970 en 1974 geschrapt.

Ze reden voor de *Société Belgo Anglaise des Ferry-Boats* en verzorgden zo een directe dienst tussen het vasteland en Engeland, zonder overslag, via de havens van Zeebrugge en Harwich.



Ff type 5030B1

Aantal :	45
Bouwjaar :	1917
Nr. Belgische Staat :	208.001 t/m 045
Nr. NMBS :	1.050.000 t/m 045
Nr. UIC :	20 88 609 0 000 t/m 045
Type NMBS :	5030B later 5030B1
Lettercode :	Ff
Gewicht :	9,4 t
Maximale lading :	21 t
Nuttige oppervlakte:	16,74 m ² t
Inhoud :	26,20 m ³
Lengte van de vloer :	7,620 m
Breedte van de vloer :	2,40 m

FOTO BD-239 *Wagen Ff 1.05.008 in Zeebrugge op 6 april 1957. Deze wagen kon met een dekzeil uitgerust worden en heeft nog zijn oude glijlagers.*
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



Zweden, 25 jaar geleden ...



FOTO 75-03 De Zweedse Spoorwegen (SJ) bezaten een groot aantal elektrische locomotieven met drijfstangen. De 1C1 van de reeks Du2 werd in meer dan 150 exemplaren gebouwd tussen 1925 en 1943 door verschillende fabrikanten, waaronder ASEA en NoHAB. Hun vermogen bedroeg 1840 kW en ze wogen 80,4 t. Hun snelheid werd beperkt tot 100 km/h. De Du2 werd in gemengde dienst gebruikt. Hun schrapping gebeurde tussen 1980 en 1988. Op 21 mei 1981 sleepten twee Du2'en een reizigerstrein, hier te Norrviken.

FOTO 75-04 Van de 1D1 type F werden er 24 eenheden gebouwd door verschillende fabrikanten, onder meer door ASEA en NoHAB. De machines kwamen in dienst tussen 1942 en 1949. Bestemd voor snelle reizigerstreinen, bereikten zij een snelheid van 135 km/h. Hun vermogen bedroeg 2580 kW, voor een totale massa van 102,2 t. Zij verlieten eveneens de spoorwegscène in de jaren 1980. Ulriskdal, 21 mei 1981.

Foto's : P. HERBIET.





FOTO 75-05 In 1955 bouwden ASEA, NoHAB en AB Motala Verkstad 2 prototypes van het type Ra. In 1961 volgden nog 8 exemplaren. Zij werden "Rapid" gedoopt en waren bestemd voor het slepen van lichte expresstreinen vanaf Stockholm naar Göteborg en Malmö aan 150 km/h. Vermogen 2640 kW, totale massa 64,2 t (60,8 t voor proto's). Op 31 juni 1982, rijdt de express naar Enköping gesleept door de RA 990. Vier exemplaren werden bewaard en worden nog sporadisch ingezet. *Pierre HERBIET.*

FOTO 75-06 De grote familie van de locomotieven Rc telde 304 machines, gebouwd tussen 1967 en 1982 door ASEA, NoHAB, Motala en Falun. Zij waren de eerste locomotieven ter wereld met thyristoren die in een groot aantal werden gebouwd. Vermogen 3600 kW, snelheid 135 km/h (160 voor RC3 en 100 km/h voor Rm). Zij waren het voorbeeld voor een aantal reeksen in Oostenrijk, Roemenië, Joegoslavië, Bulgarije, Iran, USA en Noorwegen. De Rc4 1265 in Salem, op 22 mei 1982. *Pierre HERBIET.*



100 jaar P8 - de **64.169** van het TSP deel 4



FOTO 75-07 De eerste wielomwentelingen van onze P8 bij het verlaten van de werkplaats van Cluj Nopaca op 7 september 2005. Foto TSP.

DE BEWAARDE P8'EN

Er worden momenteel meer dan 40 P8'en bewaard in vijf landen, voornamelijk in Duitsland en Roemenië. Hiervan zijn er slechts zes rijvaardig, waaronder onze langverwachte 64.169.

Hieronder staan de bewaarde machines van Duitse oorsprong met het nummer dat ze droegen bij de DR. De P8'en in rijvaardige toestand staan in het vet gedrukt. De laatste spoorwegmaatschappij en het bedrijfsnummer staan tussen haakjes :

38.1182	(DR 38 1182)	DB, stelplaats van Arnstadt
38.1444	(DB 38 1444)	bewaard door Alstom LHB GmbH te Salzgitter
38 1698	(PKP Ok1-112)	monument te Koscierzyna
38 1772	(DB 038 772)	bewaard door privépersonen, bevindt zich nu te Betzdorf
38 1884	(SNCB 64.045)	NMBS, museumbewaarplaats te Leuven
38 2155	(PKP Ok1-359)	bewaard te Wolsztyn
38 2267	(DR 38 2267)	DGEG, Bochum Dalhausen
38 2383	(DB 038 383)	Deutschen Damplokmuseums, Neuenmarkt Wirsberg
38 2402	(PKP Ok1-198)	monument te Zagan
38 2425	(PKP Ok1-296)	Museum für Verkehr und Technik, Berlin
38 2460	(CFR 230 094)	Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll, Treysa
38 2884	(DB 038 884)	Verkehrsmuseum Nürnberg
38 3180	(CFR 230 105)	Bayerische Eisenbahn Museum, Nördlingen
38 3192	(PKP Ok1-322),	bewaard te Wolsztyn
38 3199	(CFR 230 106)	Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn
38 3267	(PKP Ok1-325)	bewaard te Jaworzyna
38 3272	(PKP Ok1-258)	uitgeweken te Elk
38 3587	(PKP Ok1-266)	uitgeweken te Elk
38 3650	(DB 038 650)	monument voor het Real Center te Böblingen
38 3711	(DB 038 711)	monument voor de firma Möbel Hesse te Hannover Berenbostel
38 3999	(CFR 230 111)	Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein

De bewaarde P8'en van Roemeense origine :

CFR 230.001 : bewaard in Roemenië

CFR 230.060 : bewaard in Roemenië (museum van Cluj)

CFR 230.084 : TSP 64.169

CFR 230.096 : ex-DR, bewaard in Roemenië als monument bij de ingang van de werkplaats Arad

CFR 230.098 : ex-DR, bewaard in Roemenië

CFR 230.142 : bewaard in Roemenië

CFR 230.163 : bewaard in Roemenië (museum van Resita)

CFR 230.174 : In Oostenrijk, Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte te Ampflwang

CFR 230.224 : bewaard in Roemenië te Brasov

CFR 230.249 : bewaard in Roemenië te Buzau

CFR 230.299 : bewaard in Roemenië te Dej Triaj

CFR 230.301 : In Oostenrijk, Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte te Ampflwang (636.1301)

CFR 230.302 : bewaard in Roemenië te Oravita

CFR 230.321 : TSP, wordt gebruikt plukmachine. Wordt verschromt.

CFR 230.401 : ex-DR, bewaard in Roemenië

CFR 230.516 : bewaard in Roemenië

CFR 230.520 : bewaard in Roemenië te Timisoara

CFR 230.528 : bewaard in Roemenië te Tecuci

We vermelden eveneens dat er nog veel P8'en in zeer slechte toestand uitgerangeerd staan in Roemenië. Een hint voor zeer gefortuneerde maar vooral geduldige liefhebbers...

FOTO BD-238

Zoals we gemeld hebben in OP DE BAAN 73 pagina's 29 en 30, was de 64.045 de laatste door de NMBS gebruikte stoomlocomotief. Ze werd tot begin 1967 ingezet te Tournai. Daarna werd ze nog tweemaal onder druk gezet :

- op 10 juni 1967, ter gelegenheid van de festiviteiten voor de 700ste verjaardag van de stad Oostende, sleepte zij de Koninklijke Trein van Leopold II tussen Brussel en Oostende;
- in 1969 figureerde deze machine in een aflevering van het BRT-programma "Wij, Heren van Zichem" (zie ODB 30 pagina's 8 en 9).

Normaal zou ze daarna verschromt worden, maar dankzij de onbaatzuchtige inzet van enkele spoorwegmedewerkers werd ze gered.

De 60.045, op kop van de Koninklijke Trein van Leopold II, bij aankomst te Oostende op 17 juni 1967.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.



FOTO 75-08

De 64.045 werd bij verschillende evenementen tentoongesteld. Hier in het station van Ans, in 1985, tijdens de festiviteiten die werden georganiseerd naar aanleiding van de 150ste verjaardag van de Belgische spoorwegen.

Pierre HERBIET.





Na de filmopnamen voor de toenmalige BRT in 1969, moesten we bijna dertig jaar wachten om een P8 onder druk in actie te zien in België. Het betrof de 38 1182 (Schwartzkopff 1910 - KPEV "Frankfurt 2421" - DRG 38 1182 - DR 38 1182), die deelnam aan het eerste stoomfestival van Trois-Ponts op 14 juli 1996. Deze loc wordt bewaard door de DB in de werkplaats van Arnstadt. Trois-Ponts, 14 juli 1996. Christian MICHEL.

FOTO 75-09 De OK1-359 van de PKP is zonder twijfel de meest bekende Poolse P8. Ze werd gebouwd door BMAG in 1917. Ze kreeg bij haar indienstneming bij de Pruisische spoorwegen het nummer "Osten 2445". Ze wordt bewaard in de beroemde stelplaats van Wolsztyn, maar ondergaat momenteel een revisie in de werkplaats van Gniezno. Men hoopt haar in rijvaardige toestand te brengen. Tijdens de tweede grote TSP-reis naar Polen in april 1996 sleepte deze machine meerdere treinen. Op 13 april 1996 bracht ze ons van Wolstyn naar Kargowa, op kop van drie tweeassige rijtuigen. Fotostop te Kopanica. TSP.





FOTO 75-10 ↑

Twee uit Roemenië afkomstige P8'en worden momenteel bewaard in Oostenrijk. De ÖGEG (Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) bezit de 230.301. Ze werd geheel gerestaureerd in Cluj Nopaca en bevindt zich in rijvaardige toestand. Ze kreeg het kleedje van de Oostenrijkse spoorwegen aangemeten. Op 4 mei 2004 werd ze in het gezelschap van een G10 naar Oostenrijk overgebracht. Tegenwoordig draagt ze het nummer 636.1301. Ze vond onderdak in een nieuw museum te Ampflang, nabij Vöcklabruck, dat op 5 mei 2006 geopend werd. Daarnaast huist ook de tweede P8, de ex-230.170 van de CFR, in het museum van Ampflang.
 Pierre HERBIET.



↗ *De 230.224 van de CFR wordt in rijvaardige toestand bewaard in de werkplaats van Brasov. In 1997 poseerde ze op de draaischijf van de remise te Sibiu.*
 Charles DE COSTER.

→ *De 230.163 staat tentoongesteld in het openluchtmuseum van Resitam.*
 Pierre HERBIET.



FOTO 75-11

De 230.096 staat opgesteld als monument voor het station van Arad. Het betreft een van de 18 P8'en die in 1926 overgenomen werden van de DR. Ze kregen daarna de nummers 230.094 t/m 111 toegewezen.

Pierre HERBIET.



FOTO 75-12

Overal langs het Roemeense spoornet staan nog talrijke P8'en uitgeweken, meestal in zeer slechte staat. Hier de 230.012, gebouwd door Henschel in 1912 in opdracht van de CFR. Ze staat afgesteld in de werkplaats van Timisoara en is enkel geschikt om verschroot te worden.

Pierre HERBIET, 1996.



FOTO 75-13

De 230.524 staat uitgeweken in het gezelschap van meerdere G10'en te Sibiu. Ze werd in 1936 gebouwd door Resita.

*Pierre HERBIET,
16 maart 2005.*



FOTO 75-14 Dit was de toestand van de 230.084 voor haar aankoop door het TSP. Ze stond afgesteld in de remise van Bucuresti. Op het eerste zicht was haar toestand niet schitterend. Talrijke belangrijke onderdelen zijn verdwenen. TSP.

De P8 van het TSP

Na de ervaring opgedaan met 26.101, wenste het TSP een tweede stoomlocomotief aan te kopen. In 2000 werd beslist een machine van het type 64 te laten herleven. Hiervan waren nog talrijke soortgenoten uitgeweken in Roemenië. Na de nodige bezichtigingen, onderzoeken en onderhandelingen ging onze voorkeur uit naar de 230.084, waarvan het wrak sinds meer dan 20 jaar stond afgesteld in Bucuresti. Daarbij was het ontdaan van alle functionele elementen. De stoomketel en het wielstel waren echter nog in goede staat.

De feitelijke aankoop van de locomotief gebeurde op 3 februari 2001 met de betaling van de factuur van \$ 23.000. Er werd een bedrag van € 130.000 voorzien voor de nodige restauratiewerken.

De 230.084 maakte deel uit van de subreeks 230.054 t/m 230.093, geleverd in 1921 door Schwarzkopff, Hanomag en Henschel aan de Roemeense Staatspoorwegen. Ze werd door Henschel gebouwd onder het nummer 18939. Dit was de staat van de machine :

- de stoomketel, geleverd in 1936 door Resita, was bevredigend;
- chassis in goede staat;
- wielstel onberispelijk;
- talrijke verdwenen hulpstukken;
- de bekleding van de stoomketel moest herbouwd worden;
- tender (met dieselreservoir) in slechte staat.

Er werd besloten om deze P8 volledig

te laten reviseren in de werkplaats van Cluj-Napoca door de firma Cumeq. De eerste fase van de werkzaamheden omvatte het klaarmaken van de machine voor zijn overbrenging naar Cluj-Napoca. Er werd uiteindelijk beslist de locomotief te demonteren in drie stukken (het chassis, het wielstel en de stoomketel). Alles werd op platte wagens geladen. Het vervoer naar Cluj-Napoca gebeurde in de loop van april 2002.



De stoomketel bij zijn aankomst in de werkplaats. Cluj-Napoca, april 2002.

In Clug-Napoca begon men met een volledige demontage van de stoomketel (pijpenbundel, toebehoren, ...). Daarna werd alles gezandstraald. Dit gebeurde zowel in- als uitwendig, zodat men de staat van de stoomketel precies kon beoordelen.

Het was een grote opluchting toen men in juni 2002 door middel van een minutieus onderzoek met ultrasone golven, uitgevoerd door AIB-Vinçotte, zijn excellentie staat kon bevestigen.

Men demonteerde gelijktijdig het chassis en het werd eveneens volledig gezandstraald.

De cilinders vonden hun glans terug, terwijl een aantal onderdelen werd gezandstraald, rechtgetrokken en geschilderd.

Er was meer werk aan de tender dan voorzien. Men besloot dan ook deze om te ruilen met die van een tweede 230, die voor de gelegenheid was aangekocht : 230.321. De ontbrekende onderdelen voor de 230.084 konden gerecupereerd worden van deze tweede P8. Deze machine zal na het einde van de werken verschroot worden.

Vanaf dit ogenblik was een ploeg van twaalf arbeiders fulltime bezig met onze



November 2002 : na het zandstralen van het chassis, kon men beginnen met de montage. Links ligt de asbak van de vuurhaard en op de achtergrond de stoomketel.

locomotief. Dankzij de ervaringen, opgedaan met de 26.101, konden een aantal fouten voorkomen worden. Een bevoegde NMBS-medewerker onderwierp de wielen van de loc ter plaatse aan een ultrasoon onderzoek. Een van de assen bleek in slechte staat te zijn. Deze werd omgewisseld met een as afkomstig van de tweede P8. Met deze operatie kon een vervelende

lichting van de machine bij zijn aankomst in België vermeden worden. Gelijktijdig voerde een medewerker van AIB-Vinçotte, een organisme dat instaat voor keuring van stoomketels, de nodige tests uit. De stoomketel werd goedgekeurd "voor de dienst". Het machinistenhuis werd eveneens geheel gezandstraald, gerestaureerd en naar Belgisch model gebouwd.

Deze foto, eveneens uit november 2002, geeft ons een zicht van de volledige werf. Van rechts naar links ziet men de stoomketel, het chassis van de locomotief, het wielstel en het onderstel van de tender met daarachter het machinistenhuis. Op de voorgrond bevindt zich de tenderkast, de zuigers en het chassis van het draaistel.





April 2003 : het machinistenhuis wordt terug op het chassis geplaatst.



22 oktober 2003. De ketel wordt voor de eerste maal onder druk gezet onder toezicht van een afgevaardigde van AIB-Vinçotte. Via de ventielen ontsnapt er stoom.

In oktober 2003 werd de ketel met de vernieuwde vlampijpen warm getest onder toezicht van een afgevaardigde van AIB-Vinçotte.

Deze eerste test bracht slechts enkele kleine lekken aan het licht.

Begin 2004 wordt de stoomketel voorlopig op het chassis geplaatst om de goede werking tussen de verschillende onderdelen te testen. Daarna wordt ze terug verwijderd om het aansluiten van de diverse pneumatische buizenstelsels te vergemakkelijken. In april 2004 neemt de stoomketel nu definitief zijn plaats op het chassis in.

