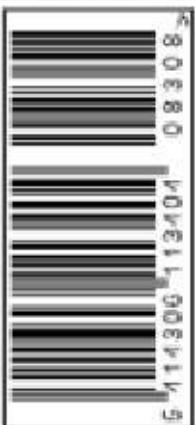


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 83 - februari 2008 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

2008 is zonder twijfel een belangrijk jaar in de geschiedenis van onze vereniging: wij vieren onze twintigste verjaardag! 20 jaar geleden kwam een handvol prettig gestoorde zielen bijeen: de stichters van PFT-TSP. Vanaf de eerste dag was de bedoeling duidelijk: breng alle treinliefhebbers van het land samen! Reeds snel zagen onze tijdschriften EN LIGNES en OP DE BAAN het levenslicht. Er werd een hele weg afgelegd: van fotokopieën tot een volwaardig tijdschrift in veelkleurendruk dat nu volautomatisch wordt verzonden. 20 jaar passie in het teken van het spoorwegpatrimonium met een ongeëvenaarde materieelverzameling, een overvloed aan boeken, talrijke uitstappen... Dit alles dank zij u, abonnees, waarvan talrijken reeds een abonnement hebben vanaf het eerste nummer. 2007 was een goed jaar maar 2008 wordt nog beter. Dank aan allen die hun abonnement reeds hebben vernieuwd, dank aan allen die het nieuwste boek over de livreeën van de lijndiesels reeds kochten of bestelden. Haast u, de voorraad daalt zienderogen. De opbrengsten die TSP verkrijgt uit haar activiteiten worden volledig geïnvesteerd in de aankoop van nieuw materieel, de toeristische uitbating van lijn 128 en het restaureren van het bewaarde materieel in Saint-Ghislain. Onze beste wensen voor 2008 en veel leesgenot.



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 : Voies Ferrées, in nieuwe staat. Nrs. 1 t/m 115 (09/80 t/m 09/99), en het tijdschrift Trains (USA) van 1994 t/m 2004. Vraagprijs € 4 per nummer.
☎ +32 (0)2 376 25 07, liefst 's avonds.

TE KOOP: Märklin-locomotief 103 113-7 DB. Onberispelijke staat in originele verpakking. Prijs € 90. Petithan M., ☎ +32 (0)86 38 90 92 of ☎ +32 (0)4 241 26 40 (namiddag)

GEZOCHT : in het kader van onderzoekswerk i.v.m. de lijn Piéton-Leval, wens ik oude treingidsen van de Belgische Staat, periode 1870-1879, te consulteren. Wie kan Helpen?
andre_biaumet@yahoo.fr
andre.biaumet@B-RAIL.be
☎ +32 (0)478 48 04 49
☎ +32 (0)65 58 25 17

Rechtzettingen

OP DE BAAN 80
pagina's 25-26: meerdere lezers lezers hebben ons gecontacteerd i.v.m. de inzet van de locomotieven van de werkplaats Ciney.

-P. 25, laatste alinea : type 31 vervangen door type 41.

-P. 26, 3de alinea: **Brossel-motorwagens type 552** schrappen. Zij werden nooit ingezet te Ciney, maar wel in St.-Niklaas-Waas. Van 1950 tot 1956 waren volgende stoomlocomotieven toegewezen aan Ciney, tussen haakjes het aantal dagen van hun inzetreeks: in 1950, 1951 en 1952: types 41 (3) en 81 (3); in mei 1954: type 81 (2), vertrek van het type 41 en afgelost door het type 96 (3); in mei 1955: types 81 (2) en 96 (2); in juni 1956 : type 81 (2), terugkeer van het type 41 (2) ter vervanging van het type 96.

OP DE BAAN 82
pagina 52 : op de foto bovenaan : trein **40165** Genk-Zuid - Novara en niet 41527.

pagina 46 : het eerste station van Hergenrath werd gesloten op 1 juni 1956. Het gebouw werd afgebroken in 1976.

TSP-agenda

- **Op zaterdagen en zondagen in januari en februari**: als het gesneeuwd heeft: ritten met de 4605 op lijn 128. Schrijf op voorhand in (zie ODB 82 middenkatern). U krijgt bevestiging via e-mail of telefoon.
- **Zaterdag 16 en zondag 17 februari**: rond Brussel met de P8. (64.169).
- **Zaterdag 29 maart** : pendelritten Statte - Marchin met P8 (64.169).

De grote reis naar Egypte, voorzien voor oktober 2008, werd van het programma geschrapt. De beperkte bewegingsvrijheid en veiligheidsvoorschriften maken ons reisprogramma onmogelijk. Een andere reis wordt bestudeerd.

Saint-Ghislain Grote ruilbeurs

Volgende ruilbeurs zal plaatsvinden op **26 april 2008** en niet op 10 mei zoals eerder vermeld in onze agenda.



OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door de vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armandt BEERLANDT, Roger, Marco CACCOZZA, Gwenn CORBISIER, CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Claude DEFECHEREUX, Pierre DE GREEUW, Henk DE JONG, Simon DERIDDER, Michel DUHAUT, Philippe GOUSSET, Tomas GUERY, Michel HANSENS, INFRABEL, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy, MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MAURISSE, Tomas MEYER-EPPLER, Georges NEVE, Th. NICOLAS, de NMBS, Charles OCSINBERG, Hans PAULUS, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, Yves STEENBRUGGEN, D. THIELEMANS, Nico VANDEBUERIE, Christian VANHECK.

OP DE BAAN

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

Adres

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnementen 2008

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

Betalingsmodaliteiten

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

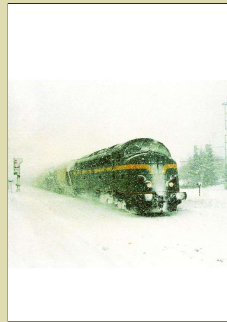
Wil u zich actief inzetten bij het TSP, aan het onderhoud van lijn 128 of de restauratie van het materieel in Schaarbeek of Saint-Ghislain ? Contacteer dan :

Schaarbeek : Geert Packet : ☎ +32 (0) 496 96 56 00
ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail (St.-Ghislain) :
Baudouin Dieu : ☎ +32 (0) 475 95 68 93
Le Chemin de fer du Bocq (L. 128) :
Xavier Vermeire : ☎ +32 (0) 479 91 05 26

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

OP DE BAAN 83 - FEBRUARI 2008



VOORPAGINA :

FOTO 83-01 Op 26 januari 1984 levert de 5319 een gevecht met een zware sneeuwstorm in het station van Bertrix. Zij sleept een trein met Solvay-chemicaliën naar Frankrijk.

