

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 79 - juni 2007 - € 8,50

TOELATING P501042 - KANTOOR VAN AFGIFTE : 1180 BRUSSEL 18

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER :

KOOB J-P, VERGOTESQUARE 6, 1200 BRUSSEL

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

Voorwoord

Het begin van dit jaar kondigde zich maar somber aan, vooral de aanhoudende onzekerheid of we nu nog op het net zouden mogen rijden en tegen welke (voortdurend oplopende) prijs! Maar gelukkig: na regen komt zonneschijn! Onze P8 is eindelijk na twee lange jaren wachten "thuis". We zullen wellicht nooit weten welke de ware motieven van de vertragingsmanoeuvres waren. Verder werd ook het verbod om te rijden op het net opgeheven door de bevoegde minister. De relatie tussen de NMBS-Groep en de verschillende spoorwegverenigingen werd duidelijk gedefinieerd, wat ons in staat moet stellen om meteen met de juiste personen contact te kunnen opnemen.

En als kers op de taart... het station van Purnode werd bereikt! Mis daarom in geen enkel geval ons buitengewoon weekend van 30 juni - 1 juli!

Veel leesplezier!

ONZE SPOORWEGEN 2

MOTORWAGENS 1980-2005 - Deel 1

Het tweede deel uit onze reeks "Onze Spoorwegen" is verschenen. Het geeft een overzicht van de motorwagens van de NMBS tijdens de periode 1980-2005. Het eerste gedeelte behandelt de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45. Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige Nederlands/Frans onderschriften. Aan deel 2 wordt gewerkt.



Liggend formaat 21 x 15 cm - harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad.

Prijs : € 25 + verzendkosten (gewicht 600 g).

Vermelding : "Autorails - Motorwagens 1".

Betalingsmodaliteiten : zie pagina 3.

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri SCAILLET, spoorman in hart en nieren, schreef reeds drie boeken over zijn leven als spoorman en zijn werk als stoker en machinist in het bijzonder. De publicatie van zijn vierde boek vertrouwde hij toe aan TSP. In dit werk vertelt hij op zijn eigen wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft hierin tot in detail de situaties waarin hij terecht kwam. Franstalig, 208 pagina's, meer dan 200 zwartwitfoto's en tekeningen uit de TSP-verzameling.



Formaat 15 x 24 cm - soepele kaft - gebonden met linnendraad. Prijs : € 20 + verzendkosten (600 g).

Mededeling : "Histoire CF". Betalingsmodaliteiten : zie p. 3.

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 : Belgische treinen (schaal HO), boeken, video's (vooral Zwitserland), postkaarten (België en Zwitserland). Volledige lijst op : <http://users.skynet.be/fa058639/vente/htm>

TSP-agenda

- **26/27/28 mei (Pinksteren)** : TSP-boekenstand tijdens de **STOOMDAGEN** van de **Stoomgroep Turnhout** in het stadspark
- **Zaterdag 2 juni** : TSP-reis tussen Ciney en Purnode met onze P8
- **Zaterdag 30 juni en zondag 1 juli** : viering 100 jaar lijn 128
- **Zon- en feestdagen vanaf 24/6 t/m 28/10** : ritten op lijn 128 (zie p. 11)
- **Zaterdag 8 en zondag 9 september** : dagen van het patrimonium, opening van het museum te St.-Ghislain.
- **Zaterdag 8 december** : ruilbeurs in ons museum te Saint-Ghislain

Wij vernamen het overlijden van Marcel VAN ESCH. Marcel was reeds TSP-lid van bij de oprichting van de vereniging en ontbrak nooit op onze reizen. TSP betuigt haar diepste medeleven aan zijn familie en nabestaanden.



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 DESCHEPPER, Bart DE WOLF, Eric PAULUS.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Günther BARTHS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, Johny BRAUNS, DB, Willy DEMOULIN, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, D. DELATTRE, Simon DERIDDER, Julien DUCARME, Jean-Marc FRYBOURG, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Kristof HONEE, Bart KOOLS, Gilbert LAURENT, Vincent LINDERS, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICE, Koen MONTE, Thierry NICOLAS, de NMBS, ÖBB, Geert PACKET, Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Benoit SCHOCKAERT, SIG, Willy SMEULDERS, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Vincent TORTERODOT, Tutto Treno, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK, Laurent VERTONGEN

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2007

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 2007". 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 :

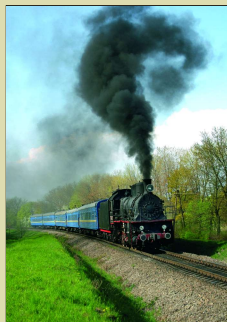
Schaarbeek : Dave Habraken : ☎ +32 (0) 495 64 83 82
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St-Ghislain) :
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L 128) :
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

OP DE BAAN 79 - JUNI 2007



VOORPAGINA :

FOTO 79-01

Tijdens de laatste TSP-reis naar Oekraïne van 27 april tot 7 mei 2007, werd onze trein tussen Vladimir Wolynkij en Lvov gesleept gesleept door de stoomlocomotief EM735-72. In lwaniyschi rijdt zij voorbij de enthousiaste fotografen. 28 april 2007. TSP.

ACHTERPAGINA :

FOTO 79-02 De 1188 vertrekt vanuit Den Haag op 8 april en sleept IC B 635 Amsterdam - Brussel-Zuid. Het eerste rijtuig is in de nieuwe HSA-livrei.

FOTO 79-03 EC 296 Jean Monnet werd gesleept door de 2005, terwijl de 2006 werd meegevoerd als voertuig. Luxembourg, 14 maart 2007. Foto's : Serge MARTIN.

I N H O U D

Het TSP tot uw dienst - Voorwoord	2
Nieuws uit eigen huis	4
Gisteren - Vandaag	13
Tunesië : Oued Seldja	14
50 jaar geleden : de eerste TEE	16
Buitenlandse actualiteit	32
Belgische actualiteit	41
<i>Statistieken</i>	41
<i>Elektrische locomotieven</i>	41
<i>Diesellocomotieven</i>	47
<i>Motorstellen</i>	49
<i>Rijtuigen</i>	51
<i>Infrabel</i>	54
<i>Allerlei</i>	58
<i>Privémaatschappijen</i>	60
Schrappingen	62
Er was eens ...	64
TSP-boetiek	66

ONZE P8 IS AANGEKOMEN !



Na 34 maanden van restauratiewerken, 18 lange maanden van onophoudelijke administratieve beslommeringen en tenslotte een twaalf dagen durende reis van 2100 kilometer door Roemenië, Hongarije, Slovaakse, Tsjechië en Duitsland is onze P8 eindelijk in België aangekomen op vrijdag 30 maart. Tijd voor een rijk geïllustreerd overzicht van dit fantastische avontuur!



3 februari 2001 *Begin van het avontuur : de officiële aankoop van de 230.084, voordien eigendom van de CFR. Zij werd in 1929 gebouwd door Henschel (nummer 18939). Op het eerste zicht was het een gammel wrak dat in Bacău uitgerangeerd stond. Een groot aantal onderdelen was verwijderd, de stoomketel was in prima staat.* TSP.

april 2002 *De restauratie van de locomotief werd toevertrouwd aan de firma Cumeg in Cluj-Napoca. De afstand (ongeveer 500 km) en de technische staat van de locomotief lieten niet toe om haar als voertuig mee te nemen in een trein. Ze werd bijgevolg gedeeltelijk gedemonteerd en op wagens geladen.* TSP



juni 2002 *Na bevestiging van de prima staat van de stoomketel konden de restauratiewerkzaamheden aan de locomotief daadwerkelijk gaan beginnen. Hier een zicht in de vuurkist.* TSP.

april 2003 *Alle assen zijn uitgemeten en aan een ultrasone controle onderworpen. Nu kan de locomotief opnieuw worden opgebouwd.* TSP.

november 2003 *Een eerste test van de stoomketel onder druk in aanwezigheid van een afgevaardigde van AiB/Vinçotte.* TSP.

oktober 2004 *Langzaam maar zeker wordt de locomotief verder in elkaar gezet.* TSP.





maart 2005 Afgezien van enkele details, waaronder de nummering, is de locomotief klaar. De restauratiewerken van de tender verkeren echter pas in hun beginfase. TSP.



11 mei 2005 De P8 tijdens haar eerste verplaatsing op eigen kracht voor de werkplaats van de firma Cumeg. De tender is nog steeds in volle restauratie. TSP.

7 september 2005 Alle werken zijn beëindigd. Onze locomotief, ondertussen herdoopt tot 64.169, voert een proefrit uit (heen en terug), op de lijn Cluj-Napoca - Huedin. We kunnen het licht op groen zetten voor haar overbrenging naar België. TSP.



oktober 2005 t/m maart 2007 Na 18 maanden waren alle nodige documenten voor export en overbrenging van de 64.169 verzameld! Met de hulp van een Roemeense advocaat kwam er eindelijk schot in de zaak en konden we het vertrek voorbereiden. TSP.

15 maart 2007 Na een verblijf van bijna twee jaar in de werkplaats, ziet de P8 voor het eerst terug het daglicht. Bij deze gelegenheid werd de locomotief uitgebreid geïnspecteerd. TSP.

19 maart 2007 FOTO 79-09 Vroeg in de namiddag wordt de P8 overgebracht naar de vorming van Cluj-Napoca-Est. Daar konden alle formaliteiten vervuld worden, zodat het optimisme eindelijk de bovenhand kreeg. Het transport werd verzekerd door de LDH125-138 van de privémaatschappij Transferiviar Grup. TSP.

20 maart 2007 FOTO 79-04 Het langverwachte vertrek! De P8 verlaat Cluj-Napoca tijdens de nacht van 19 op 20 maart, met bestemming Oradea. Op 20 maart werd zij door de 60-954-2 van de CFR gesleept. De foto werd genomen in Vadu Crisului waar de diesellocomotief defect geraakt was. Een goed begin... TSP.





21 maart 2007 FOTO 79-05 De 64.169 komt in de vroege morgen aan in het grensstation van Espiscopia Bihcr. Dit is de laatste etappe voor ze Hongarije binnenrijdt. TSP.

21 maart 2007 FOTO 79-06 Een grote zucht van opluchting weerklinkt als de P8 rond 11 uur definitief Roemenië verlaat op 21 maart. Espiscopia Bihcr. TSP.



21 maart 2007 FOTO 79-07 ↓ FOTO 79-08 ↑ Na een grondige controle van de documenten wordt het licht op groen gezet voor de rit door Hongarije. De M62 322 van de MAV verzorgt de tractie op het eerste deel van het traject. Hieronder zien we de trein in Beretty Ouf Falu tijdens een stilstand om de kruising met een andere trein toe te laten. TSP.





22 maart 2007 Tijdens de nacht van 21 op 22 maart 2007 werd de ploeg die aanwezig was op de P8 zwaar op de proef gesteld. De buitentemperatuur bedroeg -5 °C, terwijl de locomotief met de tender voorop werd gesleept. De bijtende kou drong dus diep door in het machinistenhuis... De V43 1332 heeft de M62 afgelost en komt aan te Szob, laatste station voor de Slovaakse grens. TSP.



22 maart 2007 ↓ FOTO 79-09

Slovakije werd reeds in de loop van de ochtend bereikt, Onze P8 bevindt zich te Sturovo op een wijkspoor, vooreer zij opgenomen zal worden in een trein met bestemming Tsjechië. Rechts van de P8 de rangeerlocomotief 210 005-5 van de Slovaakse spoorwegen. TSP.



23 maart 2007 FOTO 79-10 ↓ 's Ochtends, aankomst te Bratislava in Tsjechië.

De 64.169 wordt voor een zware kolentrein gezet, maar wees gerust, ze zal deze niet moeten slepen!

TSP.





23 maart 2007 FOTO 79-11 Rond 13 uur verlaat onze P8 Malacky, gesleept door de 230 063-0 van de CD. Nu wacht haar een lange reis door Tsjechië, tot aan de Duitse grens. TSP.



24 maart 2007 FOTO 79-12 Bij het vertrek uit Brno zijn er twee locomotieven van de reeks 230 nodig (230 025-9 en 230 023-4 van de CD) om de goederentrein waarin de P8 is opgenomen te slepen. Aankomst te Kutna Hora. TSP.



24 maart 2007 FOTO 79-13 Vertrek de P8 vanuit Kutna Hora. De 130 020-1 sleept de trein tot in Nymburk. TSP.



24 maart 2007 FOTO 79-14 De P8 wordt door de 111 029-5 van de CD naar een trein met bestemming Duitsland gerangeerd. TSP.



25 maart 2007 De 64.169 is aangekomen te Decin, laatste etappe voor de Duitse grens. Ze is opgenomen vooraan in een trein met nieuwe wagens, door EWS besteld, die op weg zijn naar Groot-Brittannië. TSP.



27 maart 2007 FOTO 79-16 In Decin waren er drie dagen geduld nodig, om alle formaliteiten voor de rit door Duitsland te vervullen. 's Nachts verlaat de P8 Decin; ze wordt door de EuroSprinter 189 004-5 tot Dresden gesleept. Dresden Hbf, 27 maart 2007. TSP.



28 maart 2007 FOTO 79-17 Aankomst te Sangerhausen. De 140 828-5 van Railion zal de 64.169 rechtstreeks naar Aachen West slepen. TSP.



29 maart 2007 De P8 is aangekomen te Aachen West, na haar laatste grote rit alvorens de grens met België te overschrijden. TSP.



30 maart 2007 FOTO 79-18 Rond 10 uur 's morgens komt de 64.169 eindelijk aan in België, gesleept door de 241 801-0 van Railion. Hier passeert zij Gemmenich. TSP.



30 maart 2007 FOTO 79-19 Enkele ogenblikken later : aankomst te Montzen. TSP.

30 maart 2007 Iets voor 13 uur wordt het licht op groen gezet voor de allerlaatste etappe, eindbestemming Schaarbeek. De tractie wordt verzorgd door de 5166 van B-Cargo. De trein zal weldra de tunnel van Veurs binnenrijden. Michel. HANSSSENS.

30 maart 2007 Op het einde van de namiddag komt de 64.169 aan te Schaarbeek. Onnodig te zeggen dat de champagne er rijkelijk vloeide... Alvorens haar in dienst te stellen volgt er eerst nog een nieuwe hydraulische proef, daar de vorige reeds vervallen is. De eerste rit is voorzien op 1 juni op lijn 128. TSP.





LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Doel bereikt!

Het spoor is nu bruikbaar tot Purnode. De werken op zondag (en soms zelfs in de week) gingen zonder onderbreking door sinds januari. Hier volgt een overzicht van de laatste werken.

Het oude spoor werd in februari verwijderd tussen de uitrit van de tunnel van Purnode en het station. Na de nodige grondwerken en positiebepalingen werden de nieuwe dwarsliggers en railstaven (50 kg/m in plaats van de oude exemplaren van 40 kg/m) geplaatst. In maart voerde men de nodige ballastwerken uit. Onze ES-motorwagen sleepte de tremelwagen. Tijdens de paasvakantie kwam de onderstopper in actie en voerde de nodige werken uit aan het nieuwe spoor.

Gelijktijdig was men op de parking van het station van Spontin bezig met de bouw van een nieuwe wissel, nodig voor de aanleg van een uitwijkspoor. Eens dit nieuwe spoortoestel klaar is, zullen twee kranen beide wissels verplaatsen. Het oude spoortoestel, dat ooit toegang gaf tot de goederenkoer wordt verplaatst naar de uitrit richting Ciney. Daar zal het toegang geven tot enerzijds het uitwijkspoor en anderzijds tot een doodspoor. De technische schouwing van de lijninfrastructuur (lijn en kunstwerken) heeft op 18 april plaatsgevonden. Al dit harde labeur laat over heel de lijn een snelheid van 40 km/h toe.

Voor de start van het nieuwe seizoen rest nog de aanleg van het uitwijkspoor te Spontin en de bouw van het perron te Purnode. De toegang naar dit perron vanaf de openbare weg verloopt via een privé-eigendom. Hiervoor dienden de voorwaarden onderhandeld te worden met de eigenaar. De verantwoordelijken van TSP en de medewerkers van lijn 128 vragen aan de spoorwegliefhebbers en de klanten om de grenzen van de toegangsweg zorgvuldig te respecteren en het perron niet te betreden via de terreinen van het station.

Het seizoen start officieel op zondag 24 juni en eindigt op 28 oktober. Er wordt in deze periode gereden op zon- en feestdagen. De toeristische excursies in de vallei, meestal op zaterdag, combineren



25 maart 2007. De ploeg van lijn 128 vernieuwt sporen tussen de tunnel en het station Purnode.
Christian AUQUIERE.

de "Chemin de Fer du Bocq" met andere culturele en recreatieve activiteiten.

Stoomlocomotief 64.169 wordt verwacht tijdens de zomermaanden. Zij zal zeker niet ontbreken tijdens het eeuwfeest op 30 juni en 1 juli.

Op 30 juni is, buiten de geijkte toeristische formules "Au fil du Bocq" en "Le train Buissonnier", een speciale rit voor spoorwegliefhebbers voorzien (reservatie is verplicht voor alle activiteiten op deze dag).