In mei 2004 wordt de ketel opnieuw onder druk gezet en met succes getest. Daarna kon men beginnen met de definitieve plaatsing van de verschillende onderdelen, de beplating van de stoomketel en de elektrische leidingen.

Begin augustus 2004 moest men nog enkel de werken aan de tender beëindigen. Daarna werd de locomotief geschilderd en bracht men de nodige opschriften en het nieuwe nummer aan.



Oktober 2004. Hierboven en -onder : de montage van de verschillende onderdelen schiet goed op. Een hond waakt onder het tweeassig draaistel.



Daar de winter in deze regio erg streng is, moest men tot mei 2005 wachten alvorens de eerste proefritten op de sporen van de werkplaats te kunnen uitvoeren. Deze werden enkel met de machine uitgevoerd, omdat de werken aan de tender nog niet beëindigd waren.

In juli 2005 ontving de locomotief zijn laatste verflaag en werd zijn nieuw nummer 64.169 aangebracht.

Op 7 september 2005 reed de 64.169 voor de eerste maal een testrit op lijn. Ze reed bij deze gelegenheid, in het gezelschap van de CFR-dieselloc 80-0136-4, een slag tussen Cluj en Huedin.

Onze P8 wacht nu op zijn overbrenging naar België, om hier een nieuw loopbaan te beginnen.

Zijn transfer naar België is zeker geen sinecure : 3000 km, 6 te doorrijden netten, technische documenten, technische schouwingen, diverse douanedocumenten, enz...

We hopen dat de 64.169 in 2007 in België is. Dan wordt zij zeker de grote vedette bij de festiviteiten van "100 jaar Bocq-lijn".

Hiernaast : 11 mei 2005 : de proefritten op de sporen van de werkplaats. De machine rijdt zonder zijn tender.

Hieronder : op 7 september 2005 een testrit op de lijn tussen Cluj-Napoca en Huedin. Dit kiekje werd gemaakt tijdens de rit terug naar Cluj-Napoca, met tender vooraan en in het gezelschap van de 80 0136-4.



Maart 2005 : terwijl de locomotief zijn eerste verflaag ontvangt, gaan de werken aan de tender rustig door.



Gisteren



De westelijke ringlijn van Brussel, die de stations van Brussel-Zuid en Brussel-Noord verbindt, werd in dienst genomen op 5 juni 1871. Genummerd als lijn 26A, vervolgens lijn 28, was zij dubbelsporig en bevatte vijf stations : Kuregem, Brussel-West, Koekelberg, Pannenhuis en Laken. Hoewel zij bestemd was voor goederenvervoer, reden er tot in 1920 ook reizigerstreinen. Dit verkeer verdween met de komst van de eerste trams. Het station van Koekelberg was vlakbij het Simonisplein, Vrijheidslaan en de Jettelaan geplaatst. Het hoofdgebouw werd over de sporen gebouwd, langsheen de laan en in steen opgetrokken. Wij kennen helaas de slopingsdatum niet. Op 20 oktober 1980, voert de NMBS opnieuw een bescheiden reizigersdienst op lijn 28 in. De nieuwe stopplaats "Simonis" werd op de plaats van het oude station van Koekelberg geopend. Deze dienst werd reeds op 2 juni 1984, bij de invoering van het IC/IR-plan afgeschaft. Men kan dit verklaren door het feit dat de metro deze wijk bedient en vlak naast het station van lijn 28 een stopplaats heeft (onderste foto aan de linkerkant). Vandaag wacht deze stopplaats op betere tijden.

Verzameling DEXIA - foto Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 juni 2006.

Vandaag



Groot Brittannië

Het einde van de "slam doors"

Iedereen die ooit met de ferry vanuit Oostende naar Engeland reisde, kent ze wel. Vanuit Dover verzekerden ze de treinverbinding naar London. Later kon men ze vanuit de Eurostar in grote getallen waarnemen in het graafschap Kent en de wijde omgeving van de Britse hoofdstad. Naast de laatste "slam doors"-dieselstellen werden ook de laatste vertegenwoordigers van het Mark1-concept eind 2005 geschrapt.

De bijnaam "slam doors" (klapdeuren) werd gegeven aan de motorstellen met de vele (door de reizigers) handbediende portieren en die geënt waren op het ontwerp van de Mark1-rijtuig. Het concept is vergelijkbaar met de L-rijtuigen van de NMBS.

Na de buitendienststelling van alle motorwagens van de eerste generatie (de laatste exemplaren van de Class 205 en 207, tot 2004 gebruikt door Southern in het zuidoosten van Engeland) en de 25 kV-motorstellen van Class 312 (tot juli 2004 gebruikt door First Great Eastern in het voorstadsverkeer van noordoostelijk London) is het geluid van de klassieke portieren ook verdwenen op het 750 V-net (voeding via derde rail) in het zuiden van Engeland.

De wens van de "Safety Inspectorate" dat het Britse spoornet een eigentijds imago moest krijgen is op 26 november 2005 na veel vallen en opstaan eindelijk uitgekomen. De deuren van de 423 490,



FOTO 75-15 Op 21 juli 1998 wacht het tweeledig dieselstel 207 017 op het volgende vertrek te Hastings. Deze stellen werden in 1962 gebouwd door de werkplaats van British Rail te Eastleigh. Oorspronkelijk bestonden ze uit een motorrijtuig (English Electric-dieselmotor van 450 kW), een stuursstandrijtuig en een tussenrijtuig. Philippe DE GIETER.

423 505 en 423 535, werden na het verzekeren van de Southern-dienst 1A50 London-Victoria - Brighton voor een laatste maal dichtgeslagen. De "Safety Inspectorate" zag deze "reliëken" liefst al eerder verdwijnen.

Het concept "Mark1"

Na de nationalisatie van de Britse spoorwegen in 1948, ging British Rail door met de bouw van rijtuigen die ontworpen waren door de oude maatschappijen *Great Western, Southern, London Midland* en *North Eastern*.

Het Mark1-concept was het eerste eigen ontwerp van British Rail. Het bezat de beste aspecten van de klassieke ontwerpen. Het was de grote ambitie van BR om een standaard te ont-

wikkelen voor alle lijnen. De Mark1 zou een groot deel van het vooroorlogse materieel vervangen.

Het Mark1-concept was het uitgangspunt voor alle rijtuigen, bagagewagens, motorstellen en motorwagens dat tussen 1951 en 1974 in dienst kwam.

Het was ontwikkeld om de risico's voor de reizigers bij een eventueel ongeval te beperken.

Maar het beoogde objectief bleek na het ongeval met twee motorstellen in 1988 te Clapham (35 slachtoffers) achterhaald. De betrouwbaarheid van de verbinding tussen de kast en het chassis werd sterk in twijfel getrokken. Men begon onmiddellijk te lobbyen om het Mark1-materieel zo snel mogelijk te laten verdwijnen. Dit bleek echter ondoenbaar, daar een groot deel van het materieel slechts 14 jaar oud was. Men gaf ook de voorkeur aan de afvoer van ouder vooroorlogse materieel.

Na de privatisering van het Britse spoor in 1994 ontving enkel Connex South Eastern een vergunning voor 15 jaar, omdat het beloofde nieuw materieel te bestellen. De twee andere gebruikers van Mark1-motorstellen, Connex South Central en South Western Trains, voorzagen geen bestellingen van nieuw materieel.

FOTO 75-16 Vertrek van het motorstel 312 721 (25 kV) te Clapton op 13 maart 2004. De motorstellen Class 312, vanaf 1975 ingezet op het Britse net, bestonden uit 4 rijtuigen. Het enige motorrijtuig (806 kW) is waarneembaar in tweede positie. Philippe DE GIETER.



Vanaf het jaar 2000, als gevolg van een ultimatum gesteld door de "Safety Inspectorate", begonnen deze drie maatschappijen massaal nieuw materieel (Class 171, 375, 376, 377, 444 en 450) te bestellen om hun treinstellen van het type Mark1 te vervangen. In 2005 werden de laatste Mark1'en terzijde geplaatst.

Nummering

Voor de nationalisatie had Southern Railway een classificatiesysteem voor zijn motorstellen. Dit was gebaseerd op het aantal kasten (1 cijfer) en de belangrijkste karakteristieken van het materieel (3 letters). Dit classificatiesysteem werd eveneens toegepast de regio Southern van British Rail. Het werd zelfs parallel gebruikt met het reekensysteem (Class) dat in 1968 door de introductie van het informaticaprogramma TOPS (Total Operations Processing System) werd ingevoerd.

Voor het dagelijkse gebruik leverde TOPS een nummer van zes cijfers op : drie voor de identificatie van de reeks en drie voor het volgnummer. De motorstellen van de regio Southern werden geïdentificeerd door de laatste vier nummers.

3Cop	<i>Class 421/7</i>	Coastway Open Plan
4Bep	<i>Class 410</i>	Buffet Electro-Pneumatic Brake Stock
4Big	<i>Class 420</i>	Buffet Brighton Stock
4Cep	<i>Class 411</i>	Corridor Electro-Pneumatic Brake Stock
4Cig	<i>Class 421</i>	Corridor Brighton Stock
4Cop	<i>Class 421</i>	Coastway Open Plan
4Tep	<i>Class 412</i>	Temporary Bep Stock
4Veg	<i>Class 427</i>	Vep Gatwick Express Stock
4Vep	<i>Class 423</i>	Vestibule Electro-Pneumatic Brake Stock
4Vip	<i>Class 423/8</i>	Vep Intermediate Plan
4Vop	<i>Class 423/9</i>	Vep Open-Plan
8Dig	<i>Class 422/0</i>	Dedicated Brighton Stock
8Mig	<i>Class 421</i>	Miniature Buffet and Cig Stock
8Vab	<i>Class 480</i>	Vestibule Autobrake Buffet Stock

FOTO 75-17 : *Stel 1498, vertrokken uit Brockenhurst, bij aankomst in het eindstation Lyminton Pier. Hier kunnen de reizigers overstappen op de ferry naar Wight. Door de modernisatie van de elektrische voeding voor de nieuwe motorwagens kreeg deze lijn van South West Trains de naam "Heritage Line" en zette er twee "slam doors" Class 421/7 in. Deze stellen in oude livrei (1497 grijs/blauw, 1498 groen) zijn uitgerust met een vergrendelingssysteem van de deuren.* Philippe DE GIETER.



Op 28 september 1994 komt motorstel 1962 (Class 411/5) aan te London Vauxhall. Dit materieeltype kwam vanaf 1956 in dienst en bezat vier kasten : twee motorrijtuigen (370 kW elk) die twee tussenrijtuigen omkaderden. Kristof AVONDS.

Class 410, 411 en 412

De 411 (of 4Cep) werden tussen 1956 en 1963 gebouwd in de werkplaatsen van Eastleigh. In het Graafschap Kent werden toen een aantal lijnen geëlektrificeerd. Men bouwde 133 eenheden (twee motorrijtuigen die twee bijwagens omsloten) : 4 prototypes (7101 t/m 7104), 107 standaardstellen (7105 t/m 7211) en 22 eenheden met buffetrijtuig, geklasseerd als reeks 410 (of 4Bep, genummerd als 7001 t/m 7022).

Einde jaren '70 ondergingen beide reeksen een verjongingskuur in de werkplaatsen van Swindon. Het merendeel van de 410'en werd omgevormd tot reeks 411.

De gemoderniseerde stellen werden vernummerd als Class 411/5 (1501 t/m 1621). De 7 stellen die hun buffetrijtuig behielden werden geklasseerd als Class 412/0 (2301 t/m 2307).

Om het materieeltekort, ontstaan tijdens

deze 'verjongingskuur', op te vangen, zette men tijdelijk (tot 1986) motorstellen met volgende samenstelling in : drie gemoderniseerde rijtuigen met een buffetrijtuig in originele staat. Deze eenheden (4Tep) droegen de nummers 2701 t/m 2704.

Class 420, 421 en 422

Deze 166 motorstellen werden gebouwd door British Rail te York. Men introduceerde deze stellen eerst op de Brighton-lijn, later op de diensten naar Portsmouth, waar ze het materieel van de reeksen 403 en 404 (een erfenis van de Southern Railways) vervingen.

De standaardversie (aangeduid als 4Cig of Class 421) bestond uit vier rijtuigen. Eén van de tussenrijtuigen was het motorrijtuig. Men bouwde twee schijven. De eerste schijf (7301 t/m 7336) verliet de werkplaats tussen 1963 en 1966. Ze werden later vernummerd als 1101 t/m 1136. Na de omvorming tot Class



421/3 werden ze ondergebracht in de reeks 1700. Het tweede lot (7337 t/m 7438) werd gebouwd tussen 1970 en 1974. Men vernummerde ze later als 1201 t/m 1302, maar na de omvorming tot Class 421/5 en 421/4 werden ze vernummerd in de reeksen 1300 en 1800.

Een versie met een buffertuig (in plaats van een tussenrijtuig - aangeduid als 4Big of Class 420) werd eveneens geleverd in twee schijven : de 7031 t/m 7048 tussen 1965 en 1966 en de 7049 t/m 7058 in 1970. Ze werden later omgevormd en vernummerd in de reeksen 2100 (Class 422/1), 2200 (Class 422/2) en 2250 (Class 422/3).

In 1983 werden ter vervanging van de 4Big (tijdelijk terzijde geplaatst voor asbestverwijdering) twee 8Mig'en (de 2601 en 2602) gevormd. Deze bestonden uit een volledige 4Cig, een barrijtuig type RMB (normaal ingezet in gesleepte stellingen) en een tot 3 rijtuigen gereduceerde 4Cig (zonder het niet aangedreven tussenrijtuig). Deze combinaties werden tijdens de zomer van 1983 ingezet.

In 1992 vormde men opnieuw vier combinaties van 8 rijtuigen. Deze 8Dig's (Class 422/0 - 2001 t/m 2004) waren ditmaal samengesteld uit twee permanent aan elkaar gekoppelde vierdelige motorstellen (een 4Cig en een 4Big). Ze werden enkel ingezet op de verbinding London-Victoria - Brighton voor de diensten van de Capital-Coast-Express. Men verving ze in 1996 door de motorstellen van de Class 319/2. De 8Dig's werden terug gewone 4Cig's en 4Big-motorstellen.

Class 423

De 194 motorstellen type 4Vep (Class 423) werden tussen 1967 en 1974 ge-



FOTO 75-18 Deze trein, afkomstig uit London-Victoria, komt op 18 juli 1999 aan in Gatwick-Airport en bestaat uit de motorstellen 1867 (Class 421/4) en 1733 (Class 421/3) van Connex South Central. Philippe DE GIETER.

bouwd in de werkplaatsen van BR te York en Derby. Ze droegen oorspronkelijk het nummer 7701 t/m 7894.

Naar aanleiding van de elektrificatie van de Bournemouth-lijn in 1968 stelde men een achtdeilig motorstel samen. Zeven rijtuigen afkomstig van de 4Vep-productie en een barrijtuig (normaal gebruikt in gesleepte treinen) werden samengevoegd. Dit stel (8Vab of Class 480) kreeg het nummer 8001. In 1974, door ingebruikname van de Class 432, werd het ontmanteld.

In 1978 werden door de invoering van de "Gatwick Express" London-Victoria - Gatwick-Airport 12 stellingen (7788 t/m 7799) omgevormd tot 4Vep (meer bagage-ruimte) en vernummerd als 7901 t/m 7912 (Class 427). Ze werden in 1984 op

deze verbinding vervangen door Class 73 en TD-stammen (zie ODB 48 blz. 24). Het werden daarna terug 4Vep'en.

Privatisering en schrappingen

Bij de privatisering in 1994 erfden de drie uitbaters van de divisies South Eastern, South Central en South Western hun quota aan motorstellen van de types 4Bep, 4Cep, 4Big, 4Cig, 8Dig en 4Vep.

In het zuidoosten werd een kleine vloot van 25 4Cig, het merendeel van de 4Vep en 85 4Cep-stellen gebruikt door Connex South Eastern. Deze operator schrapte al snel een groot deel van de 4Cep's of stond ze af aan South West Trains. Daar veel perrons tekort waren voor de ontvangst van treinen bestaande uit 12 rijtuigen, werden 18 4Cep's, door verwijdering van een tussenrijtuig omgevormd tot 3Cep (Class 411/9). Ze kregen de nummers 1101 t/m 1118.

Connex South Eastern moest zijn vergunning in 2003 terug aan South Eastern Trains afstaan. Deze operator verving al snel de "slam doors" door de nieuwe motorstellen Class 375 (Electrostar) en Class 465/9 (Networkers). De 3Cep verlieten in maart 2003 het zuidoostelijk spoorweglandschap, de 4Cep in 2004 en de 4Cig in november 2004. Maar begin 2004 werden drie stellingen Class 411/6 overgenomen door South West Trains en tot september 2005 ingezet in het zuidoosten.