Zij is de laatste van deze reeks in oorspronkelijke uitvoering.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ACHTERPAGINA

FOTO 83-02 Tijdens onze reis van 27 oktober werd een ontmoeting gesimuleerd met motorwagen N 10490 van ASVI ter hoogte van de cokesfabriek van Marchienne. TSP.

FOTO 83-03 Een Secorail-locomotief BB 63000 in het station van Momignies naast de afgestelde 6086 en 6019. Pierre HERBIET.

I N H O U D

TSP tot uw dienst - Voorwoord 2

Nieuws uit eigen huis 4

Spoorwegen in Armenië 8

De CUP-steengroeven 10

Buitenlandse actualiteit 20

Belgische actualiteit 30

Statistieken 30

Elektrische locomotieven 30

Diesel locomotieven 34

Motorstellen 38

Rijtuigen - Wagens 39

Allerlei 40

Privémaatschappijen 46

De CCM-steengroeven 50

Schrappingen 54

Belgisch materieel in Italië 56

Gisteren - Vandaag: Tailfer 59

Er was eens ... 60

Portret : gelede rijtuigen 64

TSP-boetiek 66



Reizen

Zaterdag 27 oktober

Brussel - Couvin was onze tweede en laatste reis van dit seizoen. Zij vond plaats op zaterdag 27 oktober. Om het organisatorisch eenvoudiger te maken - en alles in overeenkomst met de nieuwste richtlijnen - werd voor een identieke treinsamenstelling gekozen als op 25 augustus. De trein bestond uit een stam M2-rijtuig van de NMBS-Holding, ingesloten door de 1603 CFL en 6077.

Het vertrekpunt was zoals steeds Brussel-Zuid. Te Monceau werd een ontmoeting georganiseerd met de N 10490, een gerestaureerd tramrijtuig van ASVI, dat een speciale rit verzorgde op het metro-net van Charleroi. Vervolgens ging het via

de lijnen 140 en 130 naar Jemeppe-sur-Sambre en Châtelet, voor een ultieme ontmoeting met de laatste mechanische seinen. Verder langs lijn 132 tussen tussen Sambre en Maas naar Mariembourg en Couvin, het eindpunt van lijn 134.

Het was een reis zonder veel franjes, maar ze bood wel de mogelijkheid enkele lijnen te verkennen die weinig bezocht worden.

Weekend van 3 en 4 november

Gedurende 10 dagen organiseerde de NMBS-Holding een tentoonstelling in Brussel-Noord naar aanleiding van 50 jaar TEE. Ook het NMBS-museum was uitzonderlijk geopend. TSP had de 1805 uitgeleend voor twee dagen. Andere prestigieuze locomotieven waren eveneens op het appel.

Weekend van 15 en 16 december

Talrijke leden stellen zich de vraag waarom deze twee voorziene dagen, waarop

de P8 zou worden ingezet voor ritten rond Brussel, werden geannuleerd.

Het antwoord is eenvoudig: een artikel in de nieuwe reglementering - wat betreft de technische keuring van het materieel - was onduidelijk: het legde een volledige technische keuring op voor het ingezette materieel. Deze bijkomende onkosten waren zo hoog dat de inkomsten deze nooit zouden dekken.

Maar niet getreurd: deze ritten worden terug voorzien met Sint-Valentijn!

Zondag 2 december

Sinterklaas bracht op 2 december een bezoek aan "CFB". Bij deze gelegenheid werd een motorwagen ingezet. Sinterklaas deelde wafels en warme chocolademelk uit aan de 70 enthousiaste deelnemers in de 4605.

Er wachtte iedereen een warme ontvangst in het station Dorinne-Durnal. Van harte dank de aan milde weldoener voor zijn steun aan "CFB" en aan TSP in het algemeen.

De 210.077, op kop van vier M2-rijtuigen met achteraan de 1603, langs het riviertje l'Eau d'Heure, juist voorbij het station Ham-sur-Heure op lijn 132 Charleroi - Mariembourg.

Voorschriften in de nieuwe reglementering verplichtten ons om tweemaal met het zelfde materieel te rijden.

TSP.





Musée du Rail

Een grote toeloop op zaterdag 8 december voor de ruilbeurs in "ESPACE TRAIN - Le Musée du Rail" in Saint-Ghislain. Er werd 250 meter aan tafels verhuurd aan de standhouders, zelfstandigen of liefhebbers. Enkele gekende modelbouwers vormden een extra aantrekkingspunt.

Wie aanwezig was in Saint-Ghislain heeft zeker opgemerkt dat onze 202.020 terug rijvaardig is. Enkele technici met veel ervaring hebben, op vrijwillige basis, haar motor hersteld. Zonder twijfel zal de 202.020 weer present zijn op de volgende reizen, alhoewel zij met zachtheid zal moeten behandeld worden.

Bij de 26.101 is men gestart met het verwijderen van de vlampijpen, een eerste stap in haar revisie.

De beschadigde verlaag op de 5941 wordt hersteld en een M1-rijtuig wordt klaargemaakt voor het seizoen 2008.

Wenst u te helpen in Saint-Ghislain: contacteer dan Baudouin DIEU: +32 (0)475 95 68 93.

Materieel

De restauratiewerken aan het materieel gaan verder te Schaarbeek. De 5183 staat in de grondverf, de definitieve livree kan nu worden aangebracht. Tenslotte moeten nog de laatste afregelingen gebeuren.