Op 1 juli is er alle uren een rit voorzien. Twee stoommachines en een diesellocomotief staan in voor de sleping van de treinen. De treinen kruisen in Spontin en de lo-

comotieven worden omgewisseld in Dorinne-Durnal.

Tijdens deze twee dagen wordt tussen 10 en 18 uur ook een tentoonstelling van foto's en modeltreinen georganiseerd in het station van Dorinne-Durnal.

En vergeet tijdens uw bezoek aan de lijn onze vrijwilligers niet te feliciteren met de resultaten van hun noeste arbeid gedurende de laatste drie jaar! Of waarom zelf niet meehelpen?

Contacteer Xavier VERMEIRE +32 (0) 479 91 05 26 of Alain Defechereux +32 (0) 477 98 91 23.

Alain Defechereux

Nieuwe ballast wordt aangebracht met de hulp van de ES 102; twee gespecialiseerde voertuigen voor ziften, onderstoppen en uitlijnen van het spoor werden bij Infrabel gehuurd. Het tweede voertuig staat rechts van het station, achter de bomen. Purnode, 10 april 2007.
Christian AUQUIERE.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling

JUNI						
ma	di	wo	do	vr	za	zo
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

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

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

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

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



Ontdek de spectaculairste
spoorlijn van België!

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

* Senenne + Halloy

Halte op aanvraag - verwittigt de bestuurder !

Ciney SNCB	12.05	14.05	16.05
Halloy*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	12.12	14.12	16.12
Senenne*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	12.37	14.37	16.37
Purnode	12.44	14.44	16.44
Purnode	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	12.54	14.54	16.54
Spontin	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	13.44	15.44	17.44
Halloy*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	13.51	15.51	17.50



NOS EXCURSIONS ONZE UITSTAPPEN

De zaterdagen 30 juni,
11 augustus en 22 september

De verantwoordelijken van "le Chemin de fer du Bocq" nodigen u uit voor een onvergetelijke dag in de prachtige vallei van de Bocq...

Geniet van de rust en van de prachtige natuur, enig in zijn soort....

"Au fil du Bocq"

PROGRAMMA :

Vertrek in het station van Ciney om 10.05 uur naar Spontin. Bezoek aan de watermolen. 's Middags vrije tijd in het dorp. Met museumbus naar Purnode en bezoek aan "la Brasserie du Bocq". Terug in Ciney rond 17.00 uur.

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

"Le Train Buissonnier"

PROGRAMMA :

Vertrek in het station van Ciney om 10.05 uur. Ontdekkingstocht van de lijn met motorwagen en per bus naar Crupet. In het dorp geniet u van een maaltijd met typische streekgerechten in een gezellige omgeving. Vrije tijd. Met bus en trein terug naar Ciney, aankomst rond 17.00 uur.

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

! Driegangen menu inbegrepen !

Inscription obligatoire Inschrijving verplicht

Bent u geïnteresseerd? Schrijf dan zo snel mogelijk in want het aantal plaatsen is beperkt. Inschrijven ten laatste één week voor uw trip.

Voor alle inlichtingen en inschrijvingen :

☎ + 32 (0) 477 98 91 23

30-06-2007 & 01-07-2007

Fête du Centenaire de la ligne du Bocq

30/06/2007

Uitstappen en fotorit

Excursions touristiques

Toeristische uitstappen

Voor details zie rechter kolom

Parcours photos - Fotorit

Rit gereserveerd voor treinliefhebbers.

Fotostops op de mooiste plaatsen langs de lijn.

Réservation obligatoire - Verplichte inschrijving

0479/26.40.66 ou/of 0478/53.58.73

ou/of www.cfbocq.be

10.00 - 18.00

Gare de - Station van

Dorinne-Durnal

Exposition modélisme et photos
Foto's, modelbouwexpo

01/07/2007

Versterkte diensten

Trains Diesel et vapeur -
Stoom- en dieseltreinen

Vertrek uit Ciney elk uur van
10.05 uur t/m 17.05 uur

Ciney SNCB	10→17.05
Halloy*	10→17.10*
Braibant	10→17.12
Senenne*	10→17.24*
Spontin	10→17.28/35
Dorinne-D.	10→17.49
Purnode	10→17.56

Purnode	10→18.00
Dorinne-D.	10→18.07/22
Spontin	10→18.30
Senenne*	10→18.34*
Braibant	10→18.44
Halloy*	10→18.46*
Ciney SNCB	10→18.51

Grande brocante / Grote rommelmarkt SPONTIN

05-08-2007	Ciney SNCB	8.05	9→18.05
	Halloy*	8.10*	9→18.10*
	Braibant	8.12	9→18.12
	Senenne*	8.24*	9→18.24*
	Spontin	8.28	9→18.28/35
	Dorinne-D.	-	9→18.42
	Purnode	-	9→18.49
	Purnode	-	9→18.52
	Dorinne-D.	-	9→18.59
	Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*	
Braibant	8.44*	9→19.44	
Halloy*	8.46*	9→19.46*	
Ciney SNCB	8.51	9→19.51	

Vertrek uit Ciney elk uur

vanaf 8.05 t/m 18.05.

Dienstregeling in

rechtse kolom

(laatste vertrek vanuit

Spontin naar Ciney om

19.30 uur)



ONZE REIZEN

Zoals u zeker gelezen heeft in het vorige nummer werd voor het materieel, dat onder het statuut "historisch" valt, een rijverbod uitgevaardigd door de NMBS (de infrastructuurgebruiker). Deze maatregel heeft de opschorting van alle toeristische rondritten vanwege TSP, SCM (Stoom-Centrum Maldegem) en zelfs de NMBS op het Belgische spoornet tot gevolg. Dit verbod zou zelfs uitgebreid worden tot de toegang tot een station...

Men had een oplossing voor dit probleem tegen eind 2006 beloofd, maar deze werd een eerste keer uitgesteld tot begin mei. Hetzelfde ministerie blokkeerde echter een mogelijke oplossing, daar men oordeelde dat onze toeristische rondritten het vervoersmonopolie van de NMBS zou belemmeren...

Nochtans had minister Landuyt een oplossing beloofd, waardoor het toeristisch seizoen 2007 niet in gevaar kwam. De heer De Croo, voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, steunde onze zaak...

Gelukkig levert de NMBS-Holding (historisch patrimonium) permanente inspanningen om uit deze impasse te geraken. Waarvoor onze zeer gewaardeerde dank...

U moet wel begrijpen dat we dit jaar niet op het net kunnen rijden. Deze inkomstenderving voor TSP is het gevolg van een be-slissing van de NMBS (infrastructuurgebruiker). Het verleent ons zeker geen opschorting van de financiële ver-

Onze 26.101 en twee M1-rijtuigen hadden een filmrol in de televisiereeks "Le Réveillon des Bonnes", die op het Franse net FR3 in november en december zal worden uitgezonden. Saint-Ghislain, 2 april 2007.

TSP



plichtingen die TSP heeft jegens de andere vennootschappen van de NMBS-groep (Infrabel en de NMBS-Holding). We kunnen misschien Europa danken voor het feit dat dit staatsbedrijf in drie delen werd opgesplitst. Hierdoor zijn wij verplicht met drie verschillende partijen onderhandelen, die blijkbaar op hun beurt onderling niet veel communiceren over ons probleem.

TSP wordt dus verplicht om zijn spoorwegactiviteiten te beperken tot een aantal locaties waaronder Saint-Ghislain en de lijn 128. Het eeuwfeest van de Bocqlijn moet het hoogtepunt van het seizoen 2007 worden. Hiervoor zullen al onze krachten gebundeld worden.

MUSEE DU RAIL

De aanpassingswerken in het "Musée du Rail" gaan nog steeds door. Het spoor 4 werd opgeruimd, de oude smeerputten gedempt en vloer bijgewerkt.

Zo kwam er ongeveer 100 meter ruimte vrij. Hierdoor wordt het mogelijk om nog meer handelaars en particulieren te ontvangen tijdens de ruilbeurzen.

Gelijktijdig werd oud materieel, dat buiten afgesteld stond, verschroot. Hierdoor kwam een honderdtal meter spoor vrij en oogt de omgeving ook iets mooier.

Het "Musée du Rail" stelde dit jaar zijn infrastructuur reeds tweemaal ter beschikking van filmmakers. In januari draaide "In Transit" een kortfilm van 17 minuten over het onderwerp "50 jaar Europese Unie". Volgens het scenario maakten een aantal personen een reis per trein doorheen Europa, wat een mengeling van verschillende culturen en talen opleverde. Zo bevolkten Nederlanders, Italianen, Duitsers, Fransen, Britten en andere na-

tionaliteiten onze M1-rijtuigen, die samen een reis door Europa maakten, maar zich feitelijk in Saint-Ghislain bevonden.

De tweede filmsessie heeft op 2 april in hetzelfde station plaatsgevonden : FR3, Be-Films en Telfrance hebben een scène van 2'30 van de televisiereeks "Le Réveillon des Bonnes" opgenomen. Deze reeks zal door de Franse TV-zender FR3 in november en december uitgezonden worden. Hiervoor werden de grote middelen ingezet. De opnames begonnen in alle vroegte en eindigden pas om drie uur 's nachts.

Het perron 5 van het station van Saint-Ghislain werd met een laag kunstsnieuw bedekt en talrijke decorstukken verborgen het perronmeubilair. Onze 26.101 - koud - en twee M1-rijtuigen moesten de trein uit 1918 voorstellen... De puristen zullen dit nauwelijks waarderen, maar enkel dit materiaal was beschikbaar. Het historisch materieel van de NMBS mag ingevolge het bewuste "rijverbod" de stelplaats ook niet verlaten.

Het "Musée du Rail" boeit u?

Vervoeg dan het team van Philippe Scholl + 32 (0)477 26 99 79.

MATERIEEL

De aankomst van onze P8 op 30 maart laatstleden, na een reis van twaalf dagen, is zeker het belangrijkste nieuws. De "noodgedwongen" afstelling van ongeveer twee jaar in Roemenië heeft gelukkig geen nefaste gevolgen gehad voor de locomotief. Er is wel een probleem aan een wiel van de tender vastgesteld. Hiervoor moet men de tender lichten. Daarna wordt het betreffende wiel hersteld in de CW van Salzannes. Intussen zal de P8 nog geïmmatriculeerd worden en moet de stoomketel een koudwaterdrukproef ondergaan.

Van zodra het "rijverbod" wordt opgeheven, kan ze dan het spoornet berijden.

Ander goed nieuws valt te melden over de 202.020. Na diepgaand onderzoek blijkt, dat de motor van onze "bolle neus", tegen alle verwachting in, na herstelling van de defecte onderdelen, de dienst kan hervatten. Niettemin zou het geleverde vermogen een stuk lager liggen.

Naast de P8, wordt het ander materieel, nodig voor onze activiteiten in het nieuwe seizoen, klaargemaakt. Het betreft de CFL 1603, 202.020 ofwel de 6077, twee motorwagens reeks 46, twee K-rijtuigen, het buffetrijtuig en het begeleidingsrijtuig van de stoomlocs.

Wilt u helpen met het onderhoud van ons materieel, contacteer dan Dave Habracken op het nummer +32 (0) 473 39 35 54.

TURNHOUT

Gisteren



Een industriële lijn verbond vroeger het station van Turnhout met de bundel "De Dok", die toegang gaf tot verschillende bedrijven langs het kanaal Dessel-Schoten, waaronder een ijzergieterij en een steenkoolhandelaar. Na het einde van de stoomtractie, werd deze aansluiting uitsluitend door diesellocomotieven van de types 270 en 272 bediend (latere reeksen 70 en 72). Het unieke aan deze aftakking was dat ze door een straat (Guldensporenlei) van de stad Turnhout liep. De gehele lijn, de bundel en de aansluitingen werden aan het einde van de jaren '70 afgeschaft. De rails werden uitgebroken bij de heraanleg van de straat in de jaren '90. De bovenste foto toont ons de 272.003 die in de richting van het kanaal rijdt in 1967.

De onderste foto toont ons dezelfde plaats 40 jaar later.

Foto Tram 41, verzameling Eric PAULUS.

Vandaag



Tunesië : de bergengtes van Oued Seldja



FOTO 79-21 ↑ De Tunesische spoorwegen SNCFT beheren een net van meer dan 2200 km (500 km normaal- en 1700 km meterspoor). Het zuidelijke deel van het net reikt tot ver in de Sahara-woestijn. Er rijdt alle dagen een toeristische trein tussen Metlaoui en Redeyef (43 km). Dit is de spectaculairste lijn van Tunesië, die de bergengtes van Oued Seldja aandoet. Deze trein kreeg de bijnaam "Lézard Rouge" (rode hagedis) en bestaat uit oude gerestaureerde luxerijtuigen die gesleept worden door de 040-DM-255. De loc maakt deel uit van een reeks van 28 machines, gebouwd door General Electric in 1982 (type U10B - Caterpillar-dieselmotor type D379 van 640 pk - 64 t - 114 km/h). Hier van zijn 18 eenheden geschikt voor meterspoor (251 t/m 268) en 10 voor normaalspoor (261 t/m 270). Seldja, 18 maart 2007.

FOTO 79-11 ↓ Op 18 maart 2007 doorkruist een lange fosfaattrein, gesleept door de 060-DP-134, de bergengte van Oued Seldja. Wat een adembenemend landschap!

Foto's : Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.





FOTO 79-23 De lijn Metlaoui - Redeyef werd in 1906 door de "Société du Chemin de Fer de Sfax - Gafsa" voor de bediening van de fosfaatmijnen in dienst genomen. Hier, op 19 maart 2007, de doorrit van een fosfaattrein, geslept door de 060-DN-313, in de omgeving van Seldja. De 20 machines van de reeks 060-DN-301 t/m 320 werden in 1983 geleverd door General Electric (15 voor meter- en 5 voor normaalspoor) (GE-dieselmotor type FDL-12 van 2534 pk - Bo'Bo' - 89 t - 114 km/h). Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 79-24 Hier de 060-DP-134 in de bergengtes van Oued Seldja. De 060-DP-131 tot 152 (18 voor meter- en 4 voor normaalspoor) werden in 1984 geleverd door Bombardier (type MXS-624 - 2408 pk - Co'Co' - 91 t - 130 km/h). Yves STEENEBRUGGEN.

TRANSNICO organiseert, in samenwerking met TSP, één van de volgende maanden een grote ontdekkingsstocht in Tunesië.



50 JAAR GELEDEN : HET ONTSTAAN VAN



Precies 50 jaar geleden, op 2 juni 1957, werd het TEE-netwerk doorheen Europa opgericht. Het beoogde doel was het internationale spoorwegverkeer voor de zakenmensen nieuw leven in te blazen, dit tegenover de toenemende concurrentie van de luchtvaart.

Gedurende meer dan 40 jaar zullen deze luxetreinen de grote Europese steden met elkaar verbinden, alvorens langzaam maar zeker plaats te ruimen voor de hogesnelheidstreinen.

OORSPRONG

In 1954 formuleerde de heer F.Q. den Hollander, toenmalig directeur van de NS, maar eveneens beheerder van KLM, het idee om nieuwe sneltreinen, voorzien van een comfort van zeer hoog niveau te creëren om grote en belangrijke Europese steden te verbinden. Aanvankelijk overwoog hij om een internationale vennootschap op te richten die zijn eigen materieel en personeel bezat.

De Internationale Spoorwegunie (UIC) stelde voor om een groepering op te richten met de vennootschappen die zich kandidaat stelden om aan dit project deel te nemen. Zeven maatschappijen antwoorden bevestigend op dit verzoek en



F.Q. den Hollander

richtten de groepering TEE op : "TRANS EUROP EXPRESS" een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarvan het hoofdkantoor in Den Haag was gevestigd. Het betrof de spoorwegmaat-

schappijen van de volgende landen :

- Nederland (NS);
- West-Duitsland (DB);
- Frankrijk (SNCF);
- Italië (FS);
- Zwitserland (SBB);
- België (NMBS);
- Luxemburg (CFL).

De statuten voorzagen de mogelijkheid om uit te breiden naar andere leden toe, maar slechts met de goedkeuring door eenparigheid van stemmen. Een commissie bepaalde de belangrijkste richtlijnen en werd verzocht een algemeen bestuur te kiezen dat voor de duur van 4 jaar werd benoemd. Het bestuur van de NS werd als eerste zaakvoerder van de groep gekozen.