FOTO 75-19 Een trein, bestaande uit twee motorstellen van het type 423/1, komt op 25 december 1994 aan te London Waterloo East.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De modernisering van het tractiepark van South Eastern Trains werd op 7 oktober 2005 afgerond, toen de 4Vep 3565, 3545 en 3568 hun laatste reguliere trein verzekeerden.

In het zuiden kreeg Connex South Central het grootste effectief aan materieel toegewezen : 85 4Cig, 4 8Dig, de 19 nog in dienst zijnde 4Big, 50 4Vep en enkele 4Cep.

In 1997 zette Connex South Central de laatste 4Big op een zijspoor, maar ze werden niet geschrapt : acht eenheden werden overgenomen door South West Trains, terwijl de 11 andere werden verbouwd in de werkplaatsen van Eastleigh. De compartimenten werden omgevormd tot zaal en het buffetrijtuig werd verwijderd. De motorstellen werden ingekort tot drie kasten. Ze werden geklasseerd als 3Cop (Class 421/7 - nummers 1401 t/m 1411) en deden vanuit Brighton dienst langsheen de kust.

In 1998 ontdeed Connex South Central zich van zijn 4Cep's. De drie snellere eenheden, die uitgerust waren met nieuwe draaistellen (Class 411/6 - 1697 t/m 1699), werden overgenomen door South West Trains voor dienst op de verbinding London - Brighton,

In 1998-1999 werden 19 4Vep-motorstellen aangepast voor het verzekeren van voorstadsdiensten in het zuiden van London. De compartimenten werden omgevormd tot zaal en ze verloren hun afdeling eerste klas. Deze 4Vop (Class 423/9) kregen de nummers 3901 t/m 3919.

In 2000 moest Connex South Central, dat de gestelde kwaliteitseisen betreffende de dienstverlening niet haalde, zijn vergunning afstaan aan de groep Go-Ahead. Deze groep opereerde eerst onder de commerciële naam "South Central", vanaf 2004 werd dit "Southern".

Vanaf 2003 maakte de ingebruikname van de nieuwe Electrostar-stellen de geleidelijke buitendienststelling van de "slam doors" van South Central mogelijk. Men verving de stuurrijtuigen van de acht 4Vop door deze van de geschrapte 4Vep. Het aantal zitplaatsen in eerste klas verhoogde hierdoor aanzienlijk. Deze versie van de "slam doors" werd geklasseerd als 4Vip (Class 423/8, genummerd in de reeks 3000).

In 2004 werden een aantal 3Cop's verlengd tot 4 kasten, door toevoeging van een tussenrijtuig, afkomstig van geschrapt materieel. Het werden - geheel volgens de logica - 4Cop's

Southern ontdeed zich in maart 2005 van de laatste drie 4Cop (1404, 1410 en 1411). De 4Cig's en de 4Vep's behielden een omloop tot 26 november 2005 alvorens definitief te verdwijnen.

South West Trains (een onderdeel van de Stagecoach-groep) bezat bij de aanvang van haar vegunning 34 4Cig's (waarvan 22 eenheden over een hoger acceleratievermogen beschikten), 64 4Vep's en de zeven 4Bep's

In 1997 kreeg men van Connex South Central 8 4Big-stellen (1392 t/m 1399). Deze werden tot 1999 ingezet, maar zonder gebruik van het verbouwde buffet. Men herklasseerde ze later tot Class 421/8, toen ze hun buffetrijtuig inruilden voor een van Class 411 afkomstig origineel tussenrijtuig. Deze werden gerecupereerd bij de ombouw van 4Cep-motorstellen tot 3Cep of waren afkomstig van afgestelde 4Cep's. De 3Cep's en 4Cep's bezaten een andere kast, waardoor ze makkelijk herkenbaar waren. In december 2004 verloor de 1394 zijn ex-Cep-tussenrijtuig en werd geklasseerd als 421/7 (nummer 1499). Ze verving de 1198 (Class 411) op de dienst "Lymington Flyer".

South West Trains werd geconfronteerd met een materieeltekort en huurde vanaf 1996 4Cep's. Ze bezaten dit materieeltype niet bij de aanvang van de activiteiten. In 1998 werden 29 stellen ingezet naar Portsmouth, Reading, Southampton, Bournemouth, Weymouth en op de lijn van Lymington. In 2002 ruilden de zeven 4Bep hun buffetrijtuig in voor aanhangwagens van de 4Cep (Class 412/1 - 2311 t/m 2317). De 4Cep's met buffetrijtuig werden Class 412/2 (2321 tot 2327). De 4Bep's hadden een hoger acceleratievermogen.

FOTO 75-20 De motorstellen 3404 en 3558 (Class 423) van South West trains komen aan te London Vauxhall.

Philippe DE GIETER, 23 juli 2000.



Door deze omwisseling kreeg het snellere materieel meer zitplaatsen. De 2326 moest later een rijtuig inleveren en werd een 3Cep (nummer 1199). Ze ging diensten rijden op het net van Lymington. Men schrapte ze begin 2004 en de 1198 (ex-4Bep 2314 die dezelfde amputatie onderging) kreeg haar diensten toegewezen.

Deze deed dienst tot december 2004 en de 3Cig zorgden voor de aflossing.

South West Trains kreeg de laatste vergunning en begon met de massale afvoer van "slam doors" midden 2004. Toen vatte de ingebruikname van de nieuwe motorstellen reeksen 444 en 450 ("Desiro") aan. In mei 2005 waren de laatste "slam doors" afgesteld. De laatste dienst werd op 26 mei gereden tussen London-Waterloo en Bournemouth met de 4Cig's 1396, 1398 en de 4Vep 3536.

Museummaterieel

Het merendeel van de "slam doors" werd al snel verschroot, maar een aantal onder hen genieten van een welverdiend pensioen. Er worden elf volledige stellen bewaard (3Cep 118, 4Bep 2311 en 2315, 4Cep 2325, 4Cig 1392, 1393, 1399, 1499 en 1753 en de 4Vip 3417 en 3822). Tot ieders grote verrassing zijn er nog steeds twee 3Cig-stellen opgenomen in het tractiepark van South West Trains : de 1497 en 1498. South West Trains verzekert sinds 12 mei 2005 met deze twee motorstellen, terug getooid in hun originele groene livrei, de dienst op de lijn Brockenhurst - Lymington. Ze werden voor dit doel wel uitgerust met een vergrendelingsstelsel voor de portieren.

Philippe DE GIETER.

Duitsland

Nog meer verbindingen naar privéoperatoren

Eurobahn verzorgt voor eigen rekening de regionale dienst op vijf lijnen voor een periode van 10 jaar, beginnend in december 2008 :

- Dortmund - Lünen - Münster (RB 50),
- Dortmund - Unna - Soest (RB 59),
- Münster - Hamm - Bielefeld (RB 69)
- Münster - Hamm - Soest - Paderborn - Warburg (RB89).

De dienst zal gereden worden met een reeks van 25 nieuwe motorstellen. De definitieve keuze voor het nieuwe materieel is nog niet gekend.

De maatschappij *Trans Regio* zal de regionale verbindingen op de lijnen Köln - Bonn - Koblenz (RB 26) en Koblenz - Mainz (RB 32) uitbaten vanaf december 2008. Men voorziet de inzet van nieuwe vierdelige elektrische motorstellen van het type "Desiro".



FOTO 75-21 Sinds de opheffing van de eindhalte te Brussel van de EN "Jan Kiepura" Moskou - Minsk - Brussel-Zuid op 11 december 2005, rijdt deze nu naar Frankfurt/Main. Op 10 juni 2006 passeert hij in de omgeving van Kaub langsheen de rechteroever van de Rijn. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 75-22 De ICT-dieselstellen (reeks 605) van DB werden tijdens het wereldkampioenschap voetbal, dat tijdens de maanden juni en juli in Duitsland plaatsvond, terug ingezet voor het versterken van de dienst. De 19 ICT-stellen werden vanwege het eindeloos aantal technische problemen, op 20 oktober 2003 (zie ODB 60 pagina 25) uit dienst genomen. De DSB overweegt de 19 stellen te huren in afwachting van de definitieve goedkeuring voor de dienst van de nieuwe IC4-stellen, waarvan het eerste reeds in 2003 afgeleverd werd... Op 11 juni 2006 rijdt een trein, bestaande uit drie ICT's, met Braziliaanse supporters van Düsseldorf naar Nürnberg in de omgeving van Lorch langsheen de rechteroever van de Rijn. Yves STEENEBRUGGEN.



Sinds 11 december 2005 verzorgt de maatschappij "Abellio-Rail twee regionale verbindingen in het Ruhrgebied : de RB 40 Essen - Hagen en RB 46 Bochum - Gelsenkirchen.

De RB-verbinding 40 rijdt ieder uur en wordt nog uitgebaat met oude rijkstug, gesleept door bij Dispolok gehuurde locomotieven van het type "Taurus". Dit materieel wordt in de loop van 2007 vervangen door nieuwe motortug van het type Flirt, gebouwd door Stadler (9 drieledige en 8 tweeledige).

FOTO 75-23 (boven) toont ons een trein gesleept door de ES64 U2-046 tijdens de halte te Bochum Hbf op 27 juni 2006. De RB-verbinding 46 rijdt om de 30 minuten en wordt uitgebaat met nieuwe tweeledige motorwagens van het type LINT 41.

FOTO 75-24 (midden) toont ons motorwagen VT 11001 tijdens de bediening van de stopplaats Bochum Nokia op 27 juni 2006.

Vanaf 2007 worden twee andere regionale verbindingen verzekerd door Abellio : de RB 56 Hagen - Iserlohn en RB 91 Hagen - Siegen.

Ook in Duitsland komen de regionale verbindingen geleidelijk in handen van privéoperatoren. William BOECKX.

Onder :

Zoals gemeld in de vorige OP DE BAAN pagina 31 werden 22 locomotieven van de DB-reeks 110 overgedragen aan DB Auto-Zug. Zij werden voor deze gelegenheid ondergebracht in de nieuwe reeks 115. Op 2 juni 2006 sleept de 115 327-9 een autotrein.

Steve ROD.



Zwitserland

■ Nog meer fusies

Vier netten uit de omgeving van Sankt Gallen zijn op 1 juli 2006 gefuseerd : de de Rorschach-Heiden Bahn (RHB), de Appenzellerbahnen (AB), de Trogenerbahn (TB) en de Rheineck-Walzenhausen Bahn (RWZ). Iedere operator bevaard wel zijn naam en livrei.

■ Crossrail

Op 1 januari 2006 nam *Crossrail* (dochter van de Australische financiële groep *Babcock & Brown*) het goederenverkeer van de privéoperator *Regionalverkehr Mittelland* over (het reizigersverkeer van RM ging naar BLS - zie ODB 74 blz. 28).

Het huidige tractiepark omvat de locomotieven 436 111 t/m 115 (ex-Re 4/4III 111 t/m 113, 141 en 161 van RM), drie machines van het type TRAXX, gebouwd door Bombardier (185 564, 566 en 567) die geleased worden bij MRCE en de Em846 350 (een G1202 ex-NIAG).

Crossrail heeft zeer grote ambities. In de zeer nabije toekomst zal Crossrail bij CB-Rail 25 meerspannige TRAXX'en en 10 diesellocs (+ 70 in optie) leasen. Al dit materieel zal geschikt zijn voor het treinverkeer tussen Italië en Duitsland. Daarbij hoort een verlenging naar de haven van Rotterdam tot de mogelijkheden.



Op 14 april 2006 slepen de 436 113 (getooid in de nieuwe Crossrail-schildering) en de 436 112 (nog steeds in de oude RM-livrei) een goederentrein, afkomstig uit Lonza, tussen Visp en Murgenthal. De trein verlaat het station van Brig.
Steve ROD.

De drie TRAXX-locomotieven, door Crossrail geleased bij MRCE (185 567, 564 en 566) op kop van een trein met lege autotransportwagens. Deze uit Carimate afkomstige trein heeft de Ford-fabriek van Dillingen als bestemming. De TRAXX'en verzorgen de sleping van de trein tussen Domodossola en Dillingen. Kaiseraugst, 19 maart 2006.
Steve ROD.



Litouwen

Nieuwe TEP70BS

De Litouwe spoorwegen LG (Lietuvos Geležinkeliai) hebben op 23 mei 2006 de eerste twee nieuwe Co'Co'-locomotieven TEP70BS in dienst genomen. Zij zullen worden ingezet voor het slepen van sneltreinen. Bij Kolomna in Rusland werden vier van deze imposante machines besteld.

Zij zijn uitgerust met een Kolomna D49-dieselmotor van 2942 kW (4000 pk) en een elektrische transmissie. De maximale snelheid bedraagt 160 km/h en ze ontwikkelen een trekkracht van 42 ton. Voor de remming beschikken zij over een krachtige reostatische rem van 3200 kW. Zij wegen 135 ton, zij zijn 19 m lang en 3,150 m breed.

Ze krijgen de nummers TEP70BS 002 t/m 005 en vervangen de laatste TEP60. De laatste twee TEP70BS zullen nog dit jaar geleverd worden.



De TEP70BS 003 (Kolomna 2926) op 15 juli 2006 in de werkplaats van Vilnius. Gelijkaardige machines worden geleverd aan Wit-Rusland (4 stuks) en aan Rusland. (De TEP70U is, wat de uitstoot van uitlaatgassen betreft, zeer milieuvriendelijk).

Tomas Meyer-Eppler.

Rusland : nieuwe tweeledige elektrische locomotieven.

De Russische spoorwegen (RZD) hebben een plan uitgewerkt om over een periode van 10 jaar hun tractiepark te moderniseren. Dit plan voorziet, buiten de modernisering van 6300 locomotieven, eveneens in een bestelling van 8000 nieuwe diesellocomotieven en 7500 elektrische machines. Sinds enkele maanden worden een aantal nieuwe krachtvoertuigen getest en geëvalueerd. Hierbij is een tweeledige elektrische locomotief voor 25 kV, waarvan 250 eenheden worden gebouwd bij Novocherkassk. Deze grote machines (asindeling Bo'Bo' + Bo'Bo') zijn ingeschreven als type 2ES5K en kregen de Russische voornaam "Yermak". Zij zullen voor-al worden ingezet voor het slepen van goederentreinen. Zij wegen 192 t, ontwikkelen een uurvermogen van 6560 kW en een doorlopend vermogen van 6120 kW. Het aanzet vermogen is 64,8 t. De eerste exemplaren worden ingezet op de zware lijnsectie tussen Sukhovskaya en Alan Ude, in Siberië. Een identieke maar drieledige versie heeft eveneens de fabriek verlaten : het type 3ES5K. Lengte : 52 m, vermogen 9180 kW. Een 3 kV-versie is nog in aanbouw en zal het type 2ES4K vormen. Deze 2ES4K zal de VL10 en VL11 (Bo'+Bo') vervangen die woren ingezet in de goederendienst.

FOTO 75-25 De 2ES5K 003 in het depot van Ulan Ude op 14 mei 2006. De Oekraïense spoorwegen (UZ) hebben 51 soortgelijke machines, type 2EL5, besteld.

Kristof AVONDS.



SNCF : start voor de nieuwe diesellocomotieven reeks 475000

Om de vloot diesellocomotieven voor het goederenvervoer te vernieuwen bestelde de SNCF op 27 februari 2004 een reeks van 400 nieuwe locomotieven, met een optie op 100 bijkomende exemplaren.

Ze worden gebouwd door een consortium bestaande uit Alstom (leider van het project) en Siemens. Alstom in Belfort bouwt de volledige mechanische uitrusting gebaseerd op de technologie van de PRIMA 27000, terwijl Siemens het elektrische gedeelte levert. Dit is gebaseerd op de "Hercules"-locomotieven : dieselmotor, alternator, koelinstallatie, elektrische overbrenging, omvormer voor de laagspanning, reostatische rem van 1000 kW, centrale bediening en het controlesysteem. Het schema van deze locomotief werd in *OP DE BAAN 61*, blz. 11 gepubliceerd.

Ze worden aangeduid als type DE30 BAC en genummerd in de serie 475000 van de SNCF. Ze zijn uitgerust met een MTU-dieselmotor 16V 4000 R41 van 2000 kW. Het vermogen aan de trekhaak bedraagt 1600 kW. Ze wegen 84 t en hebben een maximum snelheid van 120 km/h.



De 475004 gefotografeerd op 8 augustus 2006 tijdens proefritten op spoor 2 tussen de stations van Plouaret le Tregor en Plounérin in Bretagne op de lijn Paris - Brest. De testen moesten de invloed op de spoorstroomkringen en de elektromagnetische stromen nagaan.

Nicolas DELDYCKE.

De dieselmotor drijft een driefasige alternator aan die via een omvormer de vier tractiemotoren voedt.

De levering begon in februari en zal tot 2015 verdergaan aan een tempo van

vier exemplaren per maand.