Een van onze K-rijtuigen is een ware werf: het moet een "superrijtuig" worden met buffet, geluidsinstallatie enz. Dit rijtuig zal zonder twijfel uitgroeien tot restauratierijtuig...

Wenst u te helpen in Schaarbeek?

Contacteer dan Geert PACKET:

+32 (0)496 96 56 00.

Lijn 128

Na een zeer geslaagd seizoen gaan de vrijwilligers nog niet op hun lauweren rusten maar werken zij onverdroten verder...

MW 4605 werd niet overgebracht naar Saint-Ghislain, maar is ter plaatse gebleven voor extra ritten tijdens het winterseizoen. Wij rekenen op sneeuw, zodat de 4605 kan worden ingezet om iedereen te laten genieten van deze prachtige lijn in een winters landschap. Er zijn reeds 40 inschrijvingen.

Op het terrein worden de alles overwoekerende struiken verwijderd. In de tunnel van Spontin moeten voor het seizoen van 2008 alle loszittende stenen worden verwijderd, zodat men kan beginnen met het injecteren van beton. Deze werken vereisen de inzet van speciaal materieel zoals

de "Comet", enkele jaren geleden aangekocht door TSP.

Wenst u in een toffe ploeg uw spieren op een gezonde manier te ontwikkelen?

Contacteer dan Xavier VERMEIRE:

+32(0)479 91 05 26.

En in 2008 ?

2007 heeft ons geleerd dat wij voor het organiseren van onze reizen op een andere manier moeten tewerk gaan.

Zo moeten wij rekening houden met een langere termijn voor het behandelen van onze aanvragen en technische keuringen, waarvoor wij reeds de nodige maatregelen hebben getroffen.

Wij hopen, zoals steeds, originaliteit, technische en financiële middelen met elkaar te verzoenen.



FOTO 83-05 Ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de oprichting van de TEE, heeft de NMBS op 3 en 4 november 2007 op spoor 1 van Brussel-Noord een materieel tentoonstelling georganiseerd. Waren aanwezig: de 1501, de 1601, de 1805 van TSP, de 5166, de 5404 en beide TEE-rijtuigen die door de NMBS te Haine-Saint-Pierre worden bewaard. De overbrenging van het materieel gebeurde door de 201.010 van het Historisch Erfgoed van de NMBS. Hierboven de doorrit te Mons van de 201.010 die de 1805 van TSP, de 5404 en de 5166 sleept.

FOTO 83-06 De 1805 op spoor 1 van Brussel-Noord, twee TEE-rijtuigen, de 5404 en 5166.
TSP / Tommy MAEREMANS.





Onze verzameling groeit

Sinterklaas heeft ons verwend dit jaar. Hij bracht ons twee nieuwe locomotieven: een Cockerill-locotractor, gelijk aan de reeks 91 van de NMBS, en een kleine tweeassige stoomloc van La Meuse. Deze locs zijn ons geschonken door een lid. Langs deze weg wensen wij hem nogmaals hartelijk te danken!

De Cockerill-locotractor werd in 1954 gebouwd en kreeg het nummer 3405. Tot 2000 was hij in gebruik bij Prayon Rupel te Willebroek.

Deze loc is rijvaardig, niettegenstaande zijn onfris voorkomen, zowel binnen- als buitenkant. Zij is op 13 november 2007 van Warnant naar Spontin overgebracht waar ze onmiddellijk werd ingezet voor werktreinen op de *Chemin de Fer du Bocq*.



↑ **FOTO 83-04** - ↓ **FOTO 83-07** *Bovenaan zien we het laden van de loc op een speciale dieplader te Warnant, onderaan het vertrek naar Saint-Ghislain.*
TSP / Christian AUCQUIERE.



FOTO 83-08 *Op 13 november 2007 komt de Cockerill-locotractor aan te Spontin. De vrachtwagen positioneert de dieplader op het spoor om de locomotief te lossen.*
TSP / Christian AUCQUIERE.



FOTO 83-09 Op 2 december 2007 bracht Sinterklaas een bezoek aan "le Chemin de Fer du Bocq". Na een rit met de 4605 werden snoepjes en warme chocolademelk uitgedeeld aan de kinderen in het station Dorinne-Durnal. Wie herkent hier de heilige man met zijn zwarte pieten?

FOTO 83-10 Sinterklaas had nog een Cockerill-locotractor bij voor de ijverige ploeg van "le Chemin de fer du Bocq". De ploeg van Saint-Ghislain kreeg een stoomlocomotief "la Meuse" als sinterklaasgeschenk. TSP.



Spoorwegen in Armenië



FOTO 83-11 ↑ Sinds het uiteenvallen van de voormalige U.S.S.R in 1992, worden de Armeense Spoorwegen (Armiaskana Zeleznaja Dorgo) aan hun lot overgelaten. Het materieel en de infrastructuur bevinden zich in erbarmelijke staat, zoals blijkt uit deze foto's. In 2007 heeft de regering een internationale aanbesteding gedaan voor een concessie van 30 jaar (+ 20 jaar in optie) voor het gebruik en de modernisering van het net. Armenië bezit echter niet de nodige fondsen om het net te onderhouden. Deze zomer ontving men twee aanbiedingen, één van Rusland en één van Indië. De winnaar zou op 15 januari 2008 gekend moeten zijn. Op 23 augustus 2007 sleept de aftandse VL8-564 een goederentrein vanuit Jerevan (de hoofdstad van Armenië) naar Artanish, hier te Shorzha. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 83-12 ↓ Op 21 augustus 2001 wacht de VL8-115 op haar vertrek in het station van Ararat. Links achteraan op de foto, bemerkt men de bergen nabij de grens met Azerbeidzjan. Deze dubbele VL8 zijn zeker nog nooit herschilderd, noch schoongemaakt, noch gereviseerd sinds hun bouw... Op de zijwanden ontbreken vensters, andere zijn vervangen door eenvoudige ijzeren platen... Thierry NICOLAS.