FOTO BD-243 Twee dagen voor het vertrek van de eerste TEE's, werden een Franse RGP-motorwagen, een Nederlands-Zwitsers en een Duits treinstel aan de pers voorgesteld in het station van Luxembourg, 31 mei 1957. Op de foto zien we de X2776 van de SNCF.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Het beoogde doel was om het hoofd te bieden aan de toenemende concurrentie van de luchtvaart op de middellange afstanden (300 tot 800 km) en de oorspronkelijke klanten (meestal zakenlui) terug te winnen die de spoorweg de rug hadden toegekeerd. Om dit doel te bereiken, moest men veel beter scoren dan bij de klassieke internationale treinen, enerzijds op het gebied van het comfort en anderzijds op dat van de snelheid. Vooraleer er sprake was van weg- en luchtvaartconcurrentie, waren de oude luxetreinen van de CIWL zoals de vermaarde "Oriënt Express", meestal herleid tot eenvoudige treinen met rijtuigen van alle klassen en niet meer alleen met rijtuigen van 1ste klasse met bar, salon en restaurant. TEE zorgde met enkele van deze treinen voor een heropleving, door ze een verjongingskuur te geven en ze in te leggen op verbindingen waarvan men vermoedde dat ze aan de concurrentie van het vliegtuig zouden ontsnappen. De reisduur, van stad tot stad, moest geëvenaard, zoniet korter zijn ten opzichte van de vliegtuigreizen. De belangrijkste troef van de trein was natuurlijk dat hij rechtstreeks tot in het stadscentrum reed. Met het vliegtuig moest men vaak afrekenen met erg verre afstanden tussen de luchthaven en het stadscentrum, met vervelend lange trajecten in auto, taxi of bus of toen zelfs per trein. Bovendien waren de wachttijden voor het inchecken van de bagage erg lang.

De groep had de gemiddelde snelheid, stilstanden inbegrepen, op 100 km/h vast-

FOTO BD-245 Aankomst in Luxemburg van een Nederlands-Zwitsers treinstel. Aan de rechterkant bevindt zich het motorstel 228.069 van NMBS dat op het vertrek naar Brussel wacht, 31 mei 1957.



FOTO BD-244 Close-up van de motorwagen VT 11.5001 van een Duits TEE-stel. Luxemburg, 31 mei 1957. Van al het TEE-materieel, waren deze stellen de mooiste en de indrukwekkendste.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

gelegd. Gezien de grote afstanden - 500 tot 800 km - moesten deze verbindingen het mogelijk maken om de stad te verlaten ofwel vroeg in de ochtend ofwel aan het einde van de dag, om op die manier een belangrijke tijdsbesparing teweeg te brengen.

Om niet teveel tijd te verliezen aan de grenzen, gebeurde het douane- en poli-

tietoezicht gedurende de rit. Voor de ingebruikname van het TEE-netwerk, heeft men nog talrijke, vaak ingewikkelde problemen moeten oplossen, zoals het éénvormig maken van de belastingen, de organisatie van de plaatsbesprekingen en de biljettenverkoop, dit alles rekening houdend met aansluitende treinen, enz...

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



HET MATERIEEL

De keuze van het materieel moest qua snelheid, comfort en technische uitrusting beantwoorden aan de eisen van alle bereiden netwerken.

De heer den Hollander had eerst overwogen om eenvormig materieel te laten bouwen, bestaande uit zware dieselstellen, gebaseerd op de normen die tot dan op het reizigersmaterieel van de NS werden toegepast, en geschikt om aan het geëiste comfort te voldoen. Dit project bleef zonder gevolg.

De verschillende spoorwegfabrikanten en -besturen van de groep konden immers geen overeenstemming bereiken in verband met het ontwerp van eenvormig materieel dat op alle deelnemende netten had kunnen rijden.

Deze situatie leidde ertoe dat elk bestuur zijn eigen materieel kon ontwerpen en bouwen dat echter wel aan een minimum aantal gemeenschappelijke kenmerken moest voldoen :

- een snelheid van minimum 140 km/h vlak en 70 km/h op hellingen;
- maximum drie plaatsen naast elkaar in alle rijtuigen;
- tussenruimte van minimum 2 m tussen de rugleuningen van de zetels;
- plaatsing van een omroepinstallatie;
- ventilatie en verwarming die aan de



Een Nederlands-Zwitsers TEE-stel, tijdens een proefrit alvorens het ingezet werd in commerciële dienst. Foto SIG, 1957.

laatste technische evoluties beantwoorden;

- verlichting die voor een welbepaalde lichtsterkte moest zorgen.

Uiteindelijk moest het materieel verplicht dezelfde kleuren dragen : wijnrood (of TEE-rood - RAL 3004) en crème (RAL 1001), waarvan kleurstalen vanuit Zwitserland naar elke fabrikant werden verzonden; evenals het TEE-logo op de beide fronten en de vermelding Trans Europ Express op de flanken van de rijtuigen.

In totaal werden er vier types van dit materieel gebouwd, allemaal dieselmotoren. Geen van de voorziene verbindin-

gen beschikte op dat ogenblik over een volledig geëlektrificeerd traject; de elektrificatie van het Europese net was toen nog erg ongelijk verdeeld.

Alleen de dieseltractie liet dus op dat ogenblik toe om de beste rittijden te waarborgen zonder tractiewissel aan de grensovergangen en/of ledige terugritten vanuit bepaalde stations op het traject.

Hierna volgt een kort overzicht van deze eerste generatie van TEE-treinen. We merken nog op dat de capaciteit van dit materieel vaak opzettelijk zeer laag werd gehouden omdat men niet wist of het succes het beoogde niveau zou behalen.

FOTO BD-246 *Het NS-treinstel DE 1002, met zicht op het motorrijtuig. Luxemburg, 31 mei 1957. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.*



De NS/SBB-stellen

Enkel de NS en de SBB waren het eens geworden om een gemeenschappelijk ontwerp uit te werken en te bouwen, in de vorm van een zwaar treinstel met vier voertuigen :

- een motorvoertuig met 6 assen (A1A A1A), waarvan vier aangedreven, dat met twee Werkspoor-dieselmotoren type RUHB 1000 pk (736 kW) werd uitgerust, elk gekoppeld aan een generator van 675 kW. In geval van pech aan één motor, beschikte het stel dus nog altijd over 50% tractie. Een hulpdieselmotor van 300 pk (220 kW), eveneens aan een generator gekoppeld, leverde de energie voor de verlichting, de airconditioning en de keuken. Drie afdelingen werden ingericht, één voor de treinchef, één voor de douane en één als pakwagen;
- een rijtuig met zijgang en compartimenten, met een capaciteit van 54 plaatsen;
- een restauratierijtuig met een zaal van 32 plaatsen, een keuken en een afdeling van 18 plaatsen met centrale gang;
- een stuurrijtuig met centrale gang en met zetels in coach opstelling, met een capaciteit van 42 plaatsen.

De volledige montage van de stellen en hun levering werden uitgevoerd door de firma Werkspoor in Utrecht.

De Zwitserse vennootschap GIS uit Neuhausen nam de bouw van de rijtuigen en de draaistellen op zich.

BBC leverde de elektrische uitrusting.

In totaal werden in oktober 1955 vijf treinstellen besteld, waarvan drie voor rekening van NS (van 1001 tot 1003) en twee voor SBB (RAM 501 en 502). Zij waren voorzien van een automatische Scharfenbergkoppeling en konden in treinschakeling rijden. Wij hebben dit materiaal reeds behandeld in ons tijdschrift ODB 31 bladzijde 4 t/m 9.

FOTO BD-249 27 juli 1957. Doortocht op de lijn 12 Essen - Antwerpen, in de omgeving van Kapellen, van TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Zürich.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FOTO BD-247 Zicht op de binneninrichting van een coachrijtuig met centrale gang van een Nederlands-Zwitsers TEE-stel, met een capaciteit van 42 plaatsen. Het gaat hier om het stuurstandrijtuig.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FOTO BD-248 Binnenzicht van het restauratierijtuig in een Nederlands-Zwitsers TEE-stel. Er is plaats voor 32 reizigers.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



De RGP/TEE

stellen van de SNCF

De SNCF had tijdsgebrek om nieuw materieel te ontwerpen en verkoos op veilig te spelen, door te profiteren van zijn ervaring met de RGP-dieselstellen (Rame Grand Parcours) die in 1955 in dienst werden genomen.

Negen nieuwe, maar aangepaste stellingen werden besteld, elk samengesteld uit een motorvoertuig voorzien van een 12 cilinder MGO-dieselmotor van 825 pk (in plaats van 600 pk voor RGP), met een hydraulische overbrenging en een bijwagen met stuurpost.

De maximumsnelheid van de RGP werd opgedreven tot 140 km/h.

De binneninrichting werd ook gewijzigd : drie zitplaatsen naast elkaar, (type coach met centrale gang), hetzij 39 plaatsen in het motorvoertuig en 42 in de bijwagen.

In de bijwagen werd een keuken en een dienstruimte ingericht. De maaltijden werden op de plaats van de reizigers geserveerd. De bagageafdeling bevond



FOTO BD-250 *Zicht op de binneninrichting van de RGP/TEE-stellen van de SNCF. Elk rijtuig van het type coach bevatte slechts één grote afdeling met centrale gang en 39 plaatsen (motorwagen) of 42 plaatsen (bijwagen met stuurpost).*
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

zich in de motorwagen.

We vermelden nog dat de bijwagens beschikten over intercirculatie-deuren waardoor het mogelijk was om bij de koppeling van twee dieselstellen naar het andere stel te gaan.

Dit was enkel mogelijk als de bijwagens aan elkaar gekoppeld werden.

In totaal werden 11 motoreenheden (X2771 t/m 2781) en 9 bijwagens (XRS 7771 t/m 7779) gebouwd door De Dietrich & Cie SA en Reichshoffen-Usines

(motorwagens), Brissonneau & Lotz en Creil (bijwagens) en Société Alsacienne de Constructions Métalliques Mulhouse (dieselmotoren).

Ze werden in juni 1956 geleverd.

Dit materieel werd reeds uit dienst genomen op 29 mei 1965. Zij werden vervangen door de nieuwe TEE-stellen samengesteld uit Inox-rijtuigen.

Elektrische, meerspannige locomotieven sleepten deze TEE's.

FOTO BD-251 *Op 2 juni 1957 rijdt de TEE M103 "Ile de France" Paris - Brussel - Amsterdam, bestaande uit een RGP-dieselstel van de SNCF, versterkt met een tussenrijtuig, voorbij Nimy-Maizières (eerste station na Mons).*
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



De VT11.5 van de DB

De DB werkte, ondanks een veel grotere investeringslast, een uiterst comfortabel dieselmotortrein uit. Dit materieel was verreweg het meest geslaagd, zowel wat betreft comfort als op esthetisch gebied bleven zij niet onopgemerkt.

Precies zoals bij de Nederlands-Zwitserse stellen, ging het om zwaar en lang materieel : 7 voertuigen.

Zij bezaten aan elk uiteinde een motorwagen die voorzien was van een dieselmotor van 1100 pk en een hydromechanische Voith-overbrenging. Een hulpdieselmotor leverde de energie nodig voor de airco, de verlichting en de keukentoeuwen. Elk motorvoertuig bevatte eveneens de verschillende dienstafdelingen (bagage, treinbegeleider, douane).

MAN bouwde in 1957 in totaal 19 motor-eenheden (VT11 5001 t/m 5019, in 1969 werden ze vernummerd tot VT 601 001 t/m 019).

Nog een groot verschil : de samenstelling van de trein was eenvoudig aan te passen door het invoegen tussen beide motorwagens van een veranderlijk aantal rijtuigen van vier verschillende types :

- 8 rijtuigen type "coach" met centrale gang, die door Linke-Hoffmann-Busch werden gebouwd en die plaats boden aan 33 reizigers. Bovendien konden 27 zetels om hun as draaien om in de rijrichting van de trein te staan;
- 15 rijtuigen met zijgang en 6 afdelingen (totaal 36 plaatsen), gebouwd door Linke-Hoffmann-Busch. Tussen 1959 en 1963 werden zij aangevuld met zes bijkomende rijtuigen;
- 8 restauratierijtuigen, die in 1957 door Wegmann werden geleverd, met een eetruimte van 23 plaatsen en een keuken;
- 9 barrijtuigen met een eetruimte van 23 plaatsen, een bar met 7 plaatsen en een afdeling met centrale gang van 17 plaatsen waar men eventueel maaltijden kon opdienen. Deze rijtuigen, die in 1957 door Wegmann werden gebouwd, werden altijd aan een restauratierijtuig gekoppeld

FOTO BD-256

Binnenzicht in een rijtuig type "coach" van een treinstel VT11.5. Capaciteit 33 plaatsen, waarvan 27 zetels konden draaien teneinde in de rijrichting van de trein te kunnen zitten.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



FOTO BD-252 *Aankomst in Luxembourg van het treinstel VT11 5002, op 31 mei 1957. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.*



FOTO BD-253 *Het restauratierijtuig VM 11 5304 van een Duits TEE-stel. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.*



Er waren talrijke comfortsnuffjes : vestiaires, kofferdragers, zetels op 2,2 m van elkaar en een schakelaar om de intercircuitatiedeuren te openen door een eenvoudige druk op het handvat.

De basissamenstelling van een trein bedroeg zeven voertuigen : motoreenheid + coachrijtuig + restauratie- + barrijtuig + 2 rijtuigen met zijgang + motoreenheid. Al vlug moest de samenstelling van bepaalde TEE-treinen versterkt worden, permanent dan wel facultatief, om treinstellen te vormen die tot 10 voertuigen konden bereiken, motoreenheden inbegrepen.

De bouw van de VT11.5-stellen liep wat achterstand op, zodat bij de lancering van de TEE in juni 1957, enkele verbindingen voorlopig moesten gereden worden door oude dieseltreinen type VT 08 tot aan de winterdienst van 1957.



De Duitse TEE-stellen waren verreweg de meest comfortabele. Luxeuzesetels met een royale beenruimte.
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



De FS-dieselstellen

Naar het voorbeeld van de SNCF, waren de Italiaanse TEE-stellen opgevat als tweeledige dieselstellen. Elk van de twee rijtuigen was uitgerust met een Bréda-dieselmotor van 490 pk en een hydraulische overbrenging. Slechts één van beide draaistellen van elk rijtuig was aangedreven (B'2' + 2'B').

Het eerste rijtuig, een coachrijtuig (type ALn 442) met 48 plaatsen, een keuken en een douaneafdeling.

Het tweede rijtuig (type ALn 448), eveneens een coachrijtuig met 48 plaatsen, was voorzien van een bagageafdeling. De maaltijden werden op de plaats van de reiziger geserveerd.

In 1957 werden zeven dieselstellen gebouwd door Bréda in Milano : ALn 442.201 t/m 207 + ALn 448.201 t/m 207. Twee bijkomende stellen (208 en 209), alsmede vier bijwagens (ALn 60.201 t/m 204) werden in 1958 geleverd.

Deze stellen konden gekoppeld rijden in treinschakeling (maximum twee stellen).

TEE M75 "Mediolanum" München - Milano, gereden met een Italiaans TEE-stel, verlaat het grens-station Kufstein, dat beheerst wordt door de Heldenhügel, waarop zich het kasteel bevindt. Foto : ÖBB.

Zoals men ziet, waren er zeer grote verschillen in de opvatting van het TEE-materieel bij de betrokken maatschappijen : economisch en goedkoop voor de treinen van de SNCF, zwaar en bijzonder luxueus voor de Duitse treinstellen. Voor wat betreft het materieel van de DB en de NS/SBB, is er nooit ongenoegen geweest bij de reizigers over geluidshinder, de geur en de trillingen van de dieselmotoren.

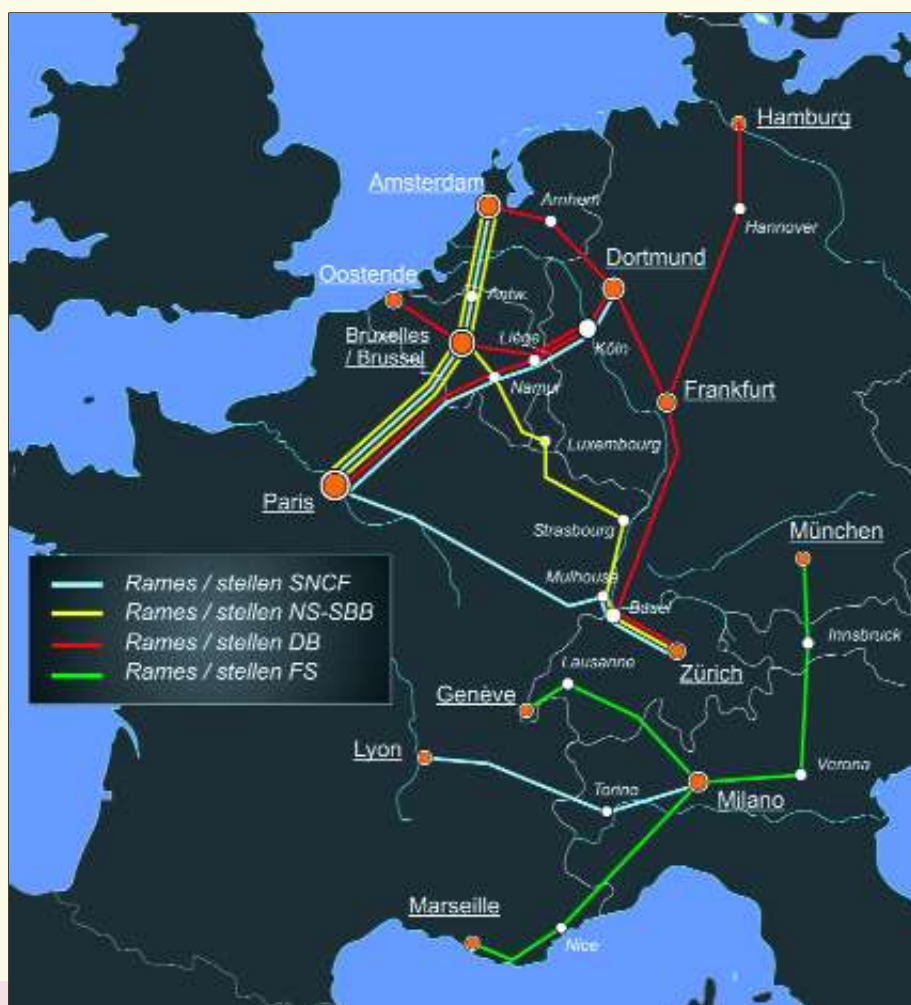
INDIENSTSTELLING VAN DE EERSTE TEE-TREINEN

Op 2 juni 1957, na drie jaar van noeste arbeid en samenwerking, konden de eerste TEE-treinen zich doorheen Europa verspreiden. Op deze datum ontstond een netwerk van 10 treinverbindingen die 70 Europese steden onderling verbonden. Elk van deze TEE-verbindingen kreeg een naam.