De reeks 475000 zal aanvankelijk de BB67400 uit 1968-1975 vervangen.

Na hun homologatie zullen de eerste locomotieven naar de stelplaats van Longeau gaan.

De 475003 in het depot van Villeneuve Saint Georges op 15 juni 2006. Het was 30 jaar geleden dat de SNCF nieuwe diesellocomotieven ontving.

Thierry COCHIN.





Aankomst van de 460000

Samen met de nieuwe 475000 ontving Fret SNCF de eerste locomotieven van de reeks 60000. Deze 160 Bo'Bo's werden in 2005 besteld. Ze zijn uitgerust met een Caterpillar-motor van 1000 kW en rijden 100 km/h. Zij zullen de locomotieven reeks 63500 van Brissonneaux & Lotz te vervangen. Ze worden gebouwd in de Vosslohfabriek in het Spaanse Valencia (vroegere fabriek van GEC-Alstom, verkocht aan Vossloh na de bestelling van de reeks 460000).

De reeks 460000 lijkt sterk op de Zwitserse reeks Am841 van de SBB en op de Spaanse reeks 311.1 van de RENFE.

De 460003 met een testtrein in Guignicourt-sur-Vence, tussen Amagne-Lucquoy en Mohon. Achteraan hangt de 25123. Laurent CHARLIER, 27 juli 2006.

Levering van de eerste PRIMA voor Veolia

De eerste door Veolia Transport bestelde driespannige PRIMA-locomotief werd geleverd. Ter herinnering : Veolia bestelde 3 machines met 14 bijkomende in optie. Ze zijn gelijk aan de reeks 437000 van de SNCF en zullen E37501 t/m E37503 genummerd worden. Ze zullen in Frankrijk en Duitsland ingezet worden.

De E37501 van Veolia Transport met een homologatietrein, gefotografeerd op 8 augustus 2006 te Frasné. Thierry COCHIN.



Frankrijk : levering van het eerste Réseau-Duplex-hybridestel bestemd voor de TGV Est

Op 2 juni 2006 vond de levering plaats van het eerste TGV-hybridestel bestaande uit twee tweespannige Réseau-motorrijtuigen die acht Duplex-rijtuigen omkaderen. We herinneren er even aan dat de motorrijtuigen afkomstig zijn van bestaande Réseau-stellen, terwijl de nieuwe dubbeldeksrijtuigen rechtstreeks uit de fabriek komen (19 sets van 8 rijtuigen). Voor de Réseau-stellen waarvan de motorrijtuigen afkomstig zijn, worden er momenteel reeds nieuwe motorrijtuigen gebouwd, aangepast voor het Duitse en Zwitserse net.



FOTO 75-26 *Op 28 juni 2006 wacht de TGV 6668 Lyon-Perrache - Paris-Lyon op het vertrek. De trein wordt verzekerd door het eerste hybride-duplexstel, de 601. Opvallend is de stroomlijn van de neus en de voorruit in twee delen van de motorrijtuigen. Christian. VANHECK.*

De langzame TGV ...

26 juni 2006 : vooruitlopend op de indienststelling van de LGV Est Europe in 2007, gebruikt de TGV-Réseau reeds de lijn Paris - Metz - Luxembourg.

Missie van de zeven stellen die voor de gelegenheid tot 160 km/h worden beperkt : het vervangen van de Corailrijtuigen op 4 van de 5 verbindingen.

Bovendien rijden ze vanaf 28 augustus ook tussen Paris en Strasbourg in de rijpaden van de treinseries 1000 en 1011 :

- bij vertrek uit Paris :

2605/4 ①-⑤ P 6.52 - M 09.41/45 - L 10.27
2613/2 ⑥-⑦ P 7.53 - M 10.42/46 - L 11.30
2625/4 ①-⑥ P 10.48 - M 13.44/48 - L 14.32
2635/4 ①-⑦ P 13.47 - M 16.41/45 - L 17.29
2645/4 ①-⑦ P 17.53 - M 20.42/46 - L 21.30
2485 ①-⑤⑦ P 18.54 - N 21.39/42 - St 22.53

- bij aankomst te Paris :

2486 ①-⑥ St 05.26 - N 06.40/44 - P 09.43
2659/8 ①-⑥ L 08.02 - M 08.46/51 - P 11.37
2663/2 ⑦ L 8.02 - M 08.46/51 - P 11.42
2671/0 ⑦ L 12.36 - M 13.19/24 - P 16.10
2675/4 ①-⑤⑦ L 16.34 - M 17.19/24 - P 20.25
2695/4 ①-⑥ L 18.46 - M 19.30/35 - P 22.25
2697/6 ⑥⑦ L 18.46 - M 19.30/34 - P 22.25

M = Metz, N = Nancy, P : Paris, L = Luxembourg, St = Strasbourg

Deze pragmatische en verstandige maatregel, die nochtans geen première is, heeft volgende doelen :

- het vergemakkelijken van de uitbreiding van de capaciteit van de werkplaats Paris-Ourcq;
- spreiden van de opleidingen voor het personeel;
- vrijmaken van Corail-materieel dat in andere regio's zal worden ingezet;
- de reizigers kunnen wennen aan het nieuwe systeem met verplichte reseruaties en een nieuw tarief. Op deze wijze wordt de pil verguld...

Vanaf juni 2007 zullen deze diensten vervangen worden door de opening van de LGV Est tussen Aires en Baudrecourt (zie ODB 74), waarna 51 vertrekken vanuit Parijs zullen worden aangeboden :

- 10 naar Metz waarvan 5 tot Luxembourg worden verlengd;
- 8 naar Reims van waaruit één naar Charleville en één naar Sedan;
- 2 naar Châlons-en-Champagne en Bar-le-Duc;
- 5 naar Saarbrücken en Frankfurt;
- 11 naar Nancy waarvan er twee doorrijden naar Epinal en Remiremont, één naar St. Dié en één naar Strasbourg;
- 15 naar Strasbourg waarvan er drie doorrijden naar Zürich, drie naar Stuttgart via Kehl, twee naar Mulhouse en één naar Basel.

Daarbij komen er zes interregionale verbindingen die niet via Parijs zullen rijden, namelijk tussen Strasbourg en Lille (3), Rennes (1), Nantes (1) en Bordeaux (1). In december 2007 zou deze

dienst uitgebreid worden met twee bijkomende treinen naar Bordeaux en één naar Nantes.

In totaal gaat het dus om 114 treinen waarvan 10 met ICE-stellen zullen worden gereden (Parijs - Frankfurt) en de rest met TGV Réseau en POS. In tegenstelling tot de andere TGV-verbindingen zullen de meeste treinen enkel rijden.

Gekoppelde stellen blijven beperkt tot de weinige verbindingen naar Basel, Reims, Strasbourg, Stuttgart en Mulhouse - in afwachting van betere tijden...

Op dit moment gaat de aandacht echter naar de inzet van TGV-stellen op lijnen naar het oosten.

Vooraf omdat ze tijdelijk afgewisseld worden met treinen samengesteld uit Duitse rijaigens. Deze worden ingezet in de treinen 56, 57, 64, 65, 66 en 67 (vertrek in Parijs om 6u41, 8u52 en 10u43 en aankomst om 17u12, 20u59 en 21u25).

Gilbert LAURENT

In de komende weken zal de SNCF op de LGV Est proberen om haar eigen snelheidsrecord van 515,3 km/h te verbeteren. Hiertoe wordt momenteel een TGV Est-stel aangepast.

TGV 2645 Paris - Luxembourg nabij Dormans (KP 116 van de lijn Paris-Strasbourg, op een gedeelte waar de snelheid tot 150 km/h beperkt is) op 29 juni 2006. De twee motorstellen kregen voor deze tijdelijke inzet een afwijkend livrei.

Gilbert LAURENT.



Tsjechië : de motorrijtuigen reeks 810 van de CD worden omgebouwd

De Tsjechische spoorwegen (CD) hebben een moderniseringsprogramma opgestart waarbij 100 tot 130 kleine tweeassige motorwagens van de reeks 810 zullen worden omgebouwd. De werkzaamheden zullen uitgevoerd worden door het atelier Pars Nova Sumperk en omvatten de permanente koppeling van een motorwagen reeks 810 met een bijwagen reeks 910. De tweede stuurpost van de motorwagen wordt verwijderd, zodat er een doorgangmogelijkheid kan worden gecreëerd tussen de twee eenheden. De motorwagens krijgen ook een nieuw interieur (capaciteit : 84 zit- en 115 staanplaatsen), een airco in de stuurposten (in een later stadium ook in de reizigersafdeling), en een Tedom-Dieselmotor met zes cilinders die een vermogen van 242 kW levert. Het prototype zag het daglicht in oktober 2005, werd ondergebracht in de reeks 814/914 en "Regio-Nova" gedoopt. Het is mogelijk dat er enkele stellen bestaande uit drie eenheden zouden worden gevormd, waarbij twee motorwagens van de reeks 810 één bijwagen zouden omsluiten. De motorwagens worden ingezet op kleine secundaire lijnen.



De eerste "RegioNova"-motorwagen van de reeks 814, gefotografeerd te Praha-Dejvice op 5 juni 2006.
Simon DERIDDER.

In het kort...

MRCE

● Het leasingbedrijf MRCE bezit nu 10 diesellocomotieven Class 66. Deze locomotieven, in zwarte livrei, kwamen in Nederland aan in februari en mei 2006. Vier worden verhuurd aan ERS.



FOTO 75-27 De JT2 (ERS 6615) tijdens een homologatierit te Gilze-Rijen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 9 juni 2006.

CHINA

● Op 1 juli openden de Chinese spoorwegen de lijn Golmud - Lhasa (hoofdstad van Tibet), met een lengte van 1142 km. Ze doorkruist Tibet en bereikt op de Tanguapas een hoogte van 5.072 m waardoor het de hoogste spoorlijn ter wereld is. Meer dan 1000 km van de lijn bevindt zich op een hoogte van meer dan 4000 m. De enorme werken begonnen in 2002 en er werden 70.000 arbeiders ingezet. Ze werd gebouwd op bijzonder moeilijk terrein waar de temperatuur in de winter daalt tot -40°C, waar veel sneeuw valt en waar geregeld aardbevingen voorkomen. Eén van de voornaamste obstakels was de permafrost : de helft van het traject ligt op een constant bevroren ondergrond die door de opwarming van het klimaat in modder

dreigt te veranderen. De ingenieurs grepen terug naar twee oplossingen : enerzijds het gebruik van een rotsachtige fundering die het terrein isoleert en zo de opwarming tegengaat, anderzijds de aanleg van veel viaducten waardoor er minder druk op de ondergrond ontstaat. De totale kostprijs bedraagt ongeveer 2 miljard euro. Er rijden ongeveer tien treinen per dag, waaronder één reizigers-trein. Deze laatste verbindt Peking met Lhasa in 48 uur met zes tussenstops (kostprijs : 40 euro in een ligwagen "harde" klasse, 125 euro in de "zachte" klasse). Het materieel voor deze trein is speciaal aangepast aan de grote hoogte waarop het moet rijden. De lucht is hier zeer ijl waardoor de rijtuigen, net zoals vliegtuigen, over luchtdrukcabines beschikken. De op deze lijn gebruikte diesellocomotieven zijn van de reeksen DF8CJ9000 en NJ2 met een vermogen van 2700 kW op 5100 m hoogte en 3400 kW op 2800 m. De lijn zal zeker toelaten om Tibet te ontwikkelen, maar ze zal ook grote massa's volksverhuizers uit China en vooral militairen aanvoeren waardoor een grotere controle op de regio mogelijk wordt. In de toekomst zal de lijn verlengd worden van Lhasa naar Chongqing en Chengdu.



LUXEMBURG

● Sinds 26 april 2006 tot december, huurt de CFL een diesellocomotief type G1700 (Vossloh 1001212/2003) van Angel Trains Cargo. Ze kreeg het CFL-nummer 1701.

OOSTENRIJK

● In april 2006 heeft de ÖBB de Schafbergbahn, de 5,9 km lange tandradlijn tussen St. Wolfgang en de top van de Schafberg op 1.293 m hoogte, verkocht aan de "Salzkammergutbahn GmbH" (SKGB). Zie ook ODB 51, blz. 19-20.

FRANKRIJK

● SECO-Rail heeft bij Vossloh 20 diesellocomotieven van het type G1206 besteld. Ze zullen ingezet worden voor bevoorradingsstreinen naar spoorwerven.

NEDERLAND

● Veolia Transport heeft in Nederland twee aanbestedingen in de wacht gesleept voor een periode van 10 jaar vanaf december 2006. De eerste omvat het gehele openbaar vervoer in Zuid-Limburg, waaronder de lijn Maastricht - Heerlen via Kerkrade. Deze zal met nieuwe elektrische motorstellen uitgerust worden. De tweede betreft de lijn Nijmegen - Venlo - Roermond waarop Veolia nieuwe dieselmotorwagens zal inzetten. In afwachting van de levering van het nieuwe materieel zal NS-materieel geleased worden.



Het nieuwe logo van Veolia Transport (ex-Connex - zie OP DE BAAN pagina 39).

SCHRAPPINGEN 194 : 26-12-05 FSD 961, 962 : 01-03-06 NK 964, 966 : 01-03-04 NK 968 t/m 974 : 01-03-04 NK 975 : 01-11-05 NK 1802 : 01-07-1999 NK 5502 : 01-09-06 NK 7343 : 03-07-06 GCR 7357 : 03-07-06 FHS 7360 : 03-07-06 INF (FSR) 7370 : 03-07-06 FHS 7375 : 03-07-06 FHS 7380 : 03-07-06 FSR 7385 : 03-07-06 GCR 7393 : 03-07-06 FNND 8213 : 03-07-06 FSR 8222 : 03-07-06 FSR 8224 : 03-07-06 NK 8244 : 03-07-06 FNND	8246 : 03-07-06 FNND 8273 : 03-07-06 FNND UIT REVISIE 687 : 06-06-06 M 691 : 12-05-06 M 692 : 26-04-06 M 698 : 11-04-06 M 701 : 30-06-06 M 704 : 13-06-06 M 709 : 16-05-06 M MUTATIES 184 t/m 198 : GCR → FSD 200 t/m 221 : GCR → FSD 222 : FKR → FSD 223 t/m 226 : FSR → FSD 227 t/m 240 : GCR → FSD 629 t/m 631 : FKR → GCR 632 t/m 640 : FSR → GCR	731 t/m 782 : FSD → GCR 7336 : 03-07-06 FHS → GCR 7338 : 03-07-06 MKM → I (FSR) 7365 : 03-07-06 FHS → GCR 7371 : 03-07-06 FHS → GCR 7373 : 03-07-06 FHS → GCR 7371 : 03-07-06 FHS → GCR 7387 : 03-07-06 FNND → FSR 7391 : 03-07-06 FHS → FSR 7730 : 03-07-06 MKM → FNND 7749 : 03-07-06 NK → GCR 7767 : 03-07-06 FKR → NK 7768 : 03-07-06 FKR → NK 7769 : 03-07-06 FKR → NK 7832 : 03-07-06 GCR → FNND IN PARK 7336 : 03-07-06 GCR 7349 : 03-07-06 GCR 7361 : 03-07-06 GCR	7371 : 03-07-06 GCR 7373 : 03-07-06 GCR 7374 : 03-07-06 GCR 7383 : 03-07-06 GCR 7386 : 03-07-06 GCR 8202 : 03-07-06 FSR 8204 : 03-07-06 FSR 8206 : 03-07-06 FSR 8208 : 03-07-06 FSR 8228 : 03-07-06 NK 8234 : 03-07-06 NK 8237 : 03-07-06 NK 8243 : 03-07-06 FSR 8255 : 03-07-06 NK 8272 : 03-07-06 FNND 8273 : 03-07-06 FNND UIT PARK 7338 : 03-07-08 GCR 7387 : -03-07-06 FSR	VERKOCHT 5149 : 08-06 TSP 8066 t/m 8069 : 08-06 Gleisfrei (It) 8244, 8246, 8273 : 06-06 IFB AFKORTINGEN FAZ : CW Salzannes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud I / INF : INFRABEL IFB : Inter Ferry Boats It : Italië M : gemoderniseerd MKM : Stockem NK : Kinkempois
--	--	---	--	---

Elektrische locomotieven

reeks 11

● Aangezien de analoge radio in Nederland niet meer zal worden gebruikt vanaf 1 januari 2007 (eerst werd zelfs 1 september 2006 vooropgesteld), was

het dringend nodig om de locomotieven van de reeks 11 te voorzien van een GSM-R (digitale radio). Er werd gekozen voor de MESA24B-B, die de plaats inneemt van de oude Bell-radio. De installatie van de GSM-R op alle locomotieven van de reeks 11 werd afgerond op 28 juli 2006.