FOTO 83-13 Het Armeense net strekt zich uit over 845 km, op een hoogte van 1520 m, en is volledig geëlektrificeerd onder 3 kV spanning. Armenië bezit een gemeenschappelijke grens met Turkije, Iran, Georgië en Azerbeidzjan. Op 23 augustus 2007 is in de omgeving van Masis, de motorwagen ER2-8002 in erbarmelijke staat, op weg naar de berg Ararat, gelegen in Turkije. De besneeuwde top van dit vulkanische massief situeert zich op 5165 meter. Volgens de Bijbel, zou de ark van Noach er gestrand zijn. Yves STEENEBRUGGEN.

FOTO 83-14 De VL10-825 is één van de zeldzame machines in goede staat. Op 22 augustus 2007, sleept zij een goederentrein naar Tilik, langs de Turkse grens. Het dorp zichtbaar linksboven bevindt zich in Turkije. Door historische conflicten, is de grens met Turkije hermetisch afgesloten. Er is geen enkele overgang mogelijk. Het park omvat 38 elektrische locomotieven van het type VL8, 36 van het type VL10 en 66 motorstellen ER2. De Armeense Spoorwegen zouden binnenkort door een Russisch of Indische vennootschap opgekocht worden. Thierry NICOLAS.





CARRIÈRES UNIES DE PORPHYRE

In de loop van de maand september 2007 nam de steengroeve van Lessines (CUP - Carrières Unies de Porphyre) haar tweede ex-NMBS locomotief reeks 80 in dienst. Voor ons een dankbare gelegenheid om een korte historische schets te geven van deze steengroeve en uiteraard van het fijnmazig industrienet dat de groeve bediende.

Een net trouwens dat op zijn hoogtepunt bij de honderd kilometer spoor telde.

Te Lessines vinden we een zeer belangrijke afzetting van porfier of purpersteen. Buiten Lessines vinden we in België alleen nog dergelijk gesteente in Quenast, Bierghes en Bois-de Lessines.

Porfier is een vulkanisch gesteente dat ongeveer 435 miljoen jaar geleden ontstond uit de afkoeling van magma. Het is beenhard. Alle andere in België geëxploiteerde gesteenten zijn zogenaamde afzettingsgesteenten, zoals graniet, kalksteen, zandsteen, marmer enzovoort.

De vier porfiervindplaatsen zijn ondergronds rechtstreeks met elkaar verbonden. Te Lessines steeg het magma destijds niet tot aan de aardkorst, zoals in de vulkanen. De exploiteerbare oppervlakte van Lessines en Bois-les-Lessines strekt zich uit over drie tot vier kilometer. Tot hoe diep het gesteente zit is niet geweten, in de groeve van Lessines gaat men tot 110 meter.

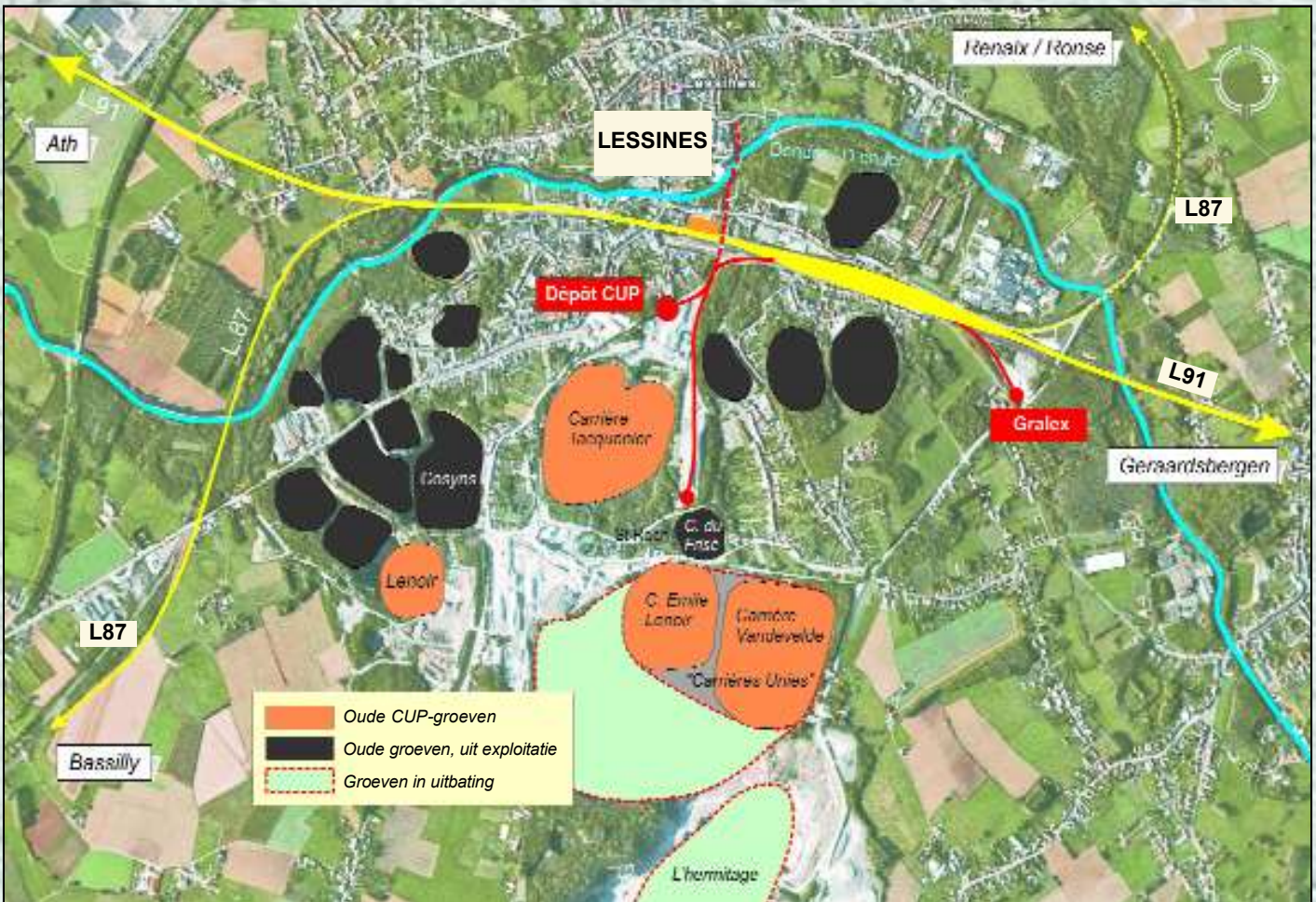


De groeve van Tacquenier: sorteren en laden van kasseien. De kasseien worden gesorteerd volgens maat en kwaliteit. Op de achtergrond zien we de helling van de breekwerf. Kleine laadwagentjes worden door een ketting naar boven getrokken.