Zoals men kan vaststellen op de kaart hiernaast, was België een echte draaischijf van het TEE-netwerk, aangezien niet minder dan zes verbindingen ons koninkrijk doorkruisten; en daar kwam vanaf 3 oktober 1957 nog een zevende bij.

Van de vier soorten TEE-materieel, hebben alleen de Italiaanse TEE-stellen nooit op het NMBS-net gereden.

Een nieuw tijdperk was ontstaan. Door de jaren heen werden talrijke nieuwe verbindingen gecreëerd, terwijl anderen verdwenen. Het materieel zou even-



eens evolueren, teneinde maximaal gebruik te maken van de uitbreiding en de voordelen van de elektrificatie. De verschillende spanningen die men in Europa aantrof, vormden niet lang een probleem door de komst van meerspannige elektrische locomotieven.

Om aan de toenemende vraag het hoofd te bieden werden de dieselmotoren met een erg lage capaciteit vervangen door gesleepte treinen. Zo kon beter worden ingespeeld op de wet van vraag en aanbod. Dit is echter een ander verhaal...

DE EERSTE TEE-VERBINDINGEN IN 1957

TEE M74/M75	"Saphir"	Oostende - Brussel - Dortmund	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M31/M30	"Edelweiss"	Amsterdam - Brussel - Zürich	RAm TEE NS-SBB	02-06-1957
TEE M103/M148	"Ile de France"	Paris - Brussel - Amsterdam	RGP TEE SNCF	02-06-1957
TEE M125/M128	"Etoile du Nord"	Paris - Brussel - Amsterdam	RAm TEE NS-SBB	02-06-1957
TEE M145/M108	"Oiseau Bleu"	Brussel - Paris	RAm TEE NS-SBB	02-06-1957
TEE M185/M168	"Paris - Ruhr"	Paris - Liège - Dortmund	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M47/M40	"Arbalette"	Paris - Basel - Zürich	RGP/TEE SNCF	02-06-1957
TEE M631/M632	"Mont Cenis"	Lyon - Torino - Milano	RGP/TEE SNCF	02-06-1957
TEE M32/M31	"Rhein-Main"	Amsterdam - Köln - Frankfurt	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M78/M77	"Helvetia"	Hamburg - Basel - Zürich	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M151/M156	"Ligure"	Marseille - Milano	ALn TEE FS	12-08-1957
TEE M155/M190	"Parsifal"	Paris - Liège - Dortmund	RGP/TEE SNCF	03-10-1957
TEE M75/M76	"Mediolanum"	München - Innsbruck - Milano	ALn TEE FS	15-10-1957



Tengevolge van de vertraagde levering van de Duitse dieselstellen VT11.5, moest voor bepaalde TEE-treinen gedurende enkele weken gebruik gemaakt worden van de oude dieselstellen type VT08. Hier zien we de TEE M75 "Saphir" Dortmund - Brussel - Oostende in doorrit te Dolhain op lijn 37 Welkenraedt - Liège.

Bruno DEDONCKER, Verzameling TSP ©.

Aankomst te Brussel-Zuid van TEE "Saphir" Dortmund - Oostende, dit keer gereden met een VT11.5 van de DB. Daniel THIELEMANS.



Het spoor in Europa **Le train à travers l'Europe**

LUXE-TREINEN VOOR GEHAASTE ZAKENLIJ

Op 2 juni 1957 start de Trans-Europ-Express (T.E.E.): rood- en oranjege schilderde luxe-diesel-motortreinen die elk uur tegen 120 à 140 km per uur tussen 70 steden van Europa en spannen aldus een net van snelle verbindingen tussen de voornaamste binnen- en buitenlandse centra naar onderstaand schema:

LE T.E.E. : LE TRAIN CHIC DES GENS PRESSÉS

La date du 2 juin 1957 marquera pour les chemins de fer la mise en exploitation du réseau d'autorails rapides de grand luxe « TRANS-EUROPE EXPRESS » (T.E.E.). Ces rames composées de matériels de 1re classe particulièrement confortables, de salons ordinaires et rouges garnis, circuleront à des vitesses de 100-140 km/h entre 70 villes d'Europe. Elles formeront, comme l'indique le schéma ci-dessous, un réseau de communications rapides reliant les principales centres nationaux et internationaux.

De verbindingen in stippellijn dienen nog verwezen te zijn. Les pointillés indiquent les relations restant à réaliser.

Een van de binnenpagina's van het spoorboekje nr. 1 van 1957 (zomerdienst) stelde de gloednieuwe TEE-dienst voor. Alle bijzonderheden i.v.m. aankoop, reservering, bagage enz... werden in de algemene inlichtingen megedeeld. Verzameling TSP.

INDICATEUR OFFICIEL OFFICIËLE REISGIDS

HIVER-WINTER 29.9.57 → 31.3.58 N. 2-1957 20 F.

Bank van de **Société Générale de Belgique**

LA PLUS IMPORTANTE DU PAYS DE BELGIQUE

DE BELANGRIJKSTE VAN HET LAND

VERBODEN VOOR DE RIJN EN DE RIJNENDE SPOORWEGEN - Nieuw ontwerp

De beroemde TEE-treinen kregen zeer vaak de eer om op de buitenomslag van de spoorboekjes van de NMBS te staan. Hier het spoorboekje van de winterdienst 1957-1958 waarop voor de eerste keer een TEE verscheen, toevallig een Nederlands-Zwitsers TEE-treinstel "Edelweiss". Verzameling TSP.

OFFICIËLE REISGIDS INDICATEUR OFFICIEL

ZOMER - ETE 31.5.57 - 31.10.57 40 F. N. 1 - 1958

Bank van de **Société Générale de Belgique**

DE BELANGRIJKSTE VAN HET LAND

VERBODEN VOOR DE RIJN EN DE RIJNENDE SPOORWEGEN - Nieuw ontwerp

Het volgende spoorboekje, nr. 1 van 1958 (zomerdienst), zette een dieselmotortreinstel VT11.5 van de DB in de belangstelling, gefotografeerd in Oostende (TEE "Saphir" Oostende - Brussel - Dortmund). Aan de rechterkant ziet men een elektrische locomotief type 122 en een mailboot Oostende - Dover. Verzameling TSP.

FOTO BD-260 Op 27 juli 1961 rijdt de TEE M103 "Ile de France" Paris-Nord - Amsterdam CS langs het perron van Waterloo, uitzonderlijk omgeleid via lijn 124 (Charleroi-Brussel).

CS langs het perron van Waterloo, uit-Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





De Wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel kon uiteraard niet naast de nieuwe TEE-treinen kijken. Slechts één motor-eenheid en een barriëtuig van een Duits VT 11.5-stel konden vrij gemaakt worden om aan deze grote manifestatie deel te nemen. Het andere materieel, reeds beperkt in aantal, kon niet deelnemen zonder de dienst te schaden.

De foto toont van links naar rechts een dieseltrein ALe 660 van de FS, de motor-eenheid VT11.5 van de DB, een BB 16000 van de SNCF, een prototype van de tweespannige locomotief 1050.01 van de ÖBB en de 204.009 (in werkelijkheid 202.011, voor de gelegenheid vermomd). Brussel, Heizelplatform, 1958.

Willy DEMOULIN.



De motorwagen VT 11.5017 en het barriëtuig VM 11.5306 vertegenwoordigden het TEE-materieel. Deze twee foto's werden op de goederenkoer van het station van Jette genomen. Hier werd het zware materieel op wegvoertuigen geladen voor het vervoer naar het Heizelplatform waar de tentoonstelling plaatsvond.

Op de foto hieronder, ziet men het voorste draaistel van een motor-eenheid, het enige dat aangedreven was (asindeling : B'2'). Let op de hermetisch sluitende doorgangen van de bijwagen en de automatische koppeling. De hele trein was trouwens van dit soort koppeling voorzien.

Bruno DEDONCKER,
verzameling TSP ©.





Een reclamefolder voor de TEE "l'Oiseau Blue", die voor de zomerdienst van 27 mei tot 29 september 1962 werd uitgegeven. Op de foto, een treinstel VT11.5 van de DB.

Verzameling TSP.



Een ontubbelingstrein van de TEE "Edelweiss" Amsterdam - Zürich rijdt door Natoye, (tussen Namur en Ciney), op 1 februari 1958. De trein werd uitzonderlijk door een RGP/TEE-stel van de SNCF gereden. De trein rijdt met het stuurrijtuig op kop. De kopwand is van een intercircuitiedeur voorzien om de doorgang toe te laten in geval van verkeer in treinschakeling met een tweede dieselstel. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

FOTO BD-254 Aankomst van de TEE M19 "Saphir" Dortmund - Oostende in Welkenraedt op 10 maart 1966. Aan de rechterzijde rangeert de Pacific-stoomlocomotief 01 215 (Henschel 1937) van het depot Köln Deutz. In het station is de elektrificatie in volle gang. De indienstname van de elektrische tractie in mei 1966 zal de stoom afschaffen en het dieselverkeer fors verminderen. De VT11.5-stellen zullen in België nog blijven rijden tot 25 september 1971 met TEE-treinen naar Parijs. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





De TEE M78 "Helvetia" verlaat Hamburg Hbf met bestemming Zürich.

Foto : DB.

December 1963. TEE M122 "Etoile du Nord" Paris-Nord - Amsterdam komt aan in Brussel-Zuid.

Daniel THIELEMANS.





TEE GM "Lemano" Genève - Milano, bestaande uit een TEE-stel van de FS komt op 1 mei 1972 aan te Montreux. Het eerste rijtuig is de ALn 442.2004 (ex-ALn 442 205 hernummers in 1972). In 1978 werd dit stel hernummerd als ALn 460 2004.
Foto GROGORIS, verzameling Alessandro ALBE.

FOTO BD-255 TEE M19 "Saphir Brussel-Zuid - Frankfurt/Main tijdens een stilstand te Welkenraedt op 18 mei 1966. Sedert 22 maart 1966 werd deze verbinding ingekort tot Brussel wegens een te lage bezetting richting Oostende. De TEE-stellen VT11.5 kregen de welgekozen bijnaam "de Walvissen".
Bruno DONCKER, verzameling TSP ©.





Aankomst te Bolzano van TEE M75 "Mediolanum" München - Milano, op 10 augustus 1970. Foto C. PEDRAZINI; archief Tutto Treno.

FOTO BD-257 ↓ 5 oktober 1957, Kapellenbos (lijn 12 Antwerpen - Essen - Roosendaal), doortocht van TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Zürich richting Antwerpen. Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Op 18 oktober 1970 verzorgt het FS-dieselstel ALn 442-2207 de TEE-verbinding M156 "Ligure" Milano - Marseille.

De foto toont de doortocht te San Remo ter hoogte van de Boulevard de l'Impératrice en de bekende palmbomen. Foto : Paolo GREGORIS, verzameling Alessandro ALBE.



FOTO BD-258

Nogmaals de TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Brussel - Zürich, net voorbij het station Aye op de lijn naar Luxembourg op 21 juli 1961.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



Frankrijk

In de schaduw van de TGV Est

Terwijl alle ogen gericht zijn op de LGV Est (zie ODB 74 en 75) blijft het opvallend stil rond de toekomst van de klassieke lijn Paris - Strasbourg (lijn 1) na 10 juni 2007! Er zal nochtans veel veranderen!

De meeste lange afstandsverbindingen zullen verloren gaan (Reims, Charleville, Metz, Nancy en Strasbourg en in hun verlengde Luxemburg en Duitsland). Alleen de ochtendtrein 260-261 Paris-München zou door de mazen van het net glijpen.

De "Régions" worden geacht de fakkel over te nemen, maar blijven veelal lijdzaam toezien! Er zouden nu toch 11 Corail ritten vertrekken vanuit Paris-Est, maar met zeer veel tussenstops en slechts tot Bar-le-Duc (km 253,6) dus halfweg Paris-Strasbourg. Vier worden beperkt tot Châlons-en-Champagne (km 172,2) en de vier laatste rijden naar St-Dizier (zijtak naar Dijon en tevens einde van het geëlektrificeerde gedeelte). Vergelijk dit met de 40 ritten vóór 10 juni!

Resultaat : zonder het resterende goederenverkeer (65 heen- en terugritten)



De "Ex-Mozart" naar Wenen met een stel ÖBB-rijtuigen, gesleept door de BB 15008. Mézy-sur-Marne, 8 maart 2007. Gilbert LAURENT.

zou de vroegere ruggengraat van het oostelijke net en één van de belangrijkste schakels van gans het Franse net verworpen zijn tot een schaduw!

De sterk verzwakte dienst zal verzorgd worden door vijf stellen van 8 rijtuigen (2A + 6B) gesleept door de reeks BB15000. De 60 resterende locomotieven van deze reeks worden dan toegewezen aan Achères (ten westen van Paris op de lijn naar Le Havre).

Hier zullen ze het verdwijnen van de oudere reeks BB16000 versnellen.

Een ware verbanning voor deze mythische machines, zo typisch en vooruitstrevend voor hun tijd! Het waren echte pioniers op gebied van snelheidsregeling, de eerste met thyristorhakkers en ze waren onwaarschijnlijk betrouwbaar!

Op een enkele uitzondering na bleven deze locomotieven van bij het begin (1971/1978) verbonden aan de stelplaats van Strasbourg. Voortaan worden ze ingezet in de zones van Aulnoye, Lille, Le Havre, Cherbourg en op het westelijke deel van lijn 1.

De TEOZ-stellen die lijn 1 bedienen werden af en toe al eens vervangen door een TGV-stel. Drie maanden voor de omschakeling zien we hier trein 1002 Strasbourg-Paris op 9 september bij de afdaling naar de Marne vallei, gesleept door een BB-15000 "En voyage". Gilbert LAURENT.





"Grand Confort"-rijtuigen en hun afgeleiden "Euraffaires" (waarvan er hier vier zichtbaar zijn) verzorgden de eerste klasse treinen tot september 1999, waaronder deze 204 Luxembourg - Paris, hier in de buurt van Château-Thierry op 14 juni 1996. Gilbert LAURENT.

Nog eentje die zal verdwijnen : de 57 Paris-Praha (reisduur 15 uur!) op 9 september 1999 in een zeer fraaie livrei, die echter niet lang zal standhouden. Gilbert LAURENT.



Eveneens opschudding binnen het Corail-bestand! Bijna 400 van deze rijkstrijtuigen worden weggetrokken uit de drie centra van het oostelijke net, namelijk Paris-Orcq, Metz en Stasbourg, om verspreid te worden over de rest van het land, waar overigens heel wat USI- en UIC-rijtuigen definitief aan de kant worden gezet.

Het is nog niet echt gebruikelijk in Frankrijk, maar toch zullen in de toekomst de vertrek- en aankomsttijden van de HST's in Paris-Est gecadanceerd verlopen. Met een ritme van één trein om het uur of om de twee uren (naargelang het tijdstip van de dag) wordt het vertrek vastgelegd op 35' na en de aankomst op 7 minuten voor het uur.

Geen enkele continuïteit meer in de bediening verder dan Bar-le-Duc, behalve dan deze rariteit: de motorstellen Z11500 (de Z2) zullen een beperkte dienst verzorgen met slechts vier ritten tussen Eprenay of Châlons-en-Champagne in het westen en Metz of Nancy in het oosten.

Ander slachtoffer, weliswaar in mindere mate is de lijn Paris-Mulhouse-Basel of lijn 4. Wat betreft het aantal vertrekken vanuit Paris-Est verandert er weinig (15 treinen waarvan 11 Corails gesleept door een CC72100 en 4 driedelige motorstellen X72500), maar de trajecten worden ingekort en het aantal tussenliggende eindbestemmingen wordt verhoogd.

Gevolg: het totaal van de ritten per zeven dagen vermindert slechts met 9,5%, maar het totaal km/trein gaat wel met 26% achteruit! Voortaan zijn er slechts vier heen- en vijf terugritten naar en van Mulhouse tegenover acht en negen vroeger, waarvan er dan nog 9 verlengd werden tot Basel. Deze laatste bestemming is trouwens vanuit Paris alleen nog maar bereikbaar via de HST. Op die manier verdwijnt ook de laatste verbinding Paris-Chur, de enige die trouwens nog overbleef van de vroegere Arlberg-Express!