Inzetten van de reeksen 22/25 vanaf 4 september 2006

De inzetreeks van de reeksen 22 en 25 wordt van 12 tot 9 dagen teruggebracht en bevat geen enkele goederentrein meer. Daarnaast verliezen ze ook een aantal P-treinen, met name P 7953/8952 Geraardsbergen - Gent-Sint-Pieters, P 7074/8067 Aalst - Brussel-Zuid, P 7073 Gent-St.-Pieters - Brussel-Zuid, P 8067 Brussel-Zuid - Aalst en P 7893 Braine-le-Comte - Brussel-Zuid. Er zijn geen voorziene diensten op zaterdag en zondag. Alle treinen rijden van maandag t/m vrijdag (ER / RE = lege rijtuigstam van trein xx / lege rijtuigstam voor trein xx).

A201	7996 De Panne 07.13 - Gent-St.-Pieters 08.24
A202	7097 Dendermonde 07.28 - Leuven 08.25 ER 7079 Leuven 09.10 - Schaarbeek groep R 10.00 RE 8397 Schaarbeek groep R 15.42 - Leuven 16.30 8397 Leuven 17.20- Mechelen 17.52 8097 Mechelen 18.07 - Dendermonde 18.33
A203	7967 Zottegem 06.26 - Brussel-Zuid 07.44 - (Vorst-Rijtuigen) 8008 (Vorst-Rijtuigen) - Etterbeek 07.26 - Kortrijk 19.11 (los naar Zottegem)
A204	7909 Oudenaarde 07.42 - Schaarbeek 08.51 8902 Schaarbeek 15.58 - Oudenaarde 17.15
A205	7995 De Panne 06.25 - Gent-St.-Pieters 07.37 7075 Gent-St.-Pieters 07.42- Denderleeuw 08.22 RE 8995 Denderleeuw 15.52 - Gent-St.-Pieters 16.30 8995 Gent-St.-Pieters 16.26 - De Panne 17.41
A206	RE 7741 La Louvière-Sud 06.05 - Binche 06.20 7741 Binche 06.56 - Schaarbeek 08.18 8741 Schaarbeek 16.55 - Binche 18.18 ER 8741 Binche 18.40 - La Louvière-Sud 18.49
A207	7514 Tournai 06.57 - Schaarbeek 08.14 8511 Schaarbeek 17.31 - Tournai 18.47
A208	7892 Braine-le-Comte 07.10 - Schaarbeek 08.00 8894 Schaarbeek 16.57 - Braine-le-Comte 17.51
A209	7021 Aalst 06.16 - Etterbeek 07.15 ER 7021 Etterbeek 07.30 - Schaarbeek 07.57 RE 8066 Schaarbeek 14.55 - Brussel-Zuid 15.09 8066 Brussel-Zuid 15.47 - Gent-St.-Pieters 17.04 8996 Gent-St.-Pieters 17.27 - De Panne 18.01

Reeksen 22 en 25 weldra in Polen !

In Polen gaat de privatisering van de spoorwegen met een verschroeiend tempo vooruit. Tientallen privéoperatoren rijden er reeds op het net. In een poging om de concurrentie enigszins het hoofd te bieden, hebben de Poolse spoorwegen besloten om hun geschrapte materieel niet meer te verkopen. De Poolse privéoperatoren zien zich dus genoodzaakt om naar buitenlands tractiematerieel te gaan zoeken. Tientallen elektrische locomotieven werden reeds aangekocht in Tsjechië, Slowakije en Maroko, waar een gedeelte van het spoorwegnet, zoals in Polen, met 3000 V gelijkstroom is geëlektrificeerd. Al sinds enkele maanden is een Poolse operator (via MFI uit Strasbourg) in onderhandeling met de NMBS om een groot deel van de 22'ers en 25'ers over te nemen die momenteel buiten dienst staan te Stockem, Monceau en Antwerpen-Noord. In de loop van de maand augustus werd er door het Poolse bedrijf zelfs al een verkoopovereenkomst getekend. In een eerste stadium zouden er 23 locomotieven verkocht worden, met name 17 van de reeks 22 en 6 van de reeks 25. Deze overeenkomst moet wel nog bekrachtigd worden door de directie van de NMBS, maar er zouden geen redenen voor een eventuele afwijzing bestaan. Alvorens België te verlaten, worden alle locomotieven aan een technische revisie onderworpen. In Polen zullen zij in de goederdienst gebruikt worden en permanent per twee rijden.

Er raakte ook bekend dat een lot van 6 locomotieven van de reeksen 22 en 25 buiten dienst zouden gaan begin september terwijl een tweede lot van 6 uit dienst zal genomen worden in december 2006.

De reeks 27 MUX en GF-koppeling

MUX

De NMBS heeft bij aanvang van het nieuwe jaar de ombouw van 40 locomotieven voorzien van de reeks 27. Het zijn de 2721 en 2760 die het eerst werden omgebouwd om zo samen met M6-dubbeldeksrijtuigen te kunnen rijden (1 locomotief aan elke zijde van de stam).

De locomotieven zijn uitgerust met een multiplex systeem d.w.z. dat de locomotieven in treinschakeling kunnen rijden door middel van de UIC-sonoristiekabel ter vervanging van de drie grote TS-kabels. Het MUX-systeem is enkel bruikbaar tussen locomotieven die er mee uitgerust zijn of een M6-stam met aan beide zijden een locomotief van de reeks 27 MUX of een trek-duwtrein met een M6- stuurstandrijtuig. Het multiplex systeem is simpel : de traditionele gegevens worden omgezet in digitale gegevens en via de UIC-sonoristiekabel doorgegeven.

De aangepaste locomotieven worden gekenmerkt door de aanduiding MUX onder hun nummer op de zijwand.

Automatische GF-koppeling

Nog spectaculairder is het plaatsen van een automatische GF-koppeling aan de zijde van stuurpost 1. De 2742 t/m 2760 zullen worden omgebouwd. Deze 19 machines behouden aan de andere zijde (stuurpost 2) de klassieke schroefkoppeling waarmee de rijtuigenstam aan de locomotief gekoppeld wordt. Het stuurstandrijtuig Bx krijgt eveneens (aan de zijde stuurpost) een GF-koppeling. Door het gebruik van deze koppeling is een snel aan- en afkoppelen van twee stammen 27 + M6 mogelijk. Het opsplitsen of samenvoegen van treinen zal zo sneller verlopen. (Een trein vanuit Brussel wordt te Brugge gesplitst : een deel naar Blankenberge, een ander deel naar Knokke en/of omgekeerd).

Dit type treinsamenstelling is vergelijkbaar met het systeem dat de NS gebruikt met de locomotieven reeks 1700 die gekoppeld zijn aan drie of vier dubbeldeksrijtuigen.

Na een mislukte poging om de 2750 om te bouwen bij Bombardier te Crespin in augustus 2005 (zie *ODB 69* pagina 29 en *ODB 71* pagina 18), is het de centrale werkplaats van Salzinnes die de 2742 zal ombouwen. Eerst worden de 2 buffers verwijderd waarna een nieuw element vooraan geplaatst wordt als versterking. Op dat nieuwe element komt ook de nieuwe GF-koppeling, die via de zijkant bevestigd zal worden via de vroegere bevestigingsgaten van de buffers. Maar met de nieuwe koppeling zal de afstand tussen de locomotief en het eerste rijtuig enorm zijn.



De 27'ers MUX verloren hun TS-kabels (links) en de contactdozen (rechts) nodig voor rijden in treinschakeling. Een extra vermelding MUX werd aangebracht op de zijwand onder het nummer (foto onder).



Alle elektrische locomotieven, met uitzondering van de reeksen 22, 23 en 25, worden uitgerust met een airco voor de stuurposten. Een gedeelte van deze installatie werd aangebracht onder het chassis bij de reeksen 21/27.

FOTO 75-28 De 2742 met GF-koppeling in de Centrale Werkplaats Salzinnes. Robert DELVOIE, 24 augustus 2006.





FOTO 75-29 Tijdens het weekend van 14 en 15 juli werden de IC's Brussel-Zuid ⇌ Amsterdam wegens spoorwerken omgeleid tussen Rotterdam en Amsterdam, via Gouda - Woerden - Breukelen. Op 15 juli passeert een IC naar Brussel in Gouda. Philippe DE GIETER.

FOTO 75-30 Op 31 juli werd een extra trein ingelegd voor het vervoer van brammen tussen de haven van Antwerpen en de walsen van DUFERCO in Clabecq. Merkwaaardig genoeg voorzag de dienstregeling van deze trein een route via L124 tot Monceau, van waaruit na frontverandering via Luttre en Braine-le-Comte uiteindelijk Clabecq zou worden bereikt. Hierdoor werd de af te leggen afstand verdubbeld ! Het gewicht bedroeg meer dan 2600 ton, 700 ton te veel voor de 2356 en 2348 die de trein sleepten. Na enige aarzeling besliste de verkeersleiding toch om de trein via L124 te sturen en niet via Halle. Om 16u45 viel een sein in Sint-Genesius-Rode dicht door een sein-storing waardoor de trein moest stoppen. En wat moest gebeuren, gebeurde ook : na het afwikkelen van de overschrijdingsformaliteiten kon de trein niet meer vertrekken op de forse helling. Het vinden van een reservelocomotief en een bestuurder is niet eenvoudig, vooral niet in de vakantie. Uiteindelijk bleek de enige beschikbare locomotief de 1182 te zijn met een bestuurder van Brussel-Zuid. Nadat de 1182 was aangekomen en achteraan was aangekoppeld, werd geprobeerd om de trein weer in beweging te krijgen, maar hierbij deed er zich een koppelingsbreuk voor. De trein kon toch weer samengevoegd worden waarna de verkeersleiding er aan dacht twee 55TVM's op te vorderen die zich in Clabecq bevonden. Dit werd uiteindelijk niet gedaan omdat het teveel tijd zou kosten. Tot slot werd beslist om de trein terug naar Schaarbeek te laten rijden met 1182 op kop en 2356 en 2348 achteraan. De trein vertrok rond 20u in Sint-Genesius-Rode, meer dan drie uur nadat hij in de problemen was geraakt. Onnodig te zeggen dat het spitsuur op deze lijn totaal in honderd liep ! Onze foto toont de trein vlak na zijn vertrek in Sint-Genesius-Rode vlak voor de stopplaats Holleken. Het was de eerste keer dat een 11 zo'n zware trein sleepte. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Op 18 juli 2006 werd een locomotiventrein, bestaande uit de 1183, 7775, 5526 en 2555, ingelegd tussen de werkplaats Antwerpen-Noord en het station Roosendaal. Hier werden testen uitgevoerd voor de homologatie van de GSM-R van deze reeksen voor de inzet op het Nederlandse net.

FOTO 75-31 ↑ : de aankomst van het konvoi te Roosendaal.

FOTO 75-32 ↓ : het vertrek vanuit Roosendaal om 15.56.

Christian VANHECK.





*Deze zomer zijn weer meerdere Intersoc-treinen ingelegd. Op 4 juli reed een trein van acht I6- en I10-rijtuigen vanuit van Brussel richting Luxembourg. Te Jemelle moest deze gekoppeld worden met een trein van 7 rijtuigen uit van Hasselt. Vanuit Jemelle werd deze trein gesleept door de 2352 en 2331.
Hierboven : doortocht te Aye van het gedeelte komende van Brussel.
Hieronder : de volledige trein verlaat Jemelle en zal weldra de stopplaats Forrières doorkruisen.*

*Wim DE RIDDER.
Michel HANSENS.*





Deze zomer hebben ook weer autotreinen gereden vanuit 's-Hertogenbosch naar het zuiden van Frankrijk. Doortocht te Oost-Maerland, op de grenssectie van de lijn Visé - Maastricht, van trein EETC (Euro-Express-Treincharter) 11402 uit Avignon op 16 juli 2006. Achter de 2148 bevinden zich 8 autotransporters, gehuurd van de NMBS. Deze trein reed 's vrijdags van 9 juni tot 22 september uit 's-Hertogenbosch en 's zaterdags van 10 juni tot 23 september uit Avignon.

Michel de ESCH.

Trein 44805 Somain - Kijfhoek wordt tussen Antwerpen-Noord (16.33) en Kijfhoek (18.30) gesleept door een 25.5. 's Zaterdags wordt een tweede 25.5 meegenomen als voertuig. Op 17 juni 2006 rijdt de 44805 over de Moerdijkbrug, richting Dordrecht. Vooraan de 2556 en 2558. Rechts het nieuwe viaduct voor de HSL België - Amsterdam.

Michel de ESCH.



Diesel locomotieven

reeks 51

● De 5149 werd in augustus 2006 verkocht aan het TSP. De locomotief onderging een volledige controle en de motor draait opnieuw.

reeks 55

● De 5502 is op eerste september buiten dienst gesteld. Haar dieselmotor zal in de 5532 worden gemonteerd.

reeksen 73 en 82

● Op 3 juli werd een herschikking doorgevoerd bij de reeksen 73 en 82. De 7343, 7357, 7370, 7375, 7380, 7385, 7393, 8213, 8222, 8224, 8244, 8246 en 8273 zijn uit dienst genomen. De 7336, 7349, 7361, 7371, 7373, 7374, 7383, 7386, 8202, 8204, 8206, 8208, 8228, 8234, 8237, 8243, 8255, 8272 en 8273 werden in park geplaatst, de 7387 werd uit park genomen.

Er blijven dus nog slechts 22 eenheden van de reeks 73 actief bij B-Cargo (14 te Charleroi-Sud en 8 te Schaarbeek).

De 8244, 8246 en 8273 werden verkocht aan IFB.



FOTO 75-33 In de loop van de maand juni verliet de 5519 de Centrale Werkplaats van Salzannes na een tussentijdse revisie. Bij deze gelegenheid werd zij herschilderd, nog steeds in haar vertrouwde blauwe livrei. De nummering op de flanken werd wel in een afwijkende kleur aangebracht. Op 13 juli 2006 wacht de 5519 te Aachen West op het vertreksein alvorens terug te keren naar Montzen.

Simon DERIDDER.

FOTO 75-34 Sinds de maand juni rijden er ballasttreinen bestemd voor de HSL 3 (Liège - Duitse grens) tussen Quenast en Bressoux. Vanuit Quenast worden ze naar Schaarbeek gesleept door twee 55'en TVM, daarna door twee elektrische locomotieven. Op 10 juli 2006 heeft trein ZZ27475 met bestemming Bressoux zojuist Quenast verlaten, met drie 55'en TVM op kop: de 5509, 5506 en 5512. De laatste machine werd als voertuig meegenomen nadat ze defect raakte.

Pierre HERBIET.



Antwerpen-Noord en Hasselt zetten dus geen 73'ers meer in. B-Cargo gebruikt nog slechts 38 machines van de reeks 82. Ze zijn als volgt verdeeld : 17 te Antwerpen-Noord, 13 te Kinkempois en 8 te Schaarbeek. De 7360 van Infrabel (Schaarbeek) werd uit exploitatie genomen. Zij werd vervangen door de 7338 die in park stond te Stockem.

reeks 77/78

- De 7808 heeft de CW-Salzinnes verlaten op vrijdag 28 juli 2006. Zij werd er hersteld na een botsing met de PB14 van DLC op 22 augustus 2005 te Zeebrugge. Tijdens haar herstelling kreeg zij GPS ingebouwd (zoals alle 77'ers), tevens kan de machine nu - net zoals alle machines met nummers tussen 7791 en 7870 - vanop afstand bediend worden.

reeks 80

- De vier locomotieven van de reeks 80 van de CW-Salzinnes, de 8066 t/m 8069 (in april 2006 vervangen door 82'ers), zijn verkocht aan de Italiaanse firma Gleisfrei, die spoorwerken uitvoert.



De 9119 van Hasselt, die gebruikt wordt voor rangeringen in de werkplaats, heeft een nieuwe uitlaat gekregen die ervoor moet zorgen dat de rookontwikkeling afneemt. Dit vreemd uitzijnde onderdeel werd op het dak van de cabine geïnstalleerd. Hasselt, 12-07-06.



De 5107, gekocht door de Italiaanse firma "Esposito", verliet België begin juli.

Gedurende enkele dagen verbleef zij te Kortrijk (foto boven - 22 juni 2006), daarna werd zij overgebracht naar Tourcoing (foto midden - 6 juli 2006), waar zich de PRIMA 6000 bevond. Deze laatste verliet België via Saint-Ghislain, Monceau en Erquelinnes op 23 juni 2006.

Foto's Bruno MALFAIT.

Links : FOTO 75-35

De rail-weg-locotractor 9802 (zie OP DE BAAN 72 pagina 38) werd zoals voorzien getest te Gent-Zeehaven. Op 14 juni stond hij te wachten op een volgende inzet. Simon DERIDDER.

Motorstellen

AM 96 en "Break"

● Vanaf 10 december aanstaande worden de Breaks op de IR j Quévy - Brussel-Nationaal-Luchthaven vervangen door motorstellen type 96. Op de IC F Quiévrain - Liège, zullen de Breaks een deel van de diensten van de trek-duwtreinen (M4 + 21 of 27) overnemen.