Prentbriefkaart Van Cromphout, Lessines, verzameling: Michel DUHAUT.

FOTO 83-15 ↑ Dezelfde plaats, maar in 2007! De RT.80.02 (ex-8034) rangeert een ballastrein onder de stortbakken. Lessines, 14 oktober 2007. De foto werd wel vanuit een andere hoek genomen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Porfier werd al in de middeleeuwen gebruikt, maar de steengroeve van Lessines heeft haar ontwikkeling en expansie toch vooral te danken aan de technologische vooruitgang en de verbetering van de infrastructuur:

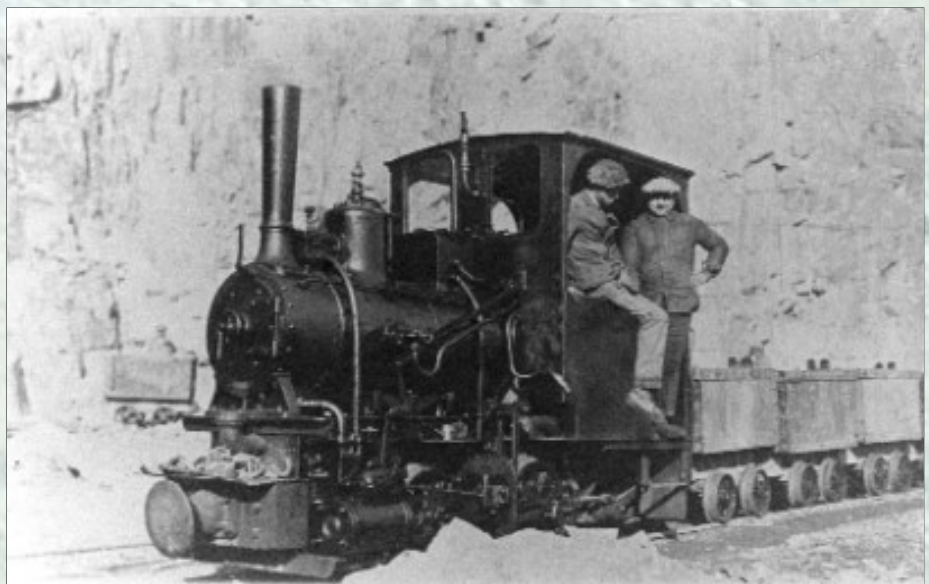
- de ontwikkeling van de stoommachine: dé belangrijkste zweepslag voor de exploitatie. De eerste stoommachine werd in 1833 in de vestiging van Tacquenier in dienst genomen. Via een hellend vlak sleepte ze het gesteente naar boven;
- de eerste kanalisatie van de Dender op het einde van de 17de eeuw, waardoor boten tot 80t het transport naar Vlaanderen en Nederland konden verzorgen;
- vanaf 9 april 1855 de spoorlijn Ath - Geraardsbergen (aangelegd door de "Chemin de fer de Dendre et Waes" maar van in het begin geëxploiteerd door de Belgische Staat), waardoor kasseien konden verkocht worden in gans België en de aangrenzende landen;
- de tweede kanalisatie van de Dender, afgewerkt in 1867, waardoor de tonnenmaat van de schepen verhoogd werd tot 300t;
- het in gebruik nemen in 1880 van de lijn Bassilly - Lessines (Belgische Staat).

De volgende cijfers geven een duidelijk beeld over de evolutie van de groeven:

- in 1812 haalden 300 arbeiders 6400 ton steen naar boven, 3.000.000 kasseien;
- in 1895 haalden 1650 arbeiders verdeeld over acht vestigingen 442.500 ton naar boven, 16.900.000 kasseien;
- in 1913 haalden 24 groeven met in het totaal 4575 arbeiders een productie van 2.000.000 ton steen en 30.470.000

kasseien.

Op de vooravond van WOII was het aantal arbeiders echter gezakt tot 2.000. Dit was vooral het gevolg van de zware economische crisis en uiteraard van gemoderniseerde exploitatietechnieken, die veel minder handenarbeid vereisten.



Voor 1914 waren in de groeve van Tacquenier de kabelwagentjes slechts geïnstalleerd tot op de eerste niveau. Kleine stoomlocomotiefjes brachten de wagentjes tot aan de voet van het hellend vlak naar het tweede niveau. Verzameling M. DUHAUT.

Na de oorlog gaat het systematisch bergaf, wat resulteert in het sluiten van de meeste vestigingen in 1949 en 1950.

Uiteindelijk bleven alleen CUP en de steengroeve van L'Ermitage over. De CUP ontstond op 4 juli 1919 door de fusie van vijf groeven, namelijk: Tacquenier, Lenoir Frères, Lenoir Emile, Saint-Roche (twee vestigingen) en Bierghes. De steengroeve van Vandevelde komt er pas bij in 1949.

Nieuwe exploitatiemethodes deden het aantal werknemers verder dalen tot 450 in 1958. Dat jaar ook werd de productie van kasseien gestaakt. Op dat ogenblik bleven er te Lessines maar twee ontginningsgroeven meer over: de CUP (die ook de groeve van Bierghes exploiteert) en de groeve van l'Hermitage (uitgebaat door de Carrières de Porphyre de Quenast-Gralex). De huidige steengroeve van de CUP te Lessines bestaat eigenlijk uit de vroegere vestigingen van Vandevelde en Lenoir Emile. Ze vormen samen één grote uitgestrekte groeve. Beide ontginningsplaatsen stellen echter vandaag slechts een honderdtal mensen te werk!