Het is klaar en duidelijk dat heel het oostelijke Franse spoorwegnet door elkaar wordt gehaald en op die manier verdwijnt eens te meer een belangrijk tijdperk, tot

grote spijt van de spoorwegliefhebbers. Net zoals op de verbinding Paris-Aulnoye voor mei 1996 vonden we hier buiten de typische Corail-stammen een grote variatie aan andere treinsamenstellingen, zoals daar waren:

- de TEE Inox Mistral 56 Paris - Nancy/Charleville tot september 1990;
- de TEE Inox Mistral 69 Paris - Strasbourg/Luxembourg tot januari 1992;
- de GC (Grand Confort) Paris - Strasbourg/Luxembourg tot september 1999;
- allerlei buitenlandse rijkstrijtuigen waaronder slaaprijtuigen uit Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije en Roemenië;
- en tot helemaal op het laatste, 9 juni 2007, een hele keur van DB en ÖBB rijkstrijtuigen in de 56-57, 64 t/m 67, 260 t/m 263.

Vanaf nu, voltooid verleden tijd!

Gilbert LAURENT

De Corail Inter Cités 1046 Basel-Paris, samengesteld uit 12 rijkstrijtuigen, wordt gesleept door de CC72158. Genevrevuille (Haute-Saône, tussen Lure en Vesoul), 18 juni 2006.

Vincent Torterotot.





FOTO 79-25

Naast de talrijke TGV's rijden ook Eurostars richting wintersportgebieden.

Hier de Eurostar 9095 Bourg-St-Maurice - London (stellen 3215 en 3216) bij de inrit van het station van Montmélian op 24 februari 2007.

Christian VANHECK.

■ 574,8 km/h !

Het nieuwe wereldsnelheidsrecord op rails bedraagt nu 574,8 km/h. Dit werd op 4 april 2007 gevestigd door het TGV-stel 4402 van de SNCF op de LGV Est. Hiermee werd het oude record van 515,3 km/h, gevestigd op 18 mei 1990 door een andere TGV, verpulverd. Deze ongewone prestatie werd gerealiseerd door een speciaal voor de gelegenheid aangepast motorstel: motorrijtuigen 384 003 en 004, afkomstig van POS-motorstel 4402, die drie Duplex-rijtuigen omkaderden. De wielen van de motorrijtuigen werden vervangen door exemplaren met een grotere diameter, waardoor aanpassing van de stroomlijnbeleding onderaan de kast noodzakelijk werd. De stroomlijnbeleding van het dak onderging eveneens de nodige aanpassingen. De bovenleiding werd versterkt en de spanning werd opgevoerd tot 31 kV. De inclinatie van de spoorstaven en de verkanting werd eveneens aangepast (zie ook *ODB 78* pagina 15).



Voor de gelegenheid kreeg het stel een speciale, opvallende livrei.

Jean-Marc FRYBOURG.

Frankrijk

Laatste inzet voor de CC 6500

De laatste vier CC 6500'en van de SNCF, de 6549, 6558, 6559 en 6575 (ex-21001) kenden naar aanleiding van het wintersportseizoen tussen 10 februari en 10 maart 2007 een laatste, maar zeer arbeidsintensieve periode.

Men deed in de regio Rhône Alpes opnieuw beroep op de beroemde eigenschappen qua sleping van zeer zware lasten (in vergelijking met andere 4-assige locomotieven). Tijdens de weekends van de Franse carnavalvakantie (deze verlofperiode is in Frankrijk in functie van de geografische zones gespreid over meerdere weken) werden drie van de vier machines ingezet. Het wintersportseizoen was zo'n succes, dat men alle reguliere treinen maximaal diende te versterken. En dan spreken we nog niet over de vele extra ingeleigde treinen.

Tijdens de weekdays werden slechts één tot drie CC 6500'en vanuit Lyon ingezet.

Sinds 11 maart rijden dagelijks (maar zonder vaste omloop) nog een of twee machines vanuit Lyon naar de meest diverse bestemmingen zoals Mâcon, Modane of Avignon. Tijdens het weekend van 12-13 mei werden zij voor een laatste maal ingezet.

De voortdurende leveringen van nieuw materieel (motorstellen type TER 2N NG - 24500/26500 - en ZGC - 27500) zijn hier niet vreemd aan. Daarmee wordt opnieuw een belangrijk stukje Franse spoorweggeschiedenis afgesloten.



FOTO 79-26 De CC 6575 (ex-21001) op kop van TER 883260 Lyon Perrache - Modane bij doorrit te Chindrieux (tussen Culoz en Aix-les-Bains), 23 maart 2007. Christian VANHECK.



FOTO 79-27 De CC 6559 op kop van TER 883309 Chambéry - Modane te Montmélian (station gelegen op 15 km ten zuiden van Chambéry).

FOTO 79-28 De CC 6549, met TER 883260 Bourg-St-Maurice - Lyon Part Dieu aan de haak, verlaat Grésy. Daar de sectie Bourg-St-Maurice - Albertville geëlektrificeerd werd onder 25 kV, zal ze vervangen worden in Albertville.

Foto's : Christian VANHECK, 24 februari 2007.



Nederland

Overgang naar privé- vervoer op regionale lijnen

Zoals voorzien, werden verschillende regionale lijnen op 10 december 2006 door particuliere vennootschappen overgenomen.

Veolia Transport Nederland heeft het regionale vervoer van twee lijnen in Limburg en Noord-Brabant overgenomen: Roermond - Venlo - Nijmegen en Maastricht Randwijck - Heerlen - Kerkrade.

Op de eerste verbinding zet Veolia dieselstellen van de reeksen DH-I (3103, 3105 t/m 3108, 3110, 3111, 3114, 3117 t/m 3119; en DH-II (3208, 3222, 3224 en 3227) in, die eerst in dienst waren bij Arriva (Noordned), in afwachting van de nieuwe treinstellen die door Stadler voor het eind van het jaar geleverd zullen worden. Op de tweede verbinding, gebruikt Veolia de dubbele treinstellen (Plan V) 841 t/m 845 van NS (Mat 64).

Op dezelfde datum heeft Veolia eveneens het gehele wegvervoer in de provincie Limburg overgenomen (bussen en Regio-taxi). Arriva Nederland (NoordNed) exploiteert de lijn Groningen - Leeuwarden (2 treinen per uur) met behulp van de nieuwe motorwagens GTW (zie ODB 76 p. 32), hetgeen het mogelijk heeft gemaakt om DH 3100 en 3200 te vervangen. Enkele van deze stellen worden aan Veolia verhuurd. Sinds 10 december beheert ze eveneens de verbinding Dordrecht-Geldermalsen, met behulp van de treinstellen NS 863 t/m 870.

Uiteindelijk heeft Connexxion het gebruik van de verbinding Ede-Wageningen - Amersfoort met een frequentie van 2 treinen per uur overgenomen (4 per uur tussen Barneveld Noord en Amersfoort). Ook hier worden NS-treinstellen (Mat 64) 836 t/m 840 gehuurd. De nieuwe treinstellen zullen in dienst komen vanaf september.



Sinds 10 december 2006 wordt de regionale verbinding Maastricht - Kerkrade en Heerlen door Veolia gewaarborgd. Op 10 december 2006, wachtte één van de 5 treinstellen van de reeks 841 t/m 845 (gehuurd door Veolia van de NS) op zijn volgende dienst. Een zelfklever van Veolia werd over het NS-logo aangebracht.
Johny BRAUNS.



FOTO 79-29 Doortocht te Venlo van een lokale trein Roermond - Venlo - Nijmegen op 10 maart 2007, verzorgd door de motorwagens DH 3208 en 3117. Ook hier werd een zelfklever van Veolia aangebracht op de flanken van de rijtuigen.
William BOECKX.



FOTO 79-30 Veolia wijzigde de livrei van haar locomotieven : rood, rose en wit. Op 28 maart 2007 reed de 1509 (VSTF 5001509) langs Hulten.
Walter PINET.



Roemenië

De ex-CFL-motorstellen in dienst

De CFL verkocht in 2006 de motorstellen (de zogenaamde "Moulinexen") van de reeksen Z250 (251 t/m 256) en Z260 (261 en 262 - zie *OP DE BAAN* 72 pagina's 18 en 19) aan de Roemeense spoorwegen (CFR). De CFR nam tussen 2004 en 2006 reeds meerdere driedelige motorstellen van de reeks Z6100 van de SNCF over.

Twee oude motorstellen van de SNCF, de Z6111 en Z6118 werden begin dit jaar in dienst gesteld. Het eerste CFL-stel, de 252, heeft zijn eerste testritten uitgevoerd in de loop van de maand maart na enkele verbouwingen, vooral aan de binneninrichting.

De driedelige motorstellen kregen volgende nummering : 58-0000 (motorrijtuig) + 58-0100 (tussenrijtuigen) + 58-0200 (rijtuigen met stuurcabine); de gelede eenheden de volgende: 58-0010 (motorrijtuigen) + 58-0200 (rijtuigen met stuurcabine).

Ze worden allen toegewezen aan de werkplaats Bistrita en ingezet op de verbinding Cluj Napoca - Bistrita (152 km).

FOTO 79-32 → FOTO 79-33 ↓
CFR-motorstel 58-0012-3 + 58-0112-1 (ex-CFL Z250) tijdens een testrit op 14 maart 2007 te Cluj Napoca. Pierre HERBIET.



FOTO 79-31 Een trein, bestaande uit de motorstellen 58-0001-6 (ex-Z6111) en 58-0002-4 (ex-Z6118), komt aan te Dej Calatori. Pierre HERBIET.



■ Luxemburg

← De CFL heeft 4 locomotieven (en geen drie zoals vermeld in de vorige OP DE BAAN) van de reeks 850/900 verkocht aan de 'Régie Départementale des Transports des Bouches du Rhône' (RTD). Het gaat om de 853, 910, 905 en 911. Het transport naar Marseille gebeurde niet per spoor, maar via de weg. Hier een foto van het vertrek uit het Groothertogdom van de tweede machine, de 910, bij doortocht in Hettange-Grande op 21 maart 2007.

Emile BECKER.

↓ Zoals elk jaar heeft de ultrasoon spoormeetrein van de DB van 9 tot 12 maart het volledige CFL-net bereden. Op 11 maart werkt ze op de lijn naar Bissen.

Emile BECKER.

■ Euro Cargo Rail

Euro Cargo Rail (ECR) heeft twee locomotieven van het type G1000 van Vossloh (VSFT5001 611 en 612) in bezit. Genummerd als FB 1610 en 1611 hebben ze de fabriek in Kiel verlaten op 22 december 2006 met Frankrijk als bestemming. ECR is het Franse filiaal van EWS. Ze is werkzaam in Frankrijk sinds september 2006 en zou één van de volgende dagen in België te zien zijn (zie OP DE BAAN 77 pagina 56). Het tractiepark bestaat uit diesellocomotieven 'class 66' van EWS aangepast aan de technische vereisten van het Franse net, de G1206 en twee locomotieven G1000. De rangeerlocomotieven van de class 08 van EWS zullen weldra worden ingezet in Frankrijk.

Sedert eind januari 2007 leaset ECR bij MRCE drie TRAXX-locomotieven (185 552 t/m 554) voor verkeer in Frankrijk, waarschijnlijk in de regio van Dunkerque.

ECR huurt 10 diesellocomotieven van het type G2000 om deze in te zetten in Frankrijk. Vijf zullen van de nodige uitrusting voorzien zijn om te kunnen rijden in België.

Op 22 december 2006 wachtten de 2 G1000'den in Kiel op hun vertrek naar Frankrijk. Ze dragen een nieuwe witte livrei.

Dr. Günther BARTHS.



TELEX.....

ITALIË

● Trenitalia (reizigersdienst van de Italiaanse Spoorwegen) hebben bij Bombardier 150 bijkomende locomotieven van de reeks E464 (zie ODB 71 p. 11) besteld voor een bedrag van 368 miljoen euro. Hun levering is voorzien tussen februari 2008 en maart 2010. De reeks zal aldus 538 eenheden omvatten, waarvan 350 reeds in dienst zijn. E464 vormt een van de belangrijkste reeksen locomotieven van Europa.

FRANKRIJK

● De SNCF heeft vijf bijkomende PRIMA-locomotieven reeks 27300 voor Transilien besteld, zodat deze nu 65 eenheden omvat (zie ODB 77 p. 24).

DENEMARKEN

● De Deense Spoorwegen (DSB) zullen vanaf 9 december 2007 bij de DB hoge snelheid dieselstellen van de reeks 605 huren. Zij zullen op IC-verbinding Kobenhavn (en Arhus vanaf 15 maart 2008) - Hamburg en Berlin ingezet worden, ter vervanging van de dieselstellen van de reeks IC3 van DSB.

NEDERLAND

● De NS hebben bij Bombardier 50 bijkomende vierledige dubbeldekstrestellen van het type VIRM besteld. Zij zullen de reeks komen vergroten die momen-

teel reeds 669 rytuigen omvat en die stellen van 4 of 6 rytuigen vormen. Hun levering is voorzien tussen juni 2008 en maart 2009.

● De indienststelling van de Betuwelijn die aan het begin van het jaar werd verwacht, gaat niet door. De nieuwe ETCS-signalisatie geeft immers enorme problemen, zodat de inzet, eens te meer, moet worden uitgesteld. Vanaf april zal een van beide sporen berijdbaar zijn en dit door slechts één trein tegelijkertijd (er zal in feite slechts één blok van 90 km lengte zijn!) Er zouden maar twaalf treinen per dag kunnen rijden. Het tweede spoor zal gebruikt worden om proeven uit te voeren. Bovendien is er momenteel zeer weinig materieel dat uitgerust is om op de lijn te kunnen rijden. Het laatste nieuws is, dat de lijn in dienst komt tijdens het weekend van 16 en 17 juni.

Deze lijn van 90 km zal de haven van Rotterdam verbinden met de Duitse grens bij Emmerich. De havens van Rotterdam en Amsterdam zijn samen eigenaar. SEARAIL beheert de lijn en kent de dienstregelingen toe.

Het project werd heftig bekritiseerd gezien de hoge kosten en het doorkruisen van een natuurreservaat. Deze lijn beantwoordt aan een dringende behoefte om het volledig verzadigde NS net en om het wegennet te ontlasten.

● Men bestudeert momenteel de mogelijkheid om opnieuw reizigersvervoer tussen Eindhoven - Maastricht en Aachen via de Miljoenenlijn (via Schin op Geul en Simpelveld), met behulp van lichte dieselstel-

len in te leggen. Momenteel behoort de sectie Valkenburg - Kerkrade tot de "Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij" (ZLSM) die het voor toeristische doeleinden gebruikt. Een overeenkomst zal dus gevonden moeten worden.

FINLAND

● De Finse Spoorwegen (VR) hebben bij Stadler 32 elektrische stellen voor 25 kV van het type Flirt voor breedspoor (1,524 m) besteld.

Deze vierledige stellen zijn bestemd voor het GEN-net van Helsinki. Hun levering is voorzien van 2009 tot 2010.

TAIWAN

● Sinds 5 januari 2007 is Taiwan toegetreden tot de club van de netten met grote snelheid. Die dag werd door "Taiwan High Speed Railway Company" de nieuwe hogesnelheidslijn ingewijd die Taipé met Kaohsiung verbindt.

De 345 km lange lijn werd gebouwd in standaard spoor (1,435 m), maar ligt in een zeer moeilijk topografisch, klimatologisch en aardbevingsrijk gebied.

De lijn bestaat voor 73% uit viaducten en bruggen, voor 18% uit tunnels en voor de overige 9% uit verhoogde bermen.

De maximumsnelheid is op 300 km/h vastgesteld. De dienst wordt gereden met Japanse hogesnelheidsstellen van het type Shinkansen 700T die bestaan uit 12 rytuigen met een capaciteit van 989 plaatsen en een maximum snelheid van 315 km/h.

De dienst voorziet momenteel 19 dagelijkse treinen, die beide steden in 1h30 verbinden.

Polen : nieuwe lichte treinstellen voor de PKP

De PKP hebben in 2006 een kleine reeks elektrische treinstellen van 3 kV met speciale kast in dienst genomen.

Zij werden gebouwd door WOOG te Bydgoszcz en zijn ingedeeld in de reeks EN81 van de PKP.

Slechts een van beide draaistellen is gemotoriseerd (Bo' 2') en uitgerust met twee tractiemotoren van elk 280 kW.

Ze zijn 26,550 m lang en wegen leeg 52 ton (beladen 63 ton).

De EN81 heeft 60 zit- en 80 staanplaatsen. De maximumsnelheid bedraagt 120 km/h.

De verlaagde vloer van het centrale deel van de kast bevindt zich op een hoogte van 600 mm. Momenteel zijn vier stellen in dienst, waarvan twee te Krakow (EN81-001 en 002 gefinancierd door de provincie Malopolskie) en twee te Kielce (EN81-003 en 004 volledig door PKP gefinancierd).



FOTO 79-34 De EN81-002 verzorgt een regionale trein tussen Krakow en Wieliczka Rynek. Krakow Zablocie, 10 februari 2007. Simon DERIDDER.