● Het motorstel 321, dat op 14 augustus 2000 in Liège-Guillemins zwaar beschadigd werd bij een ongeval, zal waarschijnlijk niet meer hersteld worden, maar men overweegt zijn schrapping. Het ABD-rijtuig 3213 werd op 13 januari 2004 geïntegreerd in de 338, eveneens ten gevolge van een ongeval.

● Een Break zal weldra eveneens een verjongingskuur ondergaan. Dit stel zal bij deze gelegenheid eveneens een nieuw kleedje aangemeten krijgen.

De 707 wordt prototype voor het GEN

De NMBS heeft beslist 80 motorstellen om te bouwen voor de diensten op het GEN. Alle motorstellen type 1970 (671 t/m 676) komen aan de beurt. Een gedeelte van het type 1973 (677 t/m 782) zal volgen.

Motorstel 707 is als eerste in juli 2006 de CW Mechelen binnengereden voor modernisatie en zal fungeren als prototype. Zij zal een totaal nieuwe binneninrichting krijgen die voorzien is voor de diensten op het GEN. Twee afdelingen 2de klasse zullen enkel voorzien zijn van klapstoeltjes en handgrepen om een maximum aan reizigers te kunnen vervoeren! 15 bestemmings- en informatieborden zullen worden geïnstalleerd.

De motor-alternatorgroep voor de laagspanning zal vervangen worden door een statische omvormer. Er is eveneens een nieuwe livrei voorzien.

Een afwijking bij de 817. De koplampen zijn gehuld in een geel vlak. Normaal is alles boven de gele band rond de stuurpost bordeauxrood...
Brussel-Noord, 8 augustus 2006.



Nieuwe pictogrammen

Tengevolge het rookverbod in de treinen, zullen bij de bordeauxrode motorstellen, de oude pictogrammen die de klasse aanduiden en het rookverbod (of niet), vervangen worden door een eenvoudig wit cijfer 1 of 2 volgens de klasse.

Voorheen werd de aanduiding van de klasse en het pictogram roker of niet-roker op een rechthoekige witte achtergrond aangebracht.



Het motorstel 212 verliet de werkplaats na een tussentijdse revisie op 24 mei 2006 en is voorzien van de nieuwe pictogrammen 1/2 klasse. Charleroi-Sud, 22 juni 2006. Hieronder : de 823 verliet de CW op 27 juni 2006 na een algemene revisie.





Op 18 juli 2006 keert de Thalys PBA 4538 terug naar België met Lourdes-bedevaarders aan boord. De trein rijdt door Orthez op de lijn Tarbes - Bordeaux. Links de beroemde "Pont-Vieux" daterend uit de XIII-XIVde eeuw, een brug over de Gave de Pau.

Het MGV-stel (Mesure Grande Vitesse - zie OP DE BAAN 74 pagina 41) "Iris 320", kreeg een definitieve decoratie. Na een meetrit in België, op de HSL1, rijdt het stel terug richting Frankrijk. Omgeving Tubize, 21 juni 2006. Foto's : Dominique ALLARD.



Rijtuigen

type I5

Het I5-lijtuig 14537 werd verkocht aan restaurantketen Colmar. Na verbouwing tot restauratierijtuig zal het voor het Colmar restaurant te Melle worden opgesteld.

type M5

Het dubbeldeksrijtuig B 52522 staat in de centrale werkplaats van Cuesmes voor modernisering.

Wagens

Gehuurde wagens type Rils

B-Cargo huurt sinds mei 2006 een reeks van 100 wagens met dekzeil van het type Rils (platte wagen met draaistellen, met beweeglijk dak in zeildoek en vaste kopwanden, zonder stangladder, geschikt voor een snelheid van 100 km/h) van de Poolse spoorwegen. Zij worden in de reeks NMBS 3514H4 ingedeeld.

Zij vervangen 100 wagens type Rils reeks 3514H1 die door B-Cargo sinds



FOTO 75-36 De 100 wagens type Rils 3514H1 die tussen 2002 en mei 2006 van de SNCF werden gehuurd, zijn vervangen door 100 wagens van hetzelfde type, nu van Polen gehuurd en in de reeks NMBS 3514H4 ingeschreven. De letter H wijst erop dat het om gehuurde voertuigen gaat. Rils 3514H1 UIC 31.88.354.0 297-1 te Terneuzen, op 14 maart 2006.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

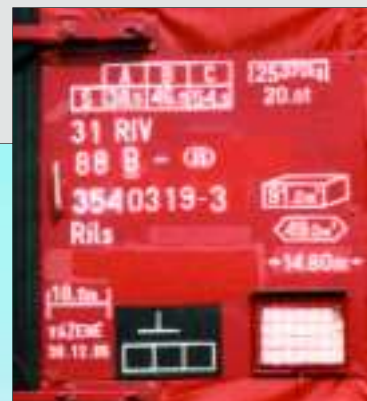
2002 worden gehuurd van de SNCF en waarvan het contract in mei 2006 afliep.

Rils 3514H4 zijn in feite oude platte wagens op draaistellen van de NMBS (type Rgs en Sgs 3414B) verkocht aan Polen in 2005 via de onderneming Transurb en volledig omgebouwd tot Rils door de vennootschap EKK

Wagon Spzoo te Ostrow Wielkopolski. Bij de uitrit na hun ombouw eind 2005, werden zij in Slovaakse ingeschreven voor rekening van SOBETRA met de volgende UIC-nummering: 33.88 SK - SOBETRA 3541 xxx. Sinds juni 2006, werden zij terug bij de NMBS ingeschreven met de volgende UIC-nummers: 31.88 B - B 354.0300 t/m 400.

De nieuwe Rils 3514H4 UIC 31.88 B - B 354 0319-3, gefotografeerd in de haven van Antwerpen op 30 juni 2006. Zij worden gebruikt voor de vennootschap SOBETRA, die haar thuishaven in Trnava in Slovaakse heeft.

Roger CRIKELAIRE.



Schrapping van Sammps 3614C0

Het prototype NMBS 3614C0, wagen met 6 assen type Sammps voor het vervoer van rollen staal, met UIC nummer 82.88.484.8 000-6, werd beschadigd op 10 november 2005 en is sindsdien buiten dienst. Wij hebben dit unieke voertuig reeds in ons blad *ODB* 58 bladzijde 29 voorgesteld. De keuringscommissie (CR) moet deze wagen schouwen en zal zeker overgaan tot de schrapping, ondanks het feit dat deze wagen een uniek stuk is.

FOTO 75-37

De Sammps 3614C0 buiten dienst te Saint-Ghislain.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
16 juni 2006.



INFRABEL huurt platte wagens

Infrabel huurt sinds april bij de Parijse vennootschap *France Wagons* een reeks van 30 platte wagens met draaistellen van het type Res. Het betreft een contract van lange duur, jaarlijks vernieuwbaar. De NMBS heeft ze ingedeeld in de reeks 9779H1 met de lettercode Uay. Zij dragen de UIC-nummers 30.88.977.9.100 t/m 129 en worden gebruikt voor het vervoer van verschillende goederen vanaf de werkbasis van Schaarbeek

FOTO 75-38

De Uay 9779H1, UIC-nr.30 88 0 779 125-3. Schaarbeek-Vorming, 6-06-2006. J-L VANDERHAEGEN.

Ros - type 6903B0

Een reeks van 15 platte wagens op draaistellen werd bij het begin van dit jaar omgebouwd voor het vervoer van afvalcontainers voor IFB en gebruikt door Ivarem (Intercommunale Vereniging voor duurzaam Afvalbeheer Regio Mechelen). Zij worden aangeduid met de lettercode Ros (platte wagen op draaistellen van het courante type, met stangladders, vaste kopwanden, toegelaten snelheid 100 km/h) en in de reeks NMBS 6903B0 ingedeeld. De containers worden te Muizen geladen.

Een Ros type 6903B0 te Muizen.
Roger CRIKELAIRE, april 2006.



Slovaakse Falns

Herinnert U zich nog dat de NMBS in 2004 tientallen zelflossende tremelwagens van het type Falns (zie *ODB 64* bladzijde 36) aan Slovakije heeft verkocht?

Een volledige stam van deze ex-NMBS-wagens wordt sinds juni gebruikt om een nieuwe kolentrafiek te verzekeren tussen de haven van Rotterdam en een elektriciteitscentrale te in de omgeving van Düsseldorf. Deze trein die door Veolia Transport (ex-Connex) wordt ingelegd, rijdt een twintigtal keer per maand. Hij wordt door een diesellocomotief van Class 66 gesleept die bij de vennootschap MRCE wordt gehuurd en het nummer 561-5 draagt. De wagens van de vennootschap Axbebet van Trnava zijn ingeschreven bij de Slovaakse Spoorwegen (SK).



FOTO 75-39 Algemeen zicht op de 33 56 SK - AX Benet 665 1 331-2P, een ex-Falns type 1000F9 van de NMBS. Gilze-Rijen, 4 juli 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 75-40 Kolentrein 69255 wordt gesleept door een Class 66 nr. 561-5 van MRCE. De trein bestaat volledig uit oude Falns 1000F9 van de NMBS. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Hierboven

Een trein met zelflossers type Falns waaronder enkele ex-NMBS, te herkennen aan de oude groene B-Cargo-schildering. De trein wordt gesleept door een dubbele loc (Bo'Bo'+Bo'Bo') 131 043 + 143 044 van de Slovaakse spoorwegen. De SK beschikt over 50 machines van dit type. Ze werden tussen 1980 en 1982 bij Skoda gebouwd en ze waren oorspronkelijk genummerd als E479.1001 t/m 1100 van de Tsjecho-Slovaakse spoorwegen (CSD).

Ze rijden onder 3000V gelijkstroom, ontwikkelen 4480 kW, wegen 170 t, zijn 34,540 m lang en hebben een maximum snelheid van 100 km/h. Ze zijn toegewezen aan het depot van Spiika Nova Ves en verzekeren een groot deel van het goederenvervoer op de noordelijke hoofdlijn Ostrava - Poprad - Kosice.

Vitkovce, 15 juni 2006.

Michel HANSENS.

Nog twee andere foto's van vroegere NMBS-wagens, deze keer twee Shimms type 3614D4 voor het vervoer van coils. Ze zijn ingeschreven bij de Slovaakse spoorwegen (SK) en zijn eigendom van Cargo SK, dat ze verhuurt aan NACCO AX Benet. Beide behielden hun groene B-Cargo schildering maar verloren geheel of gedeeltelijk hun NMBS opschriften.

FOTO 75-41 ↑ De Shimms 31 56 SK Cargo SK 4768 063-8. Het logo van B-Cargo moet het stellen zonder "B".

FOTO 75-42 → De Shimms 31 56 SK Cargo SK 4768 032-3. Wilcyska (Polen), 21 juli 2006. Yves STEENEBRUGGEN.



De werken op HSL3 in beeld

→ De aanleg van het spoor en het storten van de ballast op het baanvak Chenée - Ayeneux gaat goed vooruit. Op 7 juni rijdt een steenslagtrein, ingesloten door drie locomotieven waarvan twee op kop, in de tunnel van Soumagne.

Om de stofontwikkeling tijdens het storten van de steenslag te verminderen werd een sproei-installatie op een portiek boven de sporen aangebracht.

Georgy LEJEUNE.



→ Op 28 juni 2006 verlaat een ballasttrein, gesleept door de 5313 en 5403, de tunnel van Soumagne te Ayeneux. Hij rijdt hier op een pas aangelegd spoor.

Michel HANSENS.



↓ Op 26 juni 2006 passeert de ICE 16 Frankfurt/Main - Brussel - Zuid aan de vertakking Hammerbrücke te Astenet. Deze op 9 juni aangelegde vertakking verbindt de HSL3 (in de voorgrond) met de lijn 37.

Michel HANSENS.



Schuilhuisje van Groenendaal

Het fraaie schuilhuisje dat zich in Groenendaal op het perron richting Brussel bevindt (zie ODB 74 blz. 62) zal de werken voor het GEN overleven. Het zal verplaatst worden, wat toch wel zeer goed nieuws is.

Gentboog

De werken voor de nieuwe "Gentboog" startten begin augustus.

Deze bocht zal de lijn 10 (de industriële lijn die Zwijndrecht met Kallo verbindt en zo de installaties van de Waaslandhaven ontsluit) verbinden met lijn 59 richting Melsele.

Hierdoor kunnen de treinen uit de Waaslandhaven rechtstreeks doorrijden naar Zeebrugge en Noord-Frankrijk.

Deze treinen moeten nu nog naar Antwerpen-Schijnpoort of Antwerpen-Noord rijden via de Kennedytunnel onder de Schelde om na een frontverandering weer via de Kennedytunnel richting Gent te rijden.

De investering bedraagt 4,36 miljoen euro. De indienststelling is voorzien voor 2008.

↗ Nieuwe lijn 36 tussen Brussel-Noord en Haren

FOTO 75-43 Een elektrificatietrein in actie op de nieuwe lijn 36 tussen Brussel-Noord en Haren. Deze sectie zal in december 2006 in dienst komen. Schaarbeek, 5 juli 2006. Geert PACKET.

Een ballastrein op de nieuwe lijn 36 ter hoogte van werkplaats van Schaarbeek op 27 juni 2006. De trein wordt gesleept door de 6256 en 6253. Simon DERIDDER.

→ Verbindingsbocht lijnen 36/35

De wissels voor de verbindig met lijn 35 werden begin juli geplaatst. Deze lijn moet enkel nog geëlektrificeerd worden en wordt in december indienstgenomen. In de beginfase zullen slechts vier P-treinen deze infrastructuur gebruiken (zie p. 50).

Links : de twee sporen van L 35 naar Leuven. Midden : de nieuwe bocht.

Rechts : de twee sporen van de verbindingsbocht tussen de lijnen 53 en 35.

Holsbeek, 12 juli 2006.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Vertragingen worden vergoed

Sinds 1 september vergoedt de NMBS reizigers die het slachtoffer van vertraging werden. Enkel regelmatige vertragingen van meer dan 15 minuten op dezelfde lijn en vertragingen van meer dan 2 uur komen in aanmerking. Zo kan een reiziger die gedurende één semester minstens 25 vertragingen van 15 minuten of meer op dezelfde lijn heeft opgelopen bij de Algemene Dienst voor het Cliënteel een aanvraag tot vergoeding indienen. Deze bestaat uit een waardebond voor een bedrag van 10% van de ritprijs op het betrokken traject. Vanaf 2 uur vertraging gaat het om 50% van de ritprijs. Verschillende consumentenverenigingen hebben negatief gereageerd omdat ze de voorwaarden te restrictief vinden voor een spoorwegnet waarop de meeste ritten minder dan 60 minuten duren. Bovendien is het niet realistisch om de reizigers gedurende 6 maanden alle vertragingen te laten bijhouden.

De zon en de trein

De uitzonderlijk zonnige maand juli en het uitgebreide treinaanbod hebben het reizen naar de kust aangemoedigd. Het record van juli 2003 (718.000 reizigers) werd gebroken. Er waren 735.000 reizigers naar de verschillende kuststations.

Vertrek en aankomst samen, waren er in juli 1,46 miljoen reizigers in de stations aan de kust. Tijdens de weekends waren er 286.000 reizigers, met een piek tijdens het eerste en derde weekend (63.000 reizigers per weekend).

Het populairste station blijft Oostende met 380.000 aankomende reizigers, gevolgd door Blankenberge met 245.000 reizigers.

De NMBS had deze toeloop voorzien en had de nodige middelen ter beschikking om deze op te vangen :

- De basisdienst van IC-, IR- en L-treinen die de belangrijkste binnenlandse steden met de kuststations verbindt, bestaat uit 213 treinen op werkdagen en 183 tijdens de weekends en op feestdagen. Tijdens de vakantieperiode worden deze diensten versterkt;
- Het toeristisch aanbod (treinen die enkel tijdens de vakantieperiode rijden) bestaat uit 72 treinen op werkdagen en uit 84 treinen tijdens het weekend ;
- Er werden 247 speciale treinen ingelegd wanneer goed weer werd voorspeld.

Betalen op de trein met bankkaart

De draagbare "Ibis"-computer waarmee de treinbegeleiders sinds 2004 werden uitgerust maken het nu mogelijk dat een klant



Nieuwe houttransporten

Het bedrijf "BURGO-Ardenne" te Harnoncourt (Virton) onderzoekt de mogelijkheid om boomstammen aan te voeren via de haven van Oostende. Een testlading uit Litouwen werd eind juli gelost aan de Oostkaai. Daar werden de boomstammen op wagens van het type Roos 3414E4 en 3514E5 geladen om per spoor naar Virton te worden vervoerd. Op 2 augustus 2006 komt de 7798 een aantal geladen wagens ophalen. Nico VANDEBUERIE.



op de trein betaalt met een Visa- of Mastercard. Ook al moet de reiziger een vervoersbewijs hebben alvorens op te stappen, kan het voorkomen dat het boordpersoneel dit moet afleveren : bij onbemande stopplaatsen, gesloten loketten, verandering van bestemming, overstap naar eerste klasse, enz. Tot nu toe kon enkel cash betaald worden. Deze nieuwe mogelijkheid is een groot voordeel, zowel voor de reiziger als voor de treinbegeleider aangezien het probleem voor het wisselgeld wegvalt.