Vrijwel alle steengroeven te Lessines hadden hun eigen - vaak erg uitgebreid - industrieel spoorwegnet!

Lang voor de komst van de echte spoorweg werd er te Lessines al gespoord. De oudste lijn dateert van 1839 en verbond de groeve van Gosez (later Notte) met de Dender. Het was een smalspoorlijntje.

Meestal kon men vier soorten netten onderscheiden:

- een net voor de grond- en graafwerken;
- een net op de bodem van de groeve om de stenen af te voeren;
- een net boven, om de verschillende groeven met elkaar te verbinden;
- één of meerdere aansluitsporen naar de grote spoorweg te Lessines of Lessines-Carières.

De sporen onderaan de groeve en voor de grondwerken hadden doorgaans een breedte van 60 of 75 cm. Ze waren verplaatsbaar en op verschillende plaatsen waren er kleine draaischijven om de wagentjes in de juiste richting te sturen.

In 1876 installeerde de vestiging van Tacquenier een mechanisch systeem met kettingen om de wagentjes te verslepen.



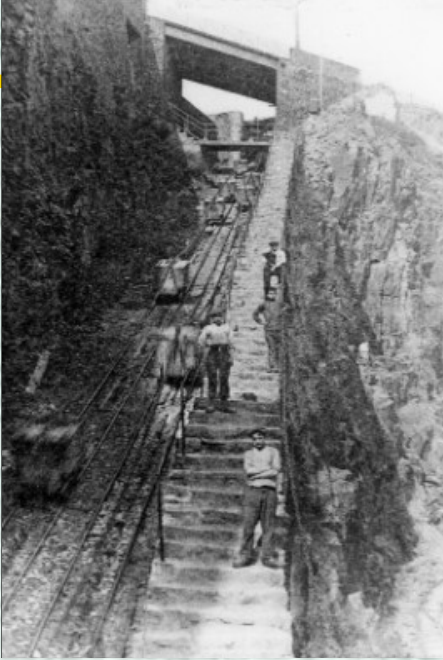
Deze twee foto's tonen het diepste punt van de groeven Tacquenier en Cosyns met de talrijke verplaatsbare, in waaivorm aangelegde sporen, tot tegen de ontginningsplaats voor de afvoer van de stenen naar de verwerkinginstallatie. De onderste foto dateert van 1920.

Verzameling Michel DUHAUT.



Een zicht op de bodem van de steengroeve, vlak bij het boorvlak. We zien een wirwar van Decauville-spoor, draaischijven en wissels waardoor alle ontginningspunten bereikbaar waren. Linksachter een hellend vlak langswaar de wagentjes door middel van een trek-kabel werden opgehesen.

Prentbriefkaart Hanon, verzameling M. DUHAUT.



Een hellend vlak van Tacquenier. Sedert de fusie van de vijf groeven die de CUP vormden, werden de verschillende ontginingsplaatsen met de liften van Tacquenier verbonden via tunnels met dubbel spoor. In het totaal omvatte deze mechanische bediening ongeveer 10 kilometer spoor waarop voortdurend een duizendtal wagentjes reden. De geladen wagentjes werden langs het linker spoor omhoog getrokken. Verzameling Michel DUHAUT.

Bij de fusie van de verschillende groeven bereikte dit "kettingnet" een lengte van ongeveer 10 kilometer, waarop zich ongeveer duizend wagentjes verplaatsten aan een snelheid van 1 meter per seconde.

Het verbond de verschillende exploitatieniveaus met de werkplaatsen via een hellend vlak.

Toen in 1855 de "grote spoorweg" ook te Lessines een feit was, zochten de verschillende steengroeven vanzelfsprekend aansluitingsmogelijkheden. Voor deze die dichtbij een station lagen was het probleem snel opgelost.

De verder afgelegen groeven echter moesten of samen werken, of zelf voor een soms kilometerslange aansluiting zorgen. Bittere en soms langdurige onderlinge conflicten waren hiervan het gevolg.

Uiteindelijk waren er in totaal zes aansluitingen te Lessines en drie te Lessines-Carières.

Vandaag blijven er daar twee van over:
- de CUP, met een vrij belangrijke omzet van ballast;

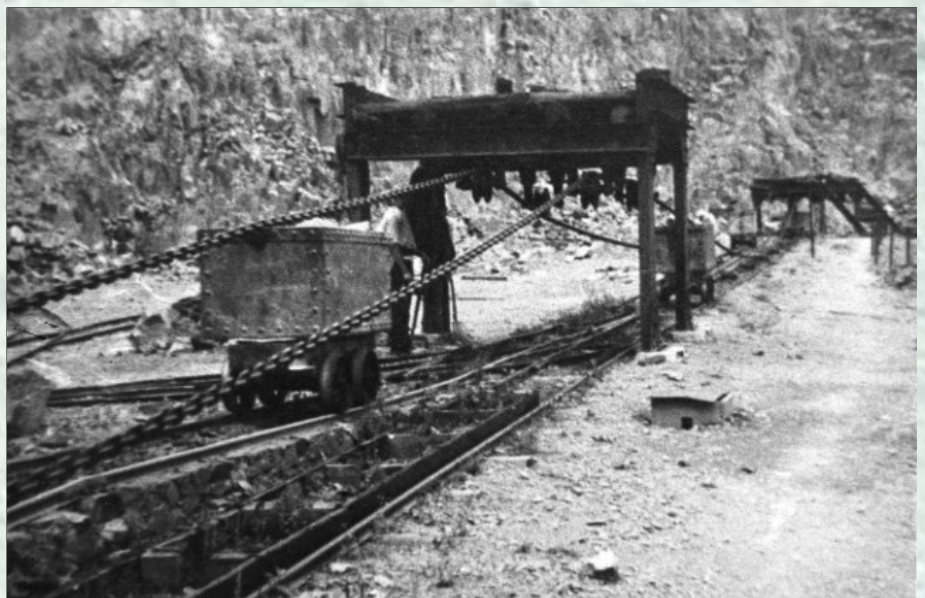
Het kettingsysteem van de groeve van Tacquenier. Een beladen wagentje rijdt de helling af. Op het ogenblik dat het terug naar omhoog moet wordt het door een klauw gegrepen en via het kettingkatrolsysteem naar boven getrokken. Verzameing Michel DUHAUT.