UIT REVISIE	2739 : 22-03-07 GS + MUX	AFKORTINGEN	IFB : Inter Ferry Boats
1182 : 30-03-07 RG	2740 : 01-03-07 MUX	FAZ : Centr. Werkpl. Salzinnes	It : Italië
1331 : 01-03-07 RI	2756 : 05-03-07 RG + MUX	FHS : Hasselt	LC : Comfort revisie
1349 : 29-03-07 RI	3003 CFL : 05-03-07 RG	FKR : Merelbeke	LT : Technische revisie 1
1359 : 19-03-07 RI		FNND : Antwerpen-Noord	M : Gemoderniseerd
2011 : 08-03-07 RG	MUTATIES	FSD : Oostende	MKM : Stockem
2304 : 27-03-07 LT	1340 : NMBS → Sibelit 10-12-06	FSR : Schaarbeek	MUX : Multiplexing
2341 : 01-03-07 GS	7731 t/m 7736 :	GCR : Charleroi-Sud	NK : Kinkempois
2369 : 20-03-07 LC	MKM → NK 10-12-06	CR : CityRail - gemoderniseerd	RI : Tussentijdse revisie
2731 : 22-03-07 MUX	7832, 7833 : FNND → FKR 10-12-06	I / INF : Infrabel	RG : Totale revisie
			GS : Grondige schouwing

Elektrische locomotieven

reeks 20

● Sedert 26 maart 2007 sleept de reeks 20 opnieuw de EC 296 en 295 "Jean-Monnet", tussen Luxemburg en Brussel.

De eerste vier dagen van de inzetreeks zijn voor de reizigersdienst :

A001 91 ①-⑦ Brussel-Zuid - Luxemburg
96 ①-⑦ Luxemburg - Brussel-Zuid

A002 7405 ①-⑥ Huy - Brussel-Zuid
8405 ①-⑥ Brussel-Zuid - Huy

A003 296 ①-⑥ Luxemburg - Brussel-Zuid
295 ①-⑥ Brussel-Zuid - Luxemburg

A004 7600 ①-⑥ Jemelle - Brussel-Zuid
8602 ①-⑥ Brussel-Zuid - Jemelle



FOTO 79-35 Zes locomotieven van de reeks 22 (2203, 2211, 2220, 2235, 2241 en 2245) staan sedert maart uitgeweken te Marchienne-Zone, naast lijn 130A naar Erquelinnes.

Een ware speeltuin voor vandalen...

Pierre HERBIET, 3 april 2007.

FOTO 79-36 Wegens een tekort aan locomotieven van de reeks 20, werd de EC 91 "Vauban" tussen Brussel en Luxemburg gesleept door de 2339. Aankomst van de trein te Luxemburg.

Serge MARTIN.





FOTO 79-37 De kalktrein te Nispen, kort voor Roosendaal.

Yves STEENEBRUGGE.

Twee 26'ers te Roosendaal !

Op 4 maart moest een kalktrein uit Jemelle met bestemming Hoogovens in Nederland wegens werken op de normale reisweg via Visé en Maastricht omgeleid worden via Antwerpen en Roosendaal. De trein werd getrokken door de 2604 en de 2615. De inzet van de reeks 26 tot Roosendaal is uitzonderlijk. Gedurende de terugrit uit Roosendaal, wanneer de bestuurder de stroomafnemers had neergelaten om het sas, voor omschakeling van de elektrische spanning te doorlopen, bracht een noodremming de trein net voor het sas tot stilstand. Er was hulp van de 6403 van Railion nodig om de trein richting Essen tot onder de 3kV bovenleiding te duwen.

Op verschillende nog niet gewijzigde 26'ers veroorzaakt het openen van de knop 'nood' een noodremming buiten de wil van de bestuurder om.



FOTO 79-38 ↑ De trein in nood te Nispen.

FOTO 79-39 ↓ De 6405 van Railion duwt de trein richting Essen.

Pierre HERBIET.





De 2302 alias "de duikboot" (zie OP DE BAAN 72 bladzijden 28 t/met 33) werd eind februari afgebroken in de werkplaats van Antwerpen-Noord.

Dit beeld, genomen op 27 februari 2007, toont ons nog slechts het chassis van de machine. Herinneren we eraan dat de 2302 uit dienst werd genomen op 29 september 2005, dit na een botsing op 7 augustus 2005 in het rangeerstation van Antwerpen-Noord.

Vincent LINDERS.

1190 slachtoffer van brand

Sinds verschillende jaren zijn de locomotieven van de reeks 11 er slecht aan toe en hun toestand verslechtert van week tot week. Afgeschaafte treinen en enorme vertragingen zijn schering en inslag geworden op de Beneluxdienst Brussel-Zuid - Amsterdam CS. De laatste grote averij ontstond door brand in de 1190 te Wildert op lijn 12 Antwerpen - Roosendaal, op zaterdag 10 maart terwijl zij IC B 610 Brussel - Amsterdam sleepte.

De schade is zeer aanzienlijk, maar toch zal zij hersteld worden. Na herstelling zal zij nog enkel onder 3kV kunnen worden ingezet, want de Beneluxdiensten worden in december 2007 opgeheven en de herstelling zal zeker niet beëindigd zijn voor deze datum. Zij wordt dus een locomotief, gelijkaardig aan de reeks 27.

Behoudt zij haar nummer en Beneluxlivrei?

De slechte toestand van de reeks 11 wordt gedeeltelijk door het grote aantal kilometers verklaard die zij dagelijks afleggen (30.000 km per maand!) Nochtans zijn de locomotieven van de reeks 21 en 27 gelijkaardig aan deze van de reeks 11 en bereiken zij zonder problemen dergelijke kilometerstanden.

Herinner dat de 1185 eveneens slachtoffer van een brand is geweest op 25 juni 2005. Na haar reparatie, op 27 oktober 2006, werd zij dikwijls het slachtoffer van nieuwe defecten...

Laat ons hopen dat de situatie aanzienlijk verbetert met de inzet van de nieuwe Beneluxtreinen gesleept door de TRAXX in december 2007.



Twee foto's die gedurende de tussenkomst van de brandweer zijn genomen. De trein is gestopt in het station van Wildert om de reizigers te kunnen evacueren en om de taak van de brandweer te vergemakkelijken. Op de bovenste foto zijn de vlammen op het dak zichtbaar.

Bart KOOLS.



TRAXX

● Gedurende de maanden maart en april heeft de NMBS de homologatietesten van de TRAXX-locomotieven intensief verdergezet. Gelijktijdig hebben de bestuurders van depot Antwerpen-Centraal hun opleiding voor de besturing van deze locomotieven gevolgd.

Gedurende de week van 5 tot 9 maart voerde de 186 112-9 testritten uit tussen Virton en Florenville (aangeduide rijrichting) op kop van een rijtuigstel bestaande uit een Frans meetrijtuig en 12 rijtuigen type 16.

De 1335 bevond zich aan staart en verzekerde de terugrit naar Virton.

Op 9 maart aan het einde van de namiddag werd de locomotief met het hele rijtuigstel overgebracht naar Schaarbeek en vervolgens op 12 maart naar Tournai.

Van 13 tot 16 maart verzekerde ze rit-ten tussen Saint-Ghislain en Tournai (aangeduide rijrichting).

Op 2 april verliet de volledige trein



FOTOTHEMA 79 ↑ *Op 9 maart 2007 wordt een meetrijtuig van de SNCF naar Bertrix verstuurd om er deel te nemen aan de testen van de TRAXX. Ze zal tot Ronet gesleept worden door de 2616, hier gefotografeerd in Flawinnes. Christian AUQUIERE.*

Tournai met bestemming Antwerpen-Luchtbal om er proeven op lijn 4 tussen Antwerpen-Centraal en het nieuwe station Noorderkempen uit te voeren.

Op 6 april keerde de trein terug naar Schaarbeek, waar de TRAXX werd afgekoppeld.

Van 10 t/m 13 april onderging zij statische testen te Schaarbeek. Op 13 april

kwam een tweede TRAXX vanuit Nederland naar België.

Van 16 t/m 20 april vonden er weer testritten plaats tussen Tournai en Saint-Ghislain met twee locomotieven in treinschakeling.

Op 28 april werden de twee machines getest te Graide. Van hieruit vertrokken zij terug naar Duitsland.

FOTOTHEMA 79 *Op 20 maart verlaat de TRAXX Florenville, met de proeftrein aan de haak, voor een testrit tussen Virton en Bertrix. Christian AUQUIERE.*





FOTOTHEMA 79 De 186 112-9 is klaar voor de terugkeer naar Tournai.
St.-Ghislain, 27 maart 2007. Pierre HERBIET.

De 186 113 werd op 13 april 2007 overgebracht van Nederland naar de werkplaats van Schaarbeek. Op het NS-net werd zij gesleept door de 6504 van Railion.

De 6401 t/m 6403 en 6504 dragen een publicitaire livrei. Deze is gebaseerd op de grijsstinten van RailPro, de beheerder van de Nederlandse spoorweginfrastructuur.
Doortocht te Hulten. Wim DE RIDDER.

FOTOTHEMA 79 Tijdens de testritten tussen Virton en Bertrix, werd de 1353 achteraan de trein gekoppeld. Zo kon zij de trein slepen bij de terugrit naar Virton en bevond de TRAXX zich als voertuig achteraan.
Lacuisine, 20 maart 2007.
Christian AUQUIERE.





FOTOTHEMA 79 *De trein rijdt over het kanaal Nimy-Blaton, richting Tournai. Pommeroeul, 28 maart 2007. Serge MARTIN.*



FOTOTHEMA 79 *Op 21 april stonden de beide TRAXX'en (186 112 en 186 113) in Schaarbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

FOTOTHEMA 79 *Op 6 maart werd de TRAXX overgebracht van Antwerpen-Luchtbal naar Schaarbeek, samen met I11-rijtuigen van de NMBS en het SNCF-meetrijtuig. Dit laatste werd nog dezelfde dag achteraan toegevoegd bij een P-trein met bestemming Châtelet. Hier werd het gekoppeld aan een goederentrein naar Frankrijk. Sint-Katelijne-Waver, lijn 27. Tommy MAEREMANS.*



Diesellocomotieven

Vermelding "Infrabel" op de 6278

Tijdens een revisie in Antwerpen-Noord verliet de 6278 de werkplaats in een nieuwe gele livrei. Bij deze gelegenheid verdween het B-logo dat vervangen werd door het Infrabel-logo.



De Infrabel-logo's kwamen in de plaats van het klassieke B-logo : op de fronten onderaan in het midden en op de zijwanden, rechts van de linkerdeur. Antwerpen-Kiel, maart 2007. Vincent LINDERS.

De 77 ATB in geregelde dienst naar Aachen West

Sedert 16 april rijden de 77ATB (7771 t/m 7790) in treinschakeling - van maandag t/m zaterdag - heen en terug tot in Aachen West. De dienst omvat twee heen- en terugritten vanuit Antwerpen-Noord.

44515 Antwerpen-Noord 02.21 - Aachen West 06.00
 44512 Aachen West 06.32 - Antwerpen-Noord 09.55
 44517 Antwerpen-Noord 10.21 - Aachen West 13.46
 44522 Aachen West 14.56 - Antwerpen-Noord 18.00



FOTO79-40 Doortocht te Gemmenich van de 44522 in de richting van Antwerpen. 27 maart 2007.

Christian VANHECK.



Zevenbergen, zondag 11 maart 2007. Doortocht van trein 41605 Maasvlakte - Athus die tot Muizen gesleept wordt door de 5533 ATB. In tweede positie de 5517 ATB die wegens defect als voertuig wordt meegenomen.

Michel de ESCH.

FOTO 79-41 *De 41605 rijdt op 22 april door Oudenbosch, gelegen tussen Dordrecht en Roosendaal.*

Serge MARTIN.



Motorstellen - HST

reeks 800

De NMBS denkt aan een mogelijke volledige modernisering van de vierledige stellingen van de reeks 800.

Het tractieonderstation van Brussel-Zuid werd, na herstelling, midden maart terug in gebruik genomen. De treinen reden vanaf 24 maart, zoals voorzien, terug volgens het spoorboekje. Een trein, bestaande uit drie motorwagens van de reeks 41, verlaat de tunnel van de Noord-Zuidverbinding.

*Brussel-Kapellekerk, 20 maart 2007.
Christian DOSOGNE.*



Eerste testritten van de Budd's bij FAS in Italië

In de loop van 2001 nam de Italiaanse privéoperator Ferrovie Sangritana (FAS) 10 motorstellen van de reeks 129 tot 150 (de Budd's) over van de NMBS. Het eerste volledig gemoderniseerde motorstel verliet de werkplaats in 2004. De foto hieronder toont ons een ander motorstel tijdens de testrit direct na het verlaten van de werkplaats. Deze werken werden uitgevoerd door Ansaldo-Bréda te Napoli. De belangrijkste verandering betreft de plaatsing van nieuwe stuurcabines. De gehele binneninrichting werd aangepakt en men plaatste airco. Er zijn nu 120 zitplaatsen, waarvan 20 in eerste klasse. De maximale snelheid bleef ongewijzigd : 130 km/h. Er zouden vier of vijf Budd's (+ 2 in optie) gemoderniseerd worden. De kosten voor aankoop en modernisatie zou € 1,5 miljoen per motorstel bedragen. Ze worden ingezet op de lijn Lanciano - Pescara. Hiervoor diende men tussen Lanciano en San Vito Lanciano een nieuw stuk spoorlijn aan te leggen. De reistijd werd hierdoor beperkt tot 25 minuten (in plaats van 60 minuten).



Een omgebouwd Budd-motorstel vereeuwigd in maart 2007 in het station van Pontedera-Casclana, gelegen op de lijn Pisa - Firenze, tijdens zijn homologatierit. Men kan hier moeilijk nog een oud Budd-motorstel in herkennen. Enkel de plaats van portieren en ramen bleef ongewijzigd. Ook de Henricot-koppeling trekt de aandacht.

Foto : Tutto Treno.

→ Bij het motorstel 684, waarvan de modernisering voltooid werd op 6 december 2006 werden uitzonderlijk de zitbanken van het kleine tweede klasse compartiment bekleed met dezelfde stof van de zetels in eerste klasse. Door een onderbreking van de levering van het kunstleer en om te voorkomen dat hierdoor het motorstel afgesteld zou staan in de werkplaats, werd besloten de zitbanken met stof te bekleden.



→ Sedert 1 april 2007 maakt het Thalysstel PBA 4531 deel uit van het park van de driespannige TGV-Réseau. Er blijven dus nog 9 motorstellen PBA over, zijnde 4532 t/m 4540. Dit als gevolg van het afschaffen van de Thalys naar Marnes-la-Vallée en Roissy-CDG. Het stel 4531 heeft haar Thalys-logo's ingeruild voor die van de SNCF. Onze foto toont het stel in Brussel-Zuid op 4 april 2007. D. DELATTRE.



↓ FOTO 79-42
Op 14 maart 2007 was het MS 978 ingeschakeld in de L-trein Leuven - Ottignies, hier in Archennes. Ze is gekoppeld met de 748. Alain DEFECHEREUX.



Rijtuigen - wagens

type M5

Men voorziet de afbraak en een volledig nieuwe heropbouw van de bovenverdieping bij twee M5-dubbeldeksrijtuigen naar het profiel van de M6.

Zo zou de toch wel onaangename hoek voor de reizigers, die aan de vensterzijde zitten, verdwijnen.

De werken zullen uitgevoerd worden door Bombardier te Brugge. De andere rijtuigen zouden door de NMBS worden omgebouwd, met materiaal geleverd door Bombardier.

Generator-pakwagens

De generator-pakwagen 17815 (UIC 60 88 99 40 035-2) is verkocht aan de Stoom Stichting Nederland (SSN). Op 10 maart 2007 werd deze overgebracht naar Rotterdam.

→ *In afwachting van de levering van de nieuwe M6-rijtuigen tweede klasse, besloot de NMBS om tijdelijk enkele A-rijtuigen te declasseren tot B-rijtuigen.*



Aanpassing van de Shmmns 3000G7

B-Cargo is gestart met het aanpassen van 50 Smmns-wagens type 2000G7 voor het vervoer van rollen plaatstaal (zie ODB 59, pagina 36).

Het aantal houders is aangepast van 4 naar 12, waarvan er 4 aan het uiteinde van de wagens zijn aangebracht, waardoor de rollen beter vastgezet kunnen worden.