In theorie zou ook met Bancontact/Mister Cash betaald kunnen worden, maar hiervoor is een telefonische verbinding tijdens de transactie nodig. Dit kan echter nog niet gegarandeerd worden.

De filatelistische dienst van de NMBS zal op 7 oktober 2006 een nieuwe reeks postzegels uitgeven. Het thema : 40ste verjaardag van het einde van de stoomtractie. Prijs : €9. Info : filatelistisch.centrum@b-holding.be



Een Duitse meettrein van Systemtechnik München was in actie op de grenssectie Aachen West - Montzen. De trein reed naar Montzen met het meetrijtuig, dat is uitgerust met een stuurpost, op kop. De 225 025 verzorgde de tractie. Gemmenich, 18 juli 2006. Michel de ESCH.

NMBS-Holding verkoopt ABX aan 3i

Op 3 augustus verkocht NMBS-Holding alle aandelen van ABX LOGISTICS Worldwide aan de Britse investeringsmaatschappij 3i. De verkoopprijs van de aandelen bedroeg 10 miljoen euro en 3i zal € 80 miljoen in ABX LOGISTICS investeren. Hiermee komt een einde aan een lang proces om ABX LOGISTICS Worldwide van de hand te doen.

ABX LOGISTICS werd tussen 1998 en 2001 door de NMBS opgericht, door het samenvoegen van een aantal transport- en logistieke bedrijven die over de hele wereld werden opgekocht. De noodzakelijke herstructureringen werden vanaf 2003 doorgevoerd, op het moment dat ABX LOGISTICS Worldwide werd opgericht. Dit laatste bedrijf was in 100 landen actief, waarvan 35 een eigen vertegenwoordiging hadden. Het stond in de top twaalf van de transport- en distributiemaatschappijen voor het goederenvervoer op de weg, te water en in de lucht. Er waren ongeveer 10.000 werknemers en de omzet bedroeg € 2,5 miljard. In 2004 besliste de NMBS om zich te concentreren op haar basisactiviteiten en werd er een partner gezocht die nieuw kapitaal kon inbrengen bij ABX LOGISTICS Worldwide.

Op 7 december stond de Europese Commissie een kapitaalsverhoging bij ABX LOGISTICS Worldwide door NMBS-Holding van € 176 miljoen toe. Deze bestond vooral uit het schrappen van de schuld van ABX LOGISTICS bij NMBS-Holding. Voorwaarde was dat ABX LOGISTICS voor eind 2006 aan een ander bedrijf werd afgestaan. Hierop volgde een intensieve zoektocht naar kandidaten, wat op 9 juni tot een akkoord leidde tussen NMBS-Holding en 3i. Deze laatste moet 80 miljoen euro in het bedrijf investeren en garandeert dat de bedrijfsleiding nog vier jaar in België gevestigd blijft.

De lokale distributie over de weg in België, goed voor ongeveer 3% van de omzet, blijft nog in handen van de NMBS-Groep. Deze sinds 10 jaar winstgevendende activiteiten behoren niet meer tot de taken van ABX LOGISTICS Worldwide, dat zich richt op internationaal goederenvervoer (door de lucht, op zee en op de weg). Voor 31 december zal deze activiteit aan een andere partner worden overgedragen.

De NMBS-Groep trekt zich dus terug uit haar filiaal ABX dat, in tegenstelling tot NMBS-Colli, geen gebruik maakte van het spoor voor haar transporten. (bron : NMBS-Groep).



Omleidingen bij de EN 242-243

Voor de aansluiting van de nieuwe vertakking die de HSL3 verbindt met lijn 37, kort voor de Hammerbrücke, werden de EN 242-243 Berlin ↔ Paris omgeleid via Aachen West - Montzen - Visé en Liège. Zij werden gesleept door twee blauwe 55'ers. Doortocht te Visé op 9 juni 2006, rond 05u15 van de EN 242 Berlin - Paris. Michel HANSENS.

Naar aanleiding van een ongeval met een vrachtwagen in de buurt van Feignies, werd het treinverkeer volledig onderbroken tussen Quévy en Aulnoye. De EN 242 en 243 werden omgeleid tussen Braine-le-Comte en Aulnoye via Manage - Luttre - Marchienne-au-Pont - Erquelines en Jeumont. Op de foto de EN 242 Berlin - Paris bij aankomst in Jeumont. De 2706 zal afgelost worden door de 115017 van de SNCF. Serge HOOGSTEYN.



De wijzigingen aan de dienstregeling van 10 december 2006

Meerdere verbeteringen, aanpassingen, tijdswinst en een heropening van lijnen kenmerken de nieuwe dienstregeling die op 10 december aanstaande in voege treedt.

Drie nieuwe secties zullen in dienst genomen worden, die gevoelige tijdswinsten zullen opleveren :

- de nieuwe lijn 36 tussen Brussel-Noord en Haren zal een uitbating op 4 sporen toelaten van de sectie Brussel - Leuven;
- de nieuwe lijn 96 tussen Ruisbroek en Brussel-Zuid maakt dat het aantal uitbaatbare sporen verhoogd van vier naar zeven (!) tussen Halle en Brussel;
- de nieuwe verbingsbocht Holsbeek - Willesele tussen de lijnen 36 en 35 naar Aarschot (zie ODB 74 pag 44) maakt een frontwissel overbodig voor de treinen Hasselt - Brussel.

Nieuwe treinen

Brussel - Liège - Maastricht

Bovenop de IC F Quiévrain - Liège en de IC A Oostende - Eupen zal een derde IC-relatie in dienst gesteld worden (uurdienst tussen 06.00 en 18.00 uur) tussen Brussel en Liège. Zij zal de LGV 2 gebruiken en geen enkele stilstand hebben tussen Brussel-Noord en Liège. Zij zal verzekerd worden met trek-duwstellen I11 en locomotieven reeks 13. De relatie Gouvy - Brussel (7444/8444) zal in deze verbinding ingepland worden met een supplementaire stilstand te Ans. Deze treinen zullen volgens de volgende kadans rijden :

Brussel-Zuid	↓ xx.24	↑ xx.36
Brussel-Centraal :	↓ xx.27/28	↑ xx.32/33
Brussel-Noord :	↓ xx.31/33	↑ xx.27/.29
Liège-Guillemins	↓ xx.24/26	↑ xx.34/36
Maastricht	↓ xx.53	↑ xx.07

Op vraag van de stad Maastricht werd de verbinding Brussel - Liège verlengd tot deze stad. Er zijn stilstanden te Bressoux en Visé. De NMBS startte een homologatiedossier om de reeks 13 te kunnen inzetten op de grenssectie tussen Maastricht en



Visé. Het is nog niet zeker dat deze homologatie tegen december in orde zal zijn. De huidige verbinding zal worden aangepast.

Brussel-Hasselt

Vier nieuwe P-treinen zullen rijden tussen Tongeren / Hasselt en Brussel; sommige zullen niet stoppen tussen Hasselt en Brussel-Noord en alle gebruiken ze de nieuwe verbingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 :

P 7305/8305		
Tongeren	-	↑ 17.38
Bilzen	-	↑ 17.29
Diepenbeek	-	↑ 17.23
Hasselt	↓ 06.18	↑ 17.15/17
Diest	↓ 06.31/32	↑ 17.01/02
Aarschot	↓ 06.43/45	↑ 16.49/51
Brussel-Noord	↓ 07.12/15	↑ 16.21/24
Brussel-Centraal	↓ 07.18/19	↑ 16.17/18
Brussel-Zuid	↓ 07.22	↑ 16.14

P 7306/8306		
Tongeren	↓ 06.36	-
Bilzen	↓ 06.45	-
Diepenbeek	↓ 06.51	-
Hasselt	↓ 06.57/59	↑ 18.02
Diest	↓ 07.12/13	↑ 17.48/49
Aarschot	↓ 07.24/26	↑ 17.35/37
Brussel-Noord	↓ 07.54/56	↑ 17.02/05
Brussel-Centraal	↓ 07.59/08.00	↑ 16.58/59
Brussel-Zuid	↓ 08.03	↑ 16.55

P 7307/8307		
Hasselt	↓ 07.18	↑ 18.42
Diest	↓ 07.32/33	↑ 18.28/29
Aarschot	↓ 07.43/45	↑ 18.15/17
Brussel-Noord	↓ 08.12/16	↑ 17.46/48
Brussel-Centraal	↓ 08.19/20	↑ 17.42/43
Brussel-Zuid	↓ 08.23	↑ 17.39

P 7308/8308		
Landen	↓ 07.37	-
Sint-Truiden	↓ 07.46/47	-
Alken	↓ 07.55	-
Tongeren	-	↑ 19.25
Bilzen	-	↑ 19.16
Diepenbeek	--	↑ 19.10
Hasselt	↓ 08.01/02	↑ 19.02/04
Brussel-Noord	↓ 08.52/54	↑ 18.12/13
Brussel-Centraal	↓ 08.57/58	↑ 18.08/09
Brussel-Zuid	↓ 09.01	↑ 18.05

Een nieuwe P-trein E7520 zal rijden tussen Moeskroen (6.00) en Brussel via Mons. Hij bedient alle stations tussen Tournai en Mons (7.19/7.21), vervolgens rijdt hij direct naar Brussel-Zuid (7.56). De terugrit verzorgt dezelfde verbinding als E8520.

Een nieuwe P-trein Kortrijk - Brussel zal de stations Vichte, Anzegem, Oudenaarde en Zottegem bedienen om vervolgens zonder stilstand naar Brussel-Zuid te rijden.

Van maandag t/m vrijdag zal elk uur een tweede lokale trein rijden tussen Braine-le-Comte en Brussel - dit geeft vijf treinen per uur op deze verbinding! - met verlenging naar Leuven in volgende kadans :

Braine-le-Comte	↓ xx.11	↑ xx.49
Brussel-Zuid	↓ xx.47/50	↑ xx.10/13
Leuven	↓ xx.37	↑ xx.23

FOTO 75-44 Na een bovenleidingsbreuk op lijn 50A ter hoogte van de vertakking Sint-Katherina-Lombeek op 12 juni 2006, werden alle treinen omgeleid met vertrek vanuit Brussel-Zuid via de lijnen 28 en 50 tot Denderleeuw.

Doortocht te Jette van de P7006 Schaarbeek - Oostende. Geert PACKET.

Gewijzigde verbindingen

● De CityRail Brussel - Lessines / Geraardsbergen met splitting te Edingen is vervangen door twee verschillende verbindingen : Dendermonde - Brussel - Edingen - Geraardsbergen en Antwerpen - Brussel - Ath - Geraardsbergen. Deze twee relaties bedienen alle stations tussen Halle en Geraardsbergen. De reizigers van Edingen beschikken nu over een derde trein naar Brussel met zelfs een tijdswinst van 10 minuten. Hier de kadans van de verbinding (enkel de belangrijkste stations) :

Geraardsbergen	↓ xx.20	↑ xx.40
Ath	↓ xx.42/44	↑ xx.16/18
Edingen	↓ xx.00/01	↑ xx.59/00
Brussel-Zuid	↓ xx.22/24	↑ xx.36/38
Antwerpen-Centraal	↓ xx.37	↑ xx.23

Geraardsbergen	↓ xx.54	↑ xx.06
Edingen	↓ xx.12/14	↑ xx.46/48
Brussel-Zuid	↓ xx.37/39	↑ xx.21/23
Dendermonde	↓ xx.27	↑ xx.33

● De IR g Turnhout - Brussel - Manage zal beperkt worden tot Brussel-Zuid maar er worden M6-rijtuigen ingezet. De bediening van het vak Brussel - Manage wordt enerzijds verzorgd door de nieuwe relatie tussen Braine-le-Comte en Leuven en een pendel tussen Braine-le-Comte en Manage.

● Tijdens het weekend wordt een nieuwe IR l-verbinding ingelegd tussen Binche en Brussel-Noord die de huidige vervangt. Ze zal rijden volgens onderstaande kadans :

Binche	↓ xx.35	↑ xx.25
La Louvière-Sud	↓ xx.47/49	↑ xx.11/13
Braine-le-Comte	↓ xx.09/10	↑ xx.50/51
Brussel-Zuid	↓ xx.34/38	↑ xx.22/26
Brussel-Noord	↓ xx.46	↑ xx.12

Parallel met deze verbinding rijdt een L-trein van Braine-le-Comte naar Leuven in aansluiting te Braine met de IR j.

● De IR b Antwerpen-Centraal - Brussel - Nivelles wordt beperkt tot Brussel-Zuid. De bediening van het baanvak Brussel - Nivelles wordt overgenomen door een nieuwe relatie Nivelles - Leuven via Brussel-Nationaal-Luchthaven.

Gewijzigde dienstregeling

De IC E Tongeren - Knokke / Blankenberge zal tussen Leuven en Brussel terug via lijn 36 rijden met een tijdswinst van 9 minuten.

De IC F Quiévrain - Liège en de hoge snelheidstreinen winnen 3 minuten tussen Halle en Brussel.

Heropening reizigersdienst

Na enkele jaren van aarzeling zal er opnieuw een reizigersdienst aangeboden worden op de lijnen 165 Virton - Athus (- Luxembourg) en 167 Arlon - Athus (- Luxembourg); de laatste reizigerstreinen op deze sectie reden in 1988.

Op 20 juli II. heeft de federale overheid z'n fiat gegeven voor de heropening van deze lijnen voor reizigersdienst door zich borg te stellen voor het jaarlijks deficit dat op 172.000 euro begroot is. Infrabel zal tegen december 2006 zo'n 1 miljoen euro investeren voor de heraanleg van de perrons in Halanzy en Aubange (lijn 165) en Messancy (lijn 171) terwijl de Waalse regering 200.000 euro vrij maakt voor de aanleg van parkings rond deze drie stopplaatsen.

De dienst voorziet de verlenging van de huidige twee-uurdienst Libramont - Virton tot Arlon via Rodange en Athus; 6 piekurtreinen van de CFL tussen Luxembourg en Virton en acht piekurtreinen van de NMBS op Virton - Rodange - Athus - Arlon.

FOTO 75-45 De enige reizigerstrein die nog gesleept wordt door een 26'er is de P 7864 Quiévrain (07.46) - Mons (08.14), en dan nog enkel van maandag t/m donderdag.

Op 2 juni 2006 werd deze trein gesleept door de 2626. De trein bereikt weldra het station Boussu.

Pierre HERBIET.





Tengevolge een bovenleidingsbreuk te Jemelle op 8 juli 2006 moest de EC 91 "Vauban" Brussel-Zuid - Brig omgeleid worden over de "Athus-Meuse" via Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus - Arlon en werd hij getrokken door de 1359. Te Arlon kon de 2024, die aan staart hing, het traject verderzetten tot Luxembourg. De twee foto's tonen de doorrit van de trein in het oude station van Pondrôme. Er is blijkbaar eindelijk een inspanning geleverd om de locomotieven van de reeks 13 te wassen. Michel HANSSENS.





Een ochtend reeks 15 op lijn 42 !

Op 23 juni 2006 werden de twee voorziene diensten voor de locomotieven reeks 15, uitzonderlijk verzekerd met diesellocomotieven van de reeks 55. P 4028 Gouvy - Liers werd getrokken door de 5507 ATB en de 5510. Deze laatste voorzag het stel van stroom. De trein is gefotografeerd in de omgeving van Cierreux.

Michel HANSENS.

Hieronder : De 5526 ATB sleept de scholientrein P 7486 Gouvy - Trois-Ponts. We zien hier de terugrit van het lege stel Trois-Ponts (08.55) - Gouvy (09.10) bij de uitrit van de tunnel van Trois-Ponts.

Michel HANSENS.





De Oriënt Express op doortocht in België

Op donderdag 13 juli werden de rijtuigen van de Oriënt Express via België overgebracht naar Amsterdam. De 115050 sleepte het stel vanuit Paris-Est tot aan het grensstation Quévy. De 2138 verzekerde daar de aflos en bleef aan kop tot Roosendaal. De terugkeer van het stel gebeurde op maandag 16 juli.

FOTO 75-46 ↗

FOTO 75-47 →

Twee foto's van de locwissel in het station van Quévy.

De 115050 draagt de oude "multi-service"-livrei van de SNCF.

Pierre HERBIET.

FOTO 75-48 ↓

Doortocht van de trein ter hoogte van Ghlin. De trein bestond uit 7 rijtuigen.

Serge MARTIN.