Het sporencomplex aan de voet van de lift van Tacquenier op 14 september 1953. Twee maal vier sporen leidden de wagentjes, voortbewogen door een ketting zonder eind, naar de liften. Elke lift bestond uit vier kooien. Simultaan reden vier geladen wagentjes de kooien binnen en duwden vier lege wagentjes aan de andere zijde naar buiten. Deze lege wagentjes kwamen op de sporen aan de andere kant terecht, (zie midden de foto), en reden onder de "kettingsporen" door, die de lege wagentjes ophaalden. De gehele beweging maakte alleen gebruik van de wetten van de zwaartekracht. Het afremmen en stoppen van de wagentjes gebeurde door remmen op de sporen. Verzameling TSP.



Het hellend vlak van de groeve Brassart was voorzien van twee dwarssporen. De trekkabel is zichtbaar tussen de rails. Deze platte kabel wordt op- en afgerold op een grote windas van de aandrijvende machine. De wagentjes worden in de laadbak van de lift geduwd. Verzameling Michel DUHAUT.



- de Carrières de Porphyre de Quenast (Gralex) die sedert 1988 nog slechts over een kort laadspoor beschikt, aangezien de ballast vanuit de groeve per vrachtwagen wordt aangevoerd. In feite wordt de aansluiting sedert enkele jaren niet meer gebruikt.

Door het steeds groter wordend transportvolume werd het station van Lessines in de loop der jaren verscheidene keren aangepast en uitgebreid. Kijk maar naar het groeiende aantal wagens dat in Lessines moest behandeld worden: 86.095 in 1908, 116.807 in 1910, 131.274 in 1912.

Voor 1940 kwam het station van Lessines net na de haven van Antwerpen, voor wat betreft de omzet aan afgewerkte producten. Het werd dan ook een station eerste klasse!

Het station van Lessines-Carrières ligt langs lijn 87 Bassilly - Lessines - (Ronse) en werd in 1880 in gebruik genomen. Oorspronkelijk bestond het uit zes sporen, uitgebreid tot negen in 1920 en nog later zelfs tot dertien! Er was voortdurend druk verkeer.

Met de achteruitgang van de steengroeven verloor uiteraard ook het station aan belang. Gaandeweg werden de installaties vereenvoudigd en vandaag rest nog slechts het hoofdspoor voor de bediening van Dupuis te Ollignies. Dit bedrijf levert betonnen dwarsliggers aan Infrabel.

Bij de wederopbouw na WO I ontbrak het echter niet aan grootse plannen, die echter nooit werden uitgevoerd:

- een eerste plan voorzag in de uitbouw van een groot vormingsstation te Lessines-Carrières, waar dan alle verkeer zou geconcentreerd worden.
- een tweede project voorzag de aanleg, in open veld, van een compleet nieuw vormingsstation te Papignies om daar alle verkeer te concentreren.

Andere, nooit gerealiseerde plannen waren nog:

- het bouwen van een wagenwerkplaats te Houraing
- de bouw van een stelplaats voor locomotieven in de buurt van de vroegere aftakking van lijn 90 en lijn 87 naar Ronse. (Er wordt echter in 1926 wel gewag gemaakt van een kleine, tweesporige loods.)

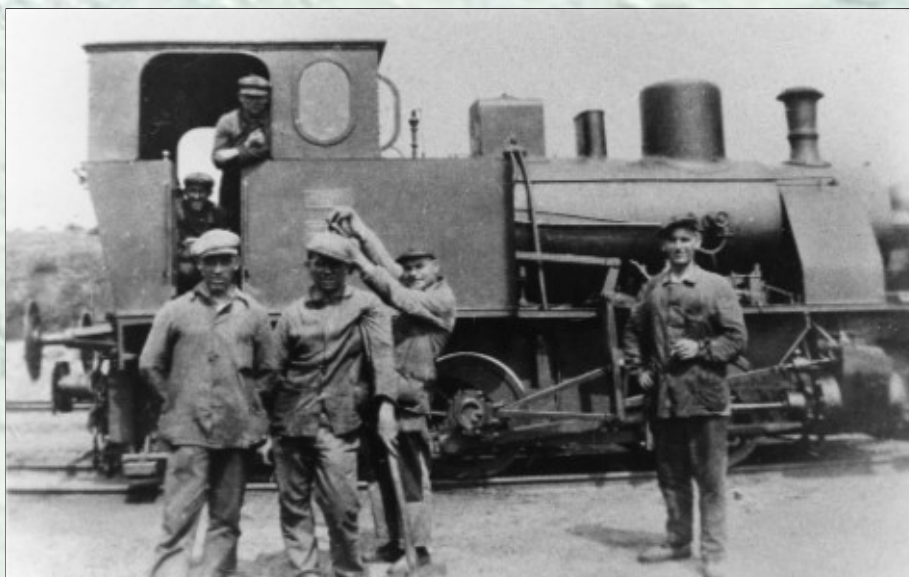


De groeve Vandevelde telde twee hellende vlakken voor draagkarren op het enige dwarsspoor. Twee luchtbruggen, verbonden met een kettingsysteem en katrollen, verzekerden doorlopend het transport en vulden nonstop onderaan de lege wagentjes. Een van de luchtbruggen is opgehangen aan een windas, zichtbaar rechts op de foto.
Prentbriefkaart Hanon, verzameling Michel DUHAUT.



De breekmolen van Tacquenier. De wagentjes worden van beneden naar boven getrokken door het kettingsmechanisme. Op de voorgrond zien we twee kleine platte wagens voor het vervoer van afval. Wagens van de Belgische Staat worden onder-tussen beladen.
Verzameling Michel DUHAUT.