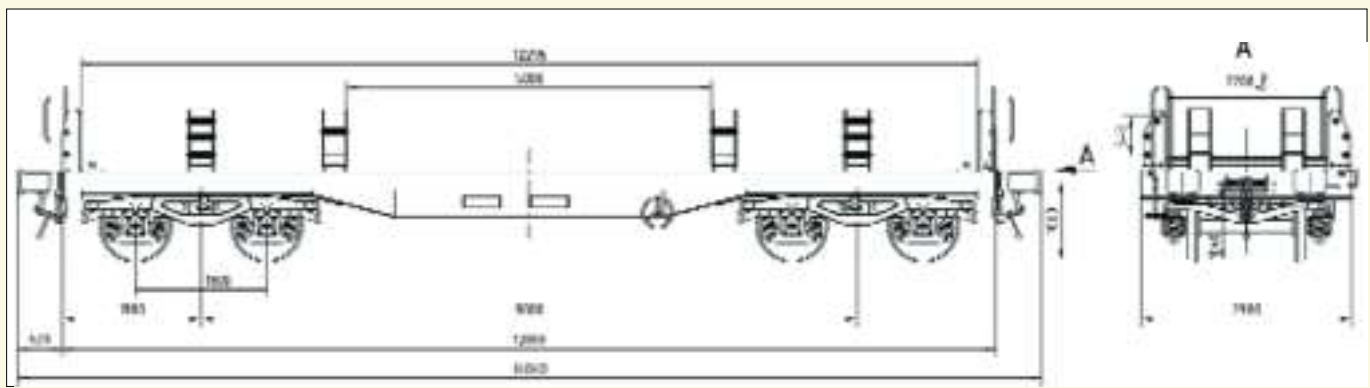
De totale lege massa is gestegen van 18 naar 19,2 ton en hun maximum laadvermogen daalde van 62 naar 60 ton. (deze cijfers variëren van wagen tot wagen).

Ze zijn allemaal verhuurd aan DUFERCO te La Louvière en vernummerd : UIC 85 88 461 4 200 t/m 249 B - B.

Deze 2 foto's zijn genomen te Clabecq op 15 maart 2007.

De 8 nieuwe steunen, waarvan de nieuwe verflaag opvalt, zijn heel goed zichtbaar.

Christian DOSOGNE.



Een nieuwe look voor de Benelux-rijtuigen

HSA (High Speed Alliance) zal vanaf 9 december 2007 onder de commerciële naam "NS Hispeed" de verbinding Brussel-Zuid - Amsterdam CS uitbaten. Omdat de nieuwe stellingen, besteld bij Ansaldo-Bréda veel te laat zullen geleverd worden, zal HSA voorlopig de normale Benelux-rijtuigen inzetten die door TRAXX'en, gehuurd bij Angel Trains, zullen gesleept worden. HSA wenst echter deze rijtuigen van een nieuwe en frisse kleur te voorzien.

Deze nieuwe livrei werd op 29 maart aan de pers voorgesteld.

Vier rijtuigen kregen een totaal ander en verschillend uitzicht. Gekoppeld in de juiste volgorde vormen de vier tekeningen een doorlopend motief. Deze nieuwe livreien werden gerealiseerd door middel van zelfklevende folie. Vanaf 30 maart werden zij in drie rijtuigstammen toegevoegd.

Het is nu dus mogelijk in één rijtuigstam de drie verschillende kleurstellingen waar te nemen: Benelux-schildering (bordeaux/geel), NS-tooi (blauw/geel) en de HSA-livrei.

Een volledige Benelux in de nieuwe kleuren is voorzien voor juli.

De nieuwe HST-stellen zullen deze nieuwe decoratie dragen.



FOTO 79-43 ↑ De drie verschillende livreien zijn verenigd in de IC B 610 Brussel-Zuid - Amsterdam CS. Dordrecht-Zuid, 6 april 2007.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 79-44 Drie afbeeldingen van de nieuwe Benelux-livrei van HSA op de NS-rijtuigen. Een foto van het vierde rijtuig is afgedrukt op de achterpagina.
IC B 610 Brussel-Zuid - Amsterdam, 6 april 2007.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 79-45 ↓ IC 609 Brussel-Zuid - Amsterdam CS, omgeleid via Tilburg en beperkt tot 's Hertogenbosch, rijdt door Hulten.
Hans PAULUS, 1 april 2007.



Op 19 maart verliet een derde trein K4-rijtuigen België. Het eerste stuk van de trein kwam uit Aalst, het tweede uit Denderleeuw en het derde uit Schaarbeek. Net zoals de eerste en de tweede keer werden de rijtuigen eerst overgebracht naar Stockem, waar een Luxemburgse locomotief van de reeks 1800 het werk overnam.

→ Doortocht te Sint-Martens-Bodegem van de K4-rijtuigen die stonden afgesteld in Aalst en Denderleeuw.

Christian DOSOGNE.

↓ De tweede trein die reeds op 2 maart in Stockem arriveerde werd door de 1818 van de CFL overgebracht naar Luxembourg-Triage en van daar door de CFL 4004 onmiddellijk verder gesleept tot Trier in Duitsland. In de haven van deze stad werden door de firma Steil een aantal rijtuigen ontmanteld voor recuperatie van wisselstukken. De andere reden door naar Vintimiglia voor de verwijdering van het asbest. Emile BECKER.



Namur :

De nieuwe tunnel in dienst

Op 26 februari II. heeft Infrabel in aanwezigheid van de Waalse minister van Transport, André Antoine en van de burgemeester van Namur, Jacques Etienne, de nieuwe infrastructuur in het station van Namur in dienst genomen. Dit resulteert in een verhoging van de snelheid en een betere doorvoer van het spoorvervoer in het station en zal de regelmaat van het verkeer ten goede komen. Als eerste werd de dubbelspoortunnel van de lijn 125 die onder de sporen van de lijn 162 (Brussel - Luxemburg) gaat aan de uitrit van het station kant Liège in dienst gesteld. Zo zijn het transitverkeer via het station van Namur en het verkeer dat via het ingewikkelde wisselcomplex moest kruisen nu van elkaar gescheiden, waardoor een belangrijke beperking kon worden afgeschaft.

Voor de tunnel met een lengte van 600 meter waren in totaal 28.000 m³ beton en 2.800 ton stalen gebinten nodig. De aanpassingen die door zijn bouw worden veroorzaakt, zullen binnenkort een algemene verhoging van de snelheid in het station toelaten, 80km/h voor de reizigers- en 60 km/h voor de goederen-

Nieuw selectief snelheidssein

Op 29 oktober 2006 heeft Infrabel een nieuw model van een selectief snelheidssein in dienst genomen op de lijnen 96 en 96N tussen Brussel-Zuid en Vorst Zuid. Opgelicht geeft het de referentiesnelheid van de lijn weer (160km/h in dit geval). Het geeft in het groen een getal geplaatst in een met de punt naar boven gerichte driehoek weer. Gedoofd, geeft het geen enkele aanduiding en is het zonder betekenis.

Het nieuwe selectieve snelheidssein geplaatst langs de lijn 96N aan de uitrit van Brussel Zuid, 13 maart 2007.
Christian DOSOGNE.



treinen, tegenover 40 km/h vroeger. Gelijktijdig met de bouw van de tunnel, werd de bundel kant Liège volledig gewijzigd; zo werd 8900 meter spoor (1100 ton railstaven, 14.200 dwarsliggers en 47.000 ton ballast) heraangelegd en 33 wissels vervangen.

Voor de elektrificatie van het geheel werden 177 bovenleidingspalen geplaatst en was 14 kilometer rijdraad nodig. 25 nieuwe seinen werden geplaatst, waarvoor 65 kilometer elektrische kabel nodig was en er 12 andere

seinen moesten verplaatst worden. 47,3 miljoen euro werd geïnvesteerd in deze werkzaamheden die in augustus 2004 begonnen.

In het station van Namur zijn de sporen 1 en 2 voortaan gereserveerd voor de goederentreinen in doorrit naar de hoofdlijn Athus-Meuse; zij zijn van de andere sporen door een caisson in geluiddicht beton gescheiden.

Rest nog de modernisering van de infrastructuur kant Brussel waarvan de werken in 2010 moeten afgerond worden.

"IJzeren Rijn" gedeeltelijk heropend

Na jaren van gekrakeel tussen de Belgische en de Nederlandse overheid reden in maart jongstleden een paar goederentreinen over het tracé Budel - Weert, deel van de "IJzeren Rijn" (Antwerpen - Mönchengladbach). Dit was mogelijk nadat DLC een rechtszaak had aangespannen - en gewonnen! - tegen de Nederlandse spoornetbeheerder "Prorail". Toen in 2005 de laatste reguliere goederentrein over dit traject reed, bleef de lijn in dienst maar werd de spoorvernieuwing op de lange baan opgeschoven waardoor er geen treinverkeer meer mogelijk was. Prorail wilde het traject wel opknappen, maar werd hierin belemmerd door een procedureslag van de nabijgelegen gemeentes. Dik tegen hun zin kon Prorail de lijn opknappen. Dat zij de wanhoop nabij waren, bleek uit hun argument dat er zogenaamd vogeleitjes in de bedding verstopt zaten... Een Nederlandse rechtbank maakte van dit argument brandhout, waardoor in januari het 7km lange traject volledig vernieuwd werd. Hoewel DLC al het voorbereidende werk heeft geleverd, is B-Cargo met de media-aandacht gaan lopen... De goederenvervoerder van de NMBS heeft immers 4 dagen voor DLC snel een goederentrein van Antwerpen naar Dortmund via het traject Neerpelt - Weert ingelegd. Dit was pure pro-

paganda, want dezelfde goederenwagens keerden de dag erna doodleuk terug naar Antwerpen via Essen en Roosendaal. In Nederland spreekt men van een zware provocatie, maar dit is stemmingmakerij van lokale politici : het traject Budel - Weert is nooit gesloten geweest en wordt nu door DLC gebruikt voor enkele treinen per week. Van een heropening van de IJzeren Rijn is dus nog

lang geen sprake want eerst moet ook het moeilijker gelegen traject Roermond - Dalheim heropend worden én moeten er talrijke geluidswerende maatregelen genomen worden.
Wordt vervolgd...

De inhuldigingstrein van 15 maart 2007 aan het grenspunt tussen Neerpelt en Budel.
Willy SMEULDERS.



Infrabel is druk in de weer met de bouw van de drie nieuwe haltes tussen Virton en Arlon : Aubange, Halanzy en Messancy. Zij zullen geopend worden genomen op 14 mei. Aubange, 15 maart 2007.
Wim DE RIDDER.

Lijn 147 wordt wellicht dubbelsporig

Op 21 maart bevestigde Infrabel geïnteresseerd te zijn in het dubbelsporig maken van lijn 147 tussen Fleurus en Auvelais. Deze beslissing houdt verband met de voltooiing en optimalisering van de verbinding voor het verkeer naar de Athus-Meuselij. Wanneer deze realisatie een feit is, zal het mogelijk worden om het goederenverkeer op het baanvak Ottignies-Gembloux aanzienlijk te verminderen, alsook om de kruisingen van L139/L161 te verminderen ter hoogte van het station te Ottignies. Voor deze werken werd nog geen streefdatum vooropgesteld.

Start van de werken voor het GEN op lijn 124

Eén jaar na de start van de werken voor het GEN tussen Brussel en Ottignies, is het nu de beurt aan lijn 124, tussen Brussel en Nivelles, waar de eerste werkzaamheden aanvingen op 23 april laatstleden. Over een afstand van 3,3 km, gesitueerd tussen Waterloo en Braine-l'Alleud, werd er begonnen met het verbreden van de bedding (versterking van de ondergrond en plaatsen van geluidsdempingsmuren), de aanpassing aan drie bruggen en twee ondertunnelingen, de bouw van een nieuwe overdekte parking met drie verdiepingen te Braine-l'Alleud en tenslotte de eerste fase in de bouw van een overdekte geul in Braine-l'Alleud.

Na afloop van de werken zal de lijn vier sporen tellen tussen Ukkel en Nivelles, de maximumsnelheid zal verhoogd worden van 120 km/h tot 160 km/h en alle haltes zullen gemoderniseerd worden. Bovendien komen er nog eens twee nieuwe stopplaatsen bij te Moensberg (tussen Ukkel-Kalevoet en Linkebeek, met aansluiting op de treinen van lijn 26 Halle-Vilvoorde) en Braine-Alliance (tussen Braine-l'Alleud en Lillois, deze halte zal als eindstation dienen van enkele GEN-verbindingen). Tot slot komen er nog twee kopsporen bij te Nivelles (eindhalth van het GEN).



FOTO 79-46 ↑ **FOTO 79-47** ↓ *Deze twee beelden van 23 en 27 maart 2007 tonen ons de werkzaamheden te Halanzy, waar nieuwe perrons worden gebouwd. De perrons zullen in gebruik genomen worden op 14 mei, een maand vroeger dan voorzien.*
Alain DEFECHEREUX.



Modernisering van het station Charleroi-Sud

Op 22 maart 2007 werd de eerste fase van de in februari 2004 begonnen modernisering van het station Charleroi-Sud officieel ingehuldigd. Het nieuwe uitzicht van het in 1874 gebouwde station combineert de huidige vereisten met het respect voor de originele architectuur. De gevels werden volledig gerestaureerd en twee minder fraaie aanbouwen werden afgebroken. Binnen worden de reizigers ontvangen in een nieuwe wachtzaal die met eigentijdse materialen werd bekleed: marmer, graniet en blauwe steen. Het meubilair werd vernieuwd en een aangepaste verlichting vervangt 's avonds het zonlicht dat overdag via het in 1964 geplaatste grote, opnieuw gereinigde, glas-in-loodraam binnendringt. Er werden een tiental bewakingscamera's geïnstalleerd wat het veiligheidsgevoel doet toenemen. Zeven loketten - twee voor het binnenvoer en vijf voor het internationale verkeer en voor inlichtingen - staan in het "Travel Centre" ter beschikking van de reizigers. Er werd bovendien een verlaagd loket geplaatst ten behoeve van minder mobiele reizigers. Er werd een nieuw elektronisch aankondigingsbord geplaatst om de vertrekkende treinen aan te kondigen. Dit wordt aangevuld met aankondigers in de twee tunnels en op de perrons. Bovendien werden de pictogrammen herzien, een ontmoetingspunt geopend (met de bekende stripfiguren Robbedoes en Kwabbernoot als wegwijzer) en automatische bagagekluisen geplaatst. De werken voor het inrichten van een commerciële zone in de vleugel kant Brussel zijn onlangs gestart en moeten in 2008 voltooid zijn. Er is plaats voor acht winkels en voor de nieuwe lokalen van de federale politie.

De vernieuwing van de perrons, die via de tunnel kant Namur per lift bereikbaar zullen zijn, wordt de volgende stap. Na een grondige renovatie zullen ze uitgerust zijn met afgesloten schuilhuisjes, een nieuwe verlichting en een degelijke omroepinstallatie.

Tegelijkertijd met de werken aan het gebouw en de perrons ondergaat het wisselcomplex kant Namur een grondige metamorfose. De snelheid wordt tegen eind 2008 opgetrokken van 40 naar 80 km/h, wat enkele minuten tijdswinst toelaat.

Een nieuw EBP-seinhuis wordt ondergebracht in een nieuw gebouw dat langs spoor 1, kant Brussel, wordt opgetrokken. Vanaf 2008 zal vanuit dit seinhuis geleidelijk het verkeer op de baanvakken Charleroi - Waterloo (L124), Charleroi - Tamines (L130), Charleroi - Erquelinnes (L130A), Charleroi - Couvin (L132) en Charleroi -

Court-St-Etienne (L140) worden geregeld. Ook de parkings werden vernieuwd en uitgebreid: kant Villette werd een bijkomende etage gebouwd met een capaciteit van 100 plaatsen. In de komende jaren zullen nog 300 plaatsen gecreëerd worden. De tweewielers werden evenmin vergeten want er staan 50 overdekte plaatsen tot hun beschikking in de vleugel kant Namur. De werken in Charleroi Sud, die in 2009 afgesloten moeten zijn, omvatten voor de NMBS-Groep een investering van in totaal 60 miljoen Euro.

Het GSM-R-netwerk

Op 5 april gaf Infrabel meer uitleg over de eerste fase over de implementatie van GSM-R op het Belgische net. GSM-R (GSM for Railways) is een nieuw internationaal digitaal communicatiesysteem op basis van GSM-technologie dat speciaal ontwikkeld werd voor gebruik bij de spoorwegen.

Dit zeer betrouwbaar netwerk biedt een aantal bijkomende toepassingen betreffende het toezicht en de veiligheid van het spoorverkeer (ERMTS-seininrichting ni-

veau 2 op de nieuwe lijnen 4 en 5) en het betrokken personeel. Dit dankzij de snelle en betrouwbare communicatie tussen de treinen en de vaste installaties.

De indienststelling van GSM-R maakt de plaatsing van extra antennes langsheen 3000km spoorlijn noodzakelijk. Daarnaast dient men in de stuurcabines van het rollend materieel en bij de verkeersleiding (seinhuisen, Traffic Control en verdelers ES) de nodige apparatuur te plaatsen.

Intussen werd reeds de helft van de voorziene uitrusting voor GSM-R langsheen de Belgische spoorlijnen (op 225 van de 457 voorziene locaties) geplaatst. Bij het rollend materieel is men begonnen met de aanpassingen (reeds 100 eenheden op een totaal van 1400). Alle spoorvoertuigen moeten tegen eind 2009, bij de volledige ontplooiing van het hele netwerk, geschikt zijn voor GSM-R. Daarnaast zal men 5000 draagbare toestellen ter beschikking stellen van het personeel van de NMBS-Groep.

GSM-R zal op termijn alle analoge technieken zoals de grond-treinverbinding en de klassieke GSM vervangen.



Als gevolg van de werken voor de nieuwe L25N tussen Schaarbeek en Haren werden de schitterende seinhuizen die vroeger het vormingsstation van Schaarbeek bedienden (bundels A en B) met de grond gelijk gemaakt. Beide foto's werden vlak voor de sloop genomen.