FOTO 75-49 Na het einde van de testperiode in België keert de PRIMA 6000 terug naar Frankrijk. De foto toont het transfer van Saint-Ghislain naar Monceau. Zij was toegevoegd aan een goederentrein, achter de 2328. Ghlin, 23 juni 2006. Pierre HERBIET.

FOTO 75-50 Op 10 juli 2006 waren de witte frontlichten van de 36005 SNCF defect bij de aankomst in België. Omdat witte frontlichten verplicht zijn, moest de 2368 de trein slepen tussen Mons en Antwerpen-Noord. Doortocht te Jurbise van de 47805 Aulnoye (08.00) - Antwerpen-Noord (11.45). Pierre HERBIET.



Een mooie extra van LUXAIR

Op 2 juli 2006 organiseerde de Luxemburgse nationale luchtvaartmaatschappij LUXAIR een speciale trein vanuit Luxemburg naar Knokke, met een halte in Brugge. De trein bestond uit zeven historische Wegmannrijtuigen, waaronder het "Rendez-vous"-rijtuig en de beide fietsrijtuigen. De 1818 CFL sleepte de trein over het hele traject.

Te Brugge werd de 1608 achteraan de trein toegevoegd.

Na aankomst in Knokke sleepte 1608 de hele trein, met 1818 aan start, naar Brugge. Hier werd de trein uitgeweken en kreeg een reinigingsbeurt. De watervoorraad werd eveneens aangevuld. De 1818 werd terug aan de andere zijde gekoppeld.

De 7808 verzorgde het transfer naar Knokke, de 1818 dus achteraan.

Tijdens de terugrit naar Luxemburg werd tijdens een dienststop te Brugge de 7808 afgekoppeld.



FOTO 75-51 Aankomst van de LUXAIR-trein te Brussel-Noord. *Simon DERIDDER.*

ZIE EVENEENS DE FOTO'S OP ACHTERPAGINA

FOTO 75-52 De LUXAIR-trein passert in Heist en bereikt weldra Knokke. De rijtuigenstam bestaat uit een AB Wegmann-rijtuig, het "Rendez-Vous"-rijtuig, een tweede AB-rijtuig, een pakwagen "Vélo", twee B Wegmann-rijtuigen en een tweede pakwagen "Vélo".
Julien MULPAS.





FOTO 75-53 ↑

Doorrit van het stel in Heist tijdens de overbrenging van Knokke naar Brugge. De 1818 bevindt zich achteraan, 1608 op kop.

Pierre HERBIET.

→ *De 1608 op kop van de LUXAIR-trein in het station van Knokke.*

Serge PLETGEN.

FOTO 75-54 ↓ *Doorrit van de LUXAIR-trein in Heist tijdens zijn terugrit naar Luxembourg. De 7804 bevindt zich nog steeds achteraan en zal in Brugge losgekoppeld worden.*

Julien MULPAS.



FOTO 75-55

Sinds 1883 organiseert de Katholieke Diocesane van Antwerpen speciale bedevaartstreinen tussen Turnhout en Lourdes. Helaas besliste deze organisatie om deze treinen vanaf volgend jaar niet meer in te leggen omdat de prijs voor het personeel en de trein te hoog oploopt. Op 13 juli verliet de allerlaatste bedevaartstrein het station van Turnhout.

Onze foto toont deze trein in Tielen op de lijn 29 Turnhout - Herentals. Achter de locomotief zien we twee NMBS Dms-pakwagens en tien SNCF ambulance- en ligrijtuigen.

Volgend jaar ligt op deze plaats trouwens een tweede spoor om twee treinverbindingen op de lijn 29 te kunnen aanbieden : één naar Brussel én één naar Antwerpen.
Kristof AVONDS.



Koninklijk bezoek

Koningin Beatrix van Nederland heeft, vergezeld van haar zoon prins Willem-Alexander en zijn echtgenote prinses Maxima, een officieel bezoek van vier dagen aan België gebracht. Op de laatste dag van de reis, 22 juni stond een bezoek aan Liège op het programma. Om zich naar Liège te begeven, zijn de koningin en de Belgische koninklijke familie vanaf Schaarbeek aan boord van een speciaal ingelegde trein gestapt. Het konvooi was samengesteld uit 6 rijtuigen van het type I11, werd gesleept door de 1343 kant Liège en de 1302 kant Brussel. De trein werd op het spoor 3 te Schaarbeek ontvangen. Aangezien dit spoor niet direct toegankelijk is vanuit Brussel-Noord, werd de trein vanuit de TGV-werkplaats van Vorst, waar hij eerst zorgvuldig werd voorbereid, naar Brussel-Luxemburg geleid waar er een frontwissel plaatsvond om Schaarbeek te kunnen bereiken. Vanuit Liège, werd het stel leeg terug naar Vorst-Zuid overgebracht.

FOTO 75-56 De koninklijke trein wacht op het vertrek in het station van Schaarbeek. De 1343 draagt het koninklijke blazoen. J-L VDH.



Atlantis Cargo

Atlantis Cargo, één van de twee vennootschappen (met Rail & Traction te Raeren) die na het uiteenvallen van CFD-Locorem en de dochtermaatschappij van VFLI zijn ontstaan, heeft zijn activiteiten stopgezet.

Atlantis Cargo was actief in de staalfabriek ALZ van Genk, waar de volgende vier locomotieven de behandelingen verzekerden: 8450, 8462, 8503 en 8501. De beschadigde 8462 werd in februari 2005 afgebroken. De drie andere locomotieven werden op 18 juli van Genk naar Deerlijk overgebracht en kort nadien door schroot-handelaar Casier afgebroken.

De rangeerbewegingen bij ALZ worden nu uitgevoerd door IFB (Inter Ferry Boats) met de volgende machines: 8247, 8249 en 8273, alle ex-NMBS. Om dezelfde reden moet de 9155 van Rail & Traction, eveneens ingezet bij ALZ te Genk, haar activiteiten staken...



Aankomst te Deerlijk, op 17 juli 2006, van de 8503, de 8501 en de 8450. De machines worden begeleid door wagens van het type Smmns 3000G7 die normaal worden gebruikt voor het transport van brammen tussen de ALZ-fabriek van Genk en de walsery van Carinox te Châtelet.

De drie machines bij hun aankomst op de aansluiting van de schroot-handelaar Casier te Deerlijk.
Foto's : Bruno MALFAIT.





FOTO 75-57 Een tweede locomotief van IFB (Inter Ferry Boats) is in juli 2006 aangekomen bij Kemira te Tertre. Het is de ex-9122 van de NMBS. Ze is te zien in het gezelschap van de ex-NMBS 9142 op 14 juli 2006.

Pierre HERBIET.

FOTO 75-58 Binnenkort het einde voor de twee 60'ers van de Carrières de Wallers? De Carrières de Wallers is eigenaar van de 6019 en de 6086 maar denkt eraan deze twee oldtimers in de lente van volgend jaar stil te leggen. In de toekomst kunnen de balasttreinen tussen de groeve in Momignies (B) en het station van Anor (F) gesleept worden door machines van SECO-Rail die deze treinen rechtstreeks tot op de eindbestemming slepen! Deze firma heeft immers bij Vossloh een bestelling geplaatst voor 20 locomotieven van het type G1206 (zie News Europa, pagina 31). Op 9 juni voelt het Trabantje zich héél klein als de twee 60'ers de rust in Momignies verstoren met hun gebulder! K. AVONDS.



Metro van Caracas

Op dit ogenblik worden door Alstom stellen gebouwd en geleverd voor de tweede lijn "Los Teques" van de metro van Caracas. Deze vierdelige stellen worden vanuit de fabriek van Belfort per vrachtwagen overgebracht naar de haven van Antwerpen, vanwaar ze verscheept worden naar Puerto Cabello in Venezuela

Rechts :

De aankomst op kaai 256 van P&O van de twee tussenrijtuigen type F (nrs. 83003 en 83004) en een stuurstandrijtuig type E (nr. 81004). Het vierde rijtuig van het volledige stel bevindt zich al in de laadruimte van het schip.

Hieronder :

Er hangt metro in de lucht! Het eerste piloot-rijtuig type E nr. 81003 verlaat de Europese bodem. Dankzij een reusachtige Gottwald-kraan en de vakkennis van de Antwerpse dokwerkers verdwijnt het zo meteen in het scheepsruim van het Chileense schip "CCNI CHARGES".

*Foto's : Leonard PAULA,
11 juli 2006.*



De 5502 werd buiten dienst gesteld op eerste septymber 2006. De dieselmotor dient nu als organenbank om de 5505, 5518 en 5532 te herstellen.

Het park B-Cargo-rangeerlocomotieven van werd grondig herschikt op 3 juli 2006.

Er werden 13 locomotieven uit de exploitatie teruggetrokken : zeven van de reeks 73 en zes van de reeks 82.

Bovendien werden 19 machines in park geplaatst : acht van de reeks 73 en elf van de reeks 82.

De 7360 van Infrabel werd in Schaarbeek eveneens uit exploitatie genomen en vervangen door de 7338 die te Stockem in park stond. Het aantal actieve locomotieven (bij B-Cargo) van deze beide reeksen smelt als sneeuw voor de zon.

Bij de reeks 73 telt men nog slechts 22 eenheden, bij de reeks 82 nog

38. Nog voor het einde van dit jaar wenst men nog een 30-tal machines uit dienst te nemen.

Bij de elektrische tractie wil men 12-tal locomotieven van de reeksen 22 en 25 schrappen : 6 begin september en 6 in december. Het einde nadert voor deze oudjes ...

Een aantal zal bij een Poolse privé-operator in dienst komen. Zie ook pagina 32.

7303

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 26-10-1965

Nummering : 273.003 : 26-10-1965
7303 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 26-10-1965

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-59 *Châtelet, 3 maart 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7304

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 29-10-1965

Nummering : 232.004 : 29-10-1965
7304 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 29-10-1965

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)
verkochte aan CFV3V in 08-2005

FOTO 75-60 *Châtelet, 1 april 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7305

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 05-11-1965

Nummering : 273.005 : 05-11-1965
7305 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 05-11-1965

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-61 *Châtelet, 1 april 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7309

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 07-12-1965

Nummering : 273.009 : 07-12-1965
7309 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud :07-12-1965

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)
verkocht aan Train 1900 te Fond de Gras (L) in 03-2005

FOTO 75-62 *Nivelles-Nord, 18 november 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7317

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS: 11-02-1966

Nummering: 273.017 : 11-02-1966
7317 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 11-02-1966
Merelbeke : 01-07-2001
Charleroi-Sud : 14-12-2003

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-63 *Saint-Ghislain, 3 augustus 2004.*
Pierre HERBIET.



7320

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 11-03-1966

Nummering : 273.020 : 11-03-1966
7320 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 11-03-1966
Merelbeke : 01-03-2003
Charleroi-Sud : 14-12-2003

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-64 *Marcinelle, 6 maart 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7322

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering aan NMBS : 28-03-1966

Nummering : 273.022 : 28-03-1966
7322 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Monceau / Charleroi-Sud : 28-03-1966

Uit exploitatie : 12-12-2004 (einde reeks)

FOTO 75-65 *Châtelet, 6 maart 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



50 jaar geleden ...



Vanaf 29 september 1956 werd de hoofdlijn naar Luxembour over de totale lengte elektrisch bereden. Tijdens de dagen voordien werden er proefritten uitgevoerd. Op 24 september 1956, tijdens de inrijperiode van de bovenleiding, was de trein samengesteld uit vier motorstellen van het type 54, met op kop de 228.051. Beide pantografen van elke motorstel stonden tegen de draad. De trein werd tussen Haversin en Hogne gefotografeerd.

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

FOTO BD-237 *Een deel van de internationale rijtuigen moest dringend worden vernieuwd. Vele hiervan, waaronder het type I1, dateerden nog van voor de oorlog. Daarom testte de NMBS in 1961 twee prototype-rijtuigen van het type I4. Deze proef monde uit in een bestelling van 81 rijtuigen waarvan 18 A (type I4), 18 AB (type I4) en 45 slaaprijtuigen (type I5). De I4-rijtuigen werden vanaf mei 1966 geleverd. Algemeen zicht op de eerste klasse rijtuig 11.305, te Oostende in mei 1966, kort na zijn levering. Er rijden momenteel nog 22 I4-rijtuigen in het voormalige Joegoslavië. De andere werden in België verschroot.*

Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

40 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



Een zicht in de montagehallen van la Brugeoise et Nivelles te Brugge. In deze periode bouwde BN nieuwe M4-rijtuigen voor de NMBS, waarvan de eerste werden afgeleverd in 1979. De laatste volgden in 1984. In dezelfde periode werden ook de nieuwe gelede tramrijtuigen (reeks BN) voor de NMVB gebouwd : 50 tweerichtingswagens voor het net van Charleroi (6100 t/m 6149) en 50 eenrichtingswagens voor de kust. (6000 t/m 6049).

Pierre HERBIET.

FOTO 75-66 De Brosselmotorwagen 551.48, gebouwd in 1939 en door de NMBS bewaard, werd in 1986 volledig in zijn oorspronkelijke versie hersteld. In september 1986, reed hij leeg naar Mariembourg om aan het traditionele stoomfestival deel te nemen. Na enkele zeldzame verschijningen op het net, werd deze prachtige motorwagen helaas reeds 20 jaar afgesteld te Leuven, en dit zonder het minste respect. Wat jammer!

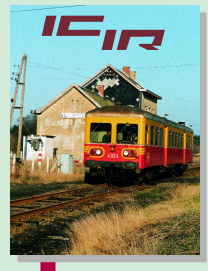
Pierre HERBIET.

20 jaar geleden ...



Boeken

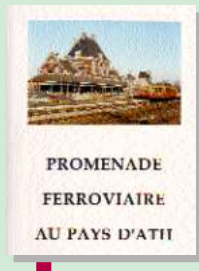
TSP-Edities



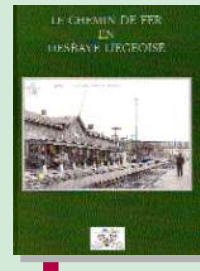
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - 1250 g



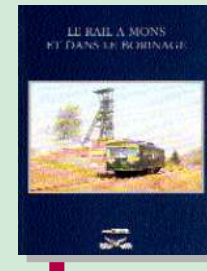
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



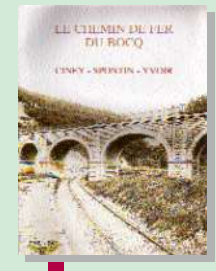
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.
 A4 - 268 pagina's
 252 foto's - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



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



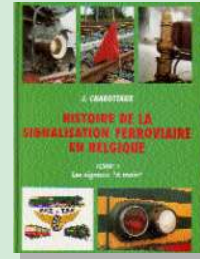
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



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 kaft

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



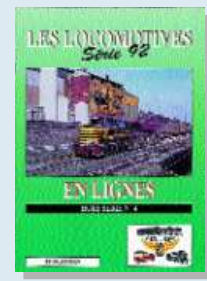
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 9,75 - 255 g



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

Prijs : € 39 - gewicht : 750 gr
 medeling : “type S”

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 : 28-11-2006; leveringsdatum: +/- 15-01-2007. 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

Photos-thèmes

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. 56 : Reeks 64 € 10,00 75 g
- Nr. 57 : Locotracors reeks 91 (fotoreeks 1) € 10,00 75 g
- Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven € 10,00 75 g
- Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxembourg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 65 : Reeks 3600 CFL € 10,00 75 g
- Nr. 66 : De 7301 tot 7335 € 10,00 75 g
- Nr. 67 : Locotracors 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
- N° 73 : De 5117/5001 (zie OP DE BAAN 74) € 10,00 75 g

FOTOTHEMA 74 : de groene 20'ers

prijs : € 10 + verzendkosten (75 g.) mededeling : FOTOTHEMA : 74

- 74-01 : 2001 + goederentrein te Bois-de-Nivelles
- 74-02 : 2002 + EC "Iris" in het bos van Soignes
- 74-03 : 2004 + 2503 + met goederentrein te Holleken
- 74-04 : 2005 + M4 te Itterbeek
- 74-05 : 2011 + K2-rijtuigen te Ottignies
- 74-06 : 2012 + goederentrein te Lissewege
- 74-07 : 2018 te Merelbeke
- 74-08 : 2003 + goederentrein te Groenendaal
- 74-09 : 2020 + SNCF-rijtuigen te Brugge
- 74-10 : 2023 + met M2- en M4-rijtuigen te Anderlecht

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

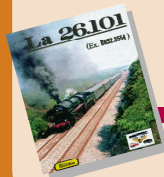
- Beschikbaar : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : per kalender : € 5,00 750 g

LOCO 2007 :

ZIE PAGINA 2

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 "ESPACETRAIN - Le Musée du Rail" te St.-Ghislain. Het merendeel van de artikelen is eveneens beschikbaar tijdens uitstappen en diverse activiteiten.

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

	BELGIË	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