Chritian DOSOGNE.



De werken aan het GEN tussen Brussel en Ottignies in beeld

GERMOIR - MOUTERIJ



Hier de afwerking van de toekomstige halte "Mouterij". De nieuwe brug werd zopas in dienst genomen.
Christian DOSOGNE, 16 april 2007.



ETTERBEEK

MEISER



De nieuwe tunnel Shuman - Josaphat ter hoogte van de huidige halte Meiser van lijn 26.
Christian DOSOGNE, 16 april 2007.



Eén van de twee nieuwe brugdekken te Watermaal, waardoor lijn 26 lijn 161 kan oversteken. We zien hier de speciale trein het brugdek op zijn plaats zetten. Hieronder een ander zicht op het brugdek. Rechts de kraan, maar nu gericht naar het spoor richting Namur op lijn 161.
Christian DOSOGNE, 6 april 2007.

**ARCADES
ARCADEN**

WATERMAEL - WATERMAAL



Een werktrein op het spoor naar Namur, te Watermaal. De nieuwe brug van lijn 26 ligt op haar plaats. De toekomstige halte "Arcaden" zal deels op de brug liggen.
Christian DOSOGNE, 9 april 2007.



GROENENDAAL

Grond- en ophoogwerken in het Zoniënwood voor Groenendaal richting Bosvoorde. De trein rijdt naar Ottignies.
Christian DOSOGNE, 17 april 2007.

Treski : een balans

"Treski", de low-budgettrein naar de sneeuw van de NMBS, heeft de afgelopen winter vier keer gereden. De trein verbond ons land met Oostenrijk op 22 en 29 december en op 16 en 23 februari. De gemiddelde bezetting bedroeg 40%, een stijging met 10% ten opzichte van het vorige, tevens eerste seizoen. Met 600 reizigers, of omgerekend een bezettingsgraad van 90%, was de trein die vertrok op 16 februari het meest in trek. Hoewel deze resultaten niet meteen spectaculair ogen, heeft de NMBS besloten om de "Treski"-treinen ook volgende winter in te zetten.

Boven :

De "Bergland Express" van de firma TTC heeft er dan wel een succesvol seizoen op zitten. De foto toont ons de terugrit van het lege rijtuigstel, dat van Rotterdam naar Vorst-Zuid werd gesleept door de 2551.

Rosendaal, 13 maart 2007.

Michel de ESCH.

De twee andere opnames tonen ons de aankomst van de "Bergland Express" te San Candido in Italië. Vanaf Brennero werd de trein gesleept door een locomotief van de reeks E656 van de FS.

Rechts op 7 januari 2007.

Hieronder op 31 december 2006.

Fotos : Koen MONTE.





Het Franse meetrijtuig, eigendom van AEF (Agence d'Essais Ferroviaires) werd eveneens ingezet bij de testen van de TRAXX'en en vertrok terug naar Frankrijk op 6 april 2007. Tussen Schaarbeek en Châtelet werd zij achteraan gekoppeld aan P-trein 8722 en vervolgens toegevoegd aan een goederentrein. De P 8722 verlaat het station Luttre. Dominique ALLARD.

Het einde van de Benelux-treinen wekt protest op

De op stapel staande afschaffing van de Benelux in december 2007 doet in Nederland stof opwaaien. De vereniging "Rover" heeft namelijk een klacht ingediend bij de Nederlandse autoriteiten tegen de opheffing van de klassieke verbinding Brussel-Amsterdam. "Rover" oordeelt dat de vervanging door hogesnelheidstreinen een misbruik inhoudt van een machtspositie (de NS heeft HSA, de maatschappij die de hogesnelheidslijn uitbaat, nagenoeg volledig in handen). De indienstname van de nieuwe verbinding zal volgens "Rover" een prijsstijging uitlokken en daarenboven het afschaffen van de haltes in Mechelen, Roosendaal, Dordrecht en Den Haag, die op die manier hun rechtstreekse verbinding met Nederland of België zouden verliezen.

Reeks 225 Railion

Van maandag t/m zaterdag verzorgen de Railion-locomotieven van de reeks 225 nog steeds twee heen- en terugritten tussen Aachen West (AchW) en Kinkempois (NK) :

44565 NK 06.48 - AchW 08.38

44554 AchW 12.11 - NK 13.34

46415 NK 14.48 - AchW 16.28

De eerste rit tussen Aachen West en Kinkempois is een nachtrit.

Op 18 september 2005, verzorgde de 36010 uitzonderlijk goederentrein 54720 Kinkempois - Stockem.

Tijdens de terugrit naar Kinkempois werd zij gefotografeerd in de stopplaats Méry op de lijn 43 Marloie - Liège.

Julien DUCARME.



Door het inleggen van speciale treinen of gebrek aan locomotieven, kan het gebeuren dat een locomotief van de reeks 36000 (SNCF) treinen sleept op lijnen waar zij normaal niet ingezet worden. Zo reed de 36003 op 5 mei 2006 door het station van Liège-Guillemins.

Julien DUCARME.





Sedert maart 2007 huurt DLC de zwarte Class 66 met nummer 653.09 (JT9) bij MRCE. Kort na haar levering is ze gefotografeerd in Antwerpen-Berendrecht op 5 maart 2007. Het is de eerste zwarte locomotief van MRCE die ingezet wordt op het Belgische net. Sinds mei werd zij hernummerd als DE 6305.

Hans PAULUS.

✓ Het bedrijf BP Chembel gelegen in het industrieterrein van Feluy gebruikt nog steeds de twee geleasede locomotoren 303 en 304 van CMI. Voor meer details van deze machines, zie ODB 62 pagina 46 en ODB 72 pagina 57. Op 20 maart 2007 rangerden ze met een reeks ketelwagens.

Christian DOSOGNE.



↓ Tot hiertoe reed operator Fret SNCF enkel op het Belgische net op de verbinding naar Tessenderlo. Vanaf de maand april verzekert Fret SNCF regelmatig treinen naar de haven van Antwerpen, steeds met diesellocomotieven van de reeks 467400. Hier doorrit van de containertrain 26210 in Kortrijk met bestemming Antwerpen-Waaslandhaven op de Antwerpse linker Schelde-oever. Aan kop de 467462 en de 467505. Bruno MALFAIT.





Op 31 maart 2007 heeft het bedrijf Trainsport (zie ODB 78 pagina 48) een lijnstudierit georganiseerd tussen Aachen West en Antwerpen-Noord. De locomotief DE 674 van HGK (Hafen und Güterbahn Köln) was gekoppeld met drie tremelwagens van het type Fc. Deze foto werd genomen in Antwerpen-Noorderdokken bij de terugrit naar Aachen West. Sedert 30 april verzekert Trainsport de sleping van een ertstrein tussen Antwerpen-Lillo en Stolberg bij Aachen. Deze trein rijdt 's nachts, maar de terugrit van de lege wagens gebeurt overdag : 48510 Aachen West 09.12 - Montzen 09.39

- Hasselt 10.41 - Diest 11.00 - Antwerpen-Lillo 11.56. Deze trein rijdt gemiddeld om de twee dagen in de week.
Wim DERIDDER.

FOTO 79-48 Voor de allereerste keer reed ERS op het Belgische net, ter gelegenheid van een lijnstudierit voor haar treinbestuurders tussen Rotterdam en Zeebrugge-Voorhaven-West via Mechelen, Dendermonde, Gent en Brugge. Vanaf de maand juni zal ERS regelmatig rijden tussen Rotterdam en Zeebrugge (zie de dienstregeling in ODB 78 pagina 48).
Walter PINET.



1603

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 11-07-1966
Nummering : 160.003 : 11-07-1966
1603 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 11-07-1966
Oostende : 27-05-1990
Uit exploitatie : 22-03-2005 (revisietermijn verlopen)

FOTO 79-49 *Herbesthal, 29 juli 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



5524

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 28-11-1961
Nummering : 205.024 : 28-11-1961
5524 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Kinkempois : 28-11-1961
Uit exploitatie : 01-08-2005

FOTO 79-50 *Liège-Guillemins, 27 mei 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7339

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 07-1973
Nummering : 7339 : 07-1973
Stelplaatsen : Monceau : -07-1973
Kinkempois : 22-08-1973
Ronet : 01-06-1986
Stockem : 01-06-1994
Monceau / Charleroi-Sud : 12-12-2004
Uit exploitatie : 04-09-2005

FOTO 79-51 *Ronet, 23 augustus 1990.* J-L VANDERHAEGEN.



7344

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 25-09-1973
Nummering : 7344 : 25-09-1973
Stelplaatsen : Kinkempois : 11-10-1973
Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994
Antwerpen-Noord : 01-04-2003
Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003
Uit exploitatie : 04-09-2005

FOTO 79-52 *Kinkempois, 22 november 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7345

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 30-10-1973

Nummering : 7345 : 30-10-1973

Stelplaatsen : Kinkempois : 05-11-1973
Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994
Antwerpen-Noord : 01-04-2003
Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003

Uit exploitatie : 04-09-2005

FOTO 79-53 *Braine-le-Comte, 11 september 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7369

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS: 04-1974

Nummering : 7369 : 04-1974

Stelplaatsens : Monceau : 04-1973
Merelbeke : -1977
Monceau/Charleroi-Sud : 12-10-2004

Uit exploitatie : 01-08-2005

FOTO 79-54 *Ertvelde, 10 augustus 1999.*
Pierre HERBIET.



9142

Constructeur : ABR, Cockerill (3877/1963)

Levering NMBS : 03-10-1963

Nummering : 230.132 : 03-10-1963
9142 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 03-10-1963
Monceau/Charleroi-Sud : 01-10-1993
Schaarbeek : 01-01-2000

Uit exploitatie : 20-02-2005 (verkocht aan IFB)

FOTO 79-55 *Ronet, 30 juni 1997.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9154

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles - Cockerill (3889/1964)

Levering NMBS : 09-03-1973

Nummering : 230.144 : 09-03-1964
9154 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Ronet : 09-03-1964
Monceau/Charleroi-Sud : 01-10-1993

Uit exploitatie : 20-02-2005
verkocht aan Gleisfrei (I) 02-2006

FOTO 79-56 *Eprave (lijn 150 Houyet - Jemelle), 9 januari 1984.*
Pierre HERBIET.



50 jaar geleden ...



FOTO BD-261 Op 2 juni 1957 kwamen niet alleen de eerste TEE-treinen in dienst, maar ook de locomotieven van het type 204 (de latere reeks 54) maakten hun opwachting tussen Brussel en Parijs. Op 2 juni 1957 passeert de allereerste internationale trein 116 tussen Schaarbeek en Paris Nord over het kanaal van Nimy - Blaton te Nimy-Maizière. Het was de 204.001 die deze eer toekwam...
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.

FOTO BD-263 Het motorrijtuig 10.005 van de NMVB, gekoppeld met een ouder niet meer gemotoriseerd tramstel komt aan te Oostende op 27 februari 1957. Bemerkt links de 2 magnifieke seinbruggen van de NMBS op...
Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

50 jaar geleden ...



40 jaar geleden ...



FOTO BD-259 Ook al werden de laatste stoomlocomotieven van de NMBS buiten dienst gesteld in 1967, toch waren er nog genoeg buitenlandse locomotieven actief in België (ondermeer Franse en Duitse). Ook waren er nog een paar locomotieven in dienst bij de steenkoolindustrie Patience et Beaujonc te Glain (Liège). Op 9 mei 1967 stond locomotief nr. 4 in voor de rangeringen. Deze werd gebouwd door Cockerill in 1875 onder het nummer 975 voor de S.A. de Mariemont et d'Olive. Daarna werd ze overgenomen door Patience et Beaujonc.
Foto : Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

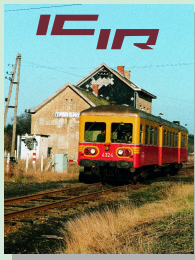
FOTO 79-57 Op 9 mei 1987 sleepte de 5114 van de stelplaats Schaarbeek uitzonderlijk een trein met langgelaste rails tot Gouvy. De aanwezigheid van de reeks 51 in deze streek is altijd zeer uitzonderlijk geweest.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

20 jaar geleden ...



Livres

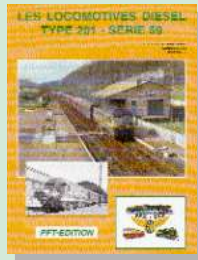
PFT-Editions



IC-IR 1984-2004

Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.

A4 - 216 pagina's
400 foto's
€ 35,00 - 1250 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.

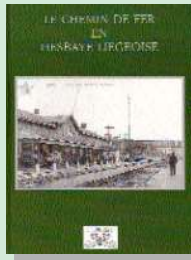
A4 - 280 pagina's



PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.

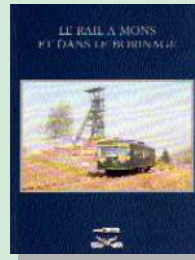
A4 - 268 pagina's
252 foto's - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

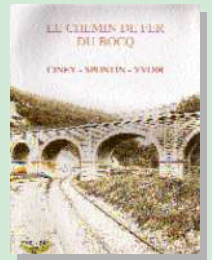
A4 - 168 pagina's
276 foto's
€ 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.

A4 - 160 pagina's
258 foto's
€ 23,50 - 750 g



LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR

Lijn 128, gisteren en vandaag

A4 - 82 pagina's
107 foto's
€ 16,95 - 550 g



ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen

Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.

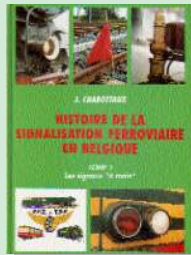
132 pagina's - harde kaft
126 kleurenfoto's
€ 27,00 - 750 g



ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1

Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Het eerste deel toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.

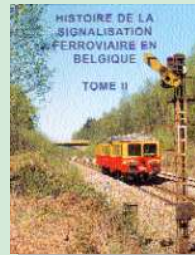
112 pagina's - harde kaft
106 kleurenfoto's
€ 25,00 - 700 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Dit eerste deel behandelt alle mobiele seinen.

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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Dit tweede deel beschrijft de mechanische seinrichting.

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



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

Op de baan

OP DE BAAN

- abonnement 2007
 - 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



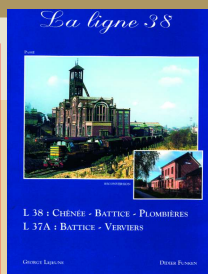
hors série n°4

LES LOCOMOTIVES SERIE 92

A4 - 80 pagina's
100 foto's

€ 14,75 - 255 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. CFL)	€ 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69	400 g
- volume II	€ 36,69	550 g
■ De buurtspoorwegen van de groep Leuven	€ 24,54	800 g
□ België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
■ Buurtspoorwegen in Brabant	€ 42,14	1300 g
□ BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g
□ Stationsarchitectuur (deel I)	€ 46,64	1050 g
□ Stationsarchitectuur (deel II)	€ 46,64	1050 g
□ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
□ La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han	€ 49,00	1300 g
□ La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN)	€ 23,00	750 g



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

NIEUW



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 Henri Scaillet vertelt op zijn typische wijze de geschiedenis van de spoorwegen en beschrijft de situaties die hij persoonlijk heeft beleefd. Het boek telt 208 pagina's. en is verrijkt met 200 z/w-foto's en schetsen - zie pagina 2.

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 78-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 78-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-07-2007; leveringsdatum: +/- 15-09-2007.

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
--------------------	--------	-----

Fotothema's

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

■ Nr. 6 :	Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ Nr. 30 ■ :	Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
■ Nr. 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 :	Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 59 :	De 5122 en 5135 in Italië	€ 10,00	75 g
□ Nr. 60 :	Chinese stoomlocomotieven	€ 10,00	75 g
□ Nr. 61 :	Reeks 62 in actie in Luxemburg	€ 10,00	75 g
□ Nr. 62 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	€ 10,00	75 g
□ Nr. 63 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	€ 10,00	75 g
□ Nr. 64 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	€ 10,00	75 g
□ Nr. 65 :	Reeks 3600 CFL	€ 10,00	75 g
□ Nr. 66 :	De 7301 tot 7335	€ 10,00	75 g
□ Nr. 67 :	Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 68 :	Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 69 :	Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 70 :	De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 71 :	De 2302 (OP DE BAAN 72)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 72 :	De roestvrije TEE-rijtuigen	€ 10,00	75 g
□ Nr. 73 :	De 5117/5001 (zie OP DE BAAN 74)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 74 :	Locomotieven reeks 20 - groen	€ 10,00	75 g
□ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
□ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 77 :	Homologatietritten (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ N° 78 :	De 8020 van CUP	€ 10,00	75 g

FOTOTHEMA 79 : TRAXX

Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.) - Mededeling FOTOTHEMA 79



Dit bevat 10 foto's over de homologatietritten van de TRAXX'en die zullen ingezet worden tussen Antwerpen en Noorderkempen vanaf september 2007 en december tussen Brussel en Amsterdam.

Allerlei

Pin's

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

Postkaarten

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

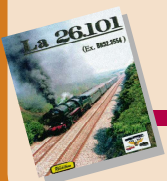
LOCO-kalenders

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

□ **LOCO 2007 :** € 10,00 550 g

DVD

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



De 26.101 op DVD

Bestelling en verzendkosten

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

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

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

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