↓ Rond 1905 leverde Orenstein & Koppel (Berlin) aan Lenoir Frères twee tenderlocomotieven voor normaalspoor. Zij waren voorzien van twee soorten buffers voor het slepen van werfwagens en wagens van de Belgische Staat. Op de foto zien we "Joséphine". De tweede loc kreeg de naam "Marianne".
Verz. Michel DU-



Het tractiepark

De CUP bezat een twintigtal stoomlocomotieven, waaronder verschillende Cockerill's met verticale stoomketel. Deze - zeker niet volledige - lijst werd samengesteld op basis van getuigenissen van gewezen werknemers :

- "Cécile", spoorbreedte 0,800 m komende van Lenoir Frères, bestemd voor het "bodemwerk";
- "?" normaalspoor, komende van Saint-Roch;
- "?" normaalspoor, komende van Saint-Roch.

Volgende zeven kwamen van de steengroeve Vandeveldde:

- type II nr. 1105/1881, meterspoor;
- type III nr. 1980/1897, meterspoor;
- type III nr. 3021/1922 "Germaine", meterspoor;
- type III nr. 3121/1927 "Paula", meterspoor;
- type IV nr. 2032/1898 normaalspoor;
- type IV nr. 2339/1902 normaalspoor;
- "Adèle" komende van bij Vandeveldde, toegewezen aan Lenoir Emile, gebruikt voor het rangeren en het verwarmen van de ketels met teer.

Acht tweeassige tenderlocomotieven:

- "Princesse Emma", constructeur onbekend, komende van Lenoir Emile of Frères, spoorbreedte van 0,800 m. later normaalspoor. en kort na 1922 geschrapt;
- "Marthe" en "Louise", constructeur onbekend, komende van Lenoir Frères, na de Eerste Wereldoorlog geschrapt;
- "Marcelle" en " ? " gebouwd voor Tacquenier door FUF in 1912;
- "Marianne" en "Josephine", gebouwd rond 1905 voor Lenoir Emile door O&K;
- "Therese" in Duitsland gebouwd voor Lenoir Emile, oorspronkelijk smalspoor, later aangepast voor normaalspoor.

Vijf drieassige tenderlocomotieven :

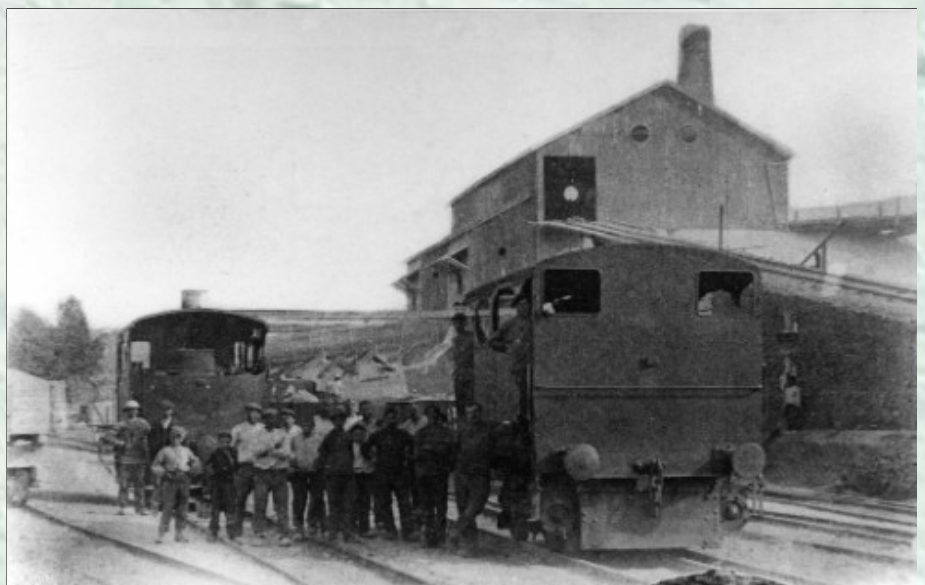
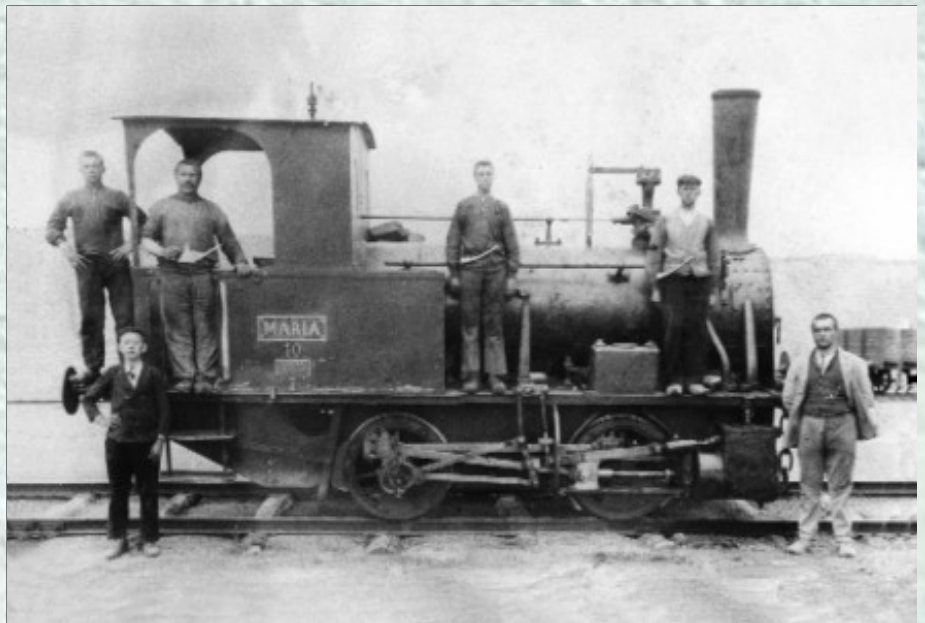
- "Victoire", "Louis Lenoir", "Emile Lenoir", voor CUP gebouwd door Tubize, 35T;
- " ? " een Amerikaanse machine, werd gebruikt tijdens WO I, later overgeplaatst naar de vestiging in Bierghes;
- "Louise" voor CUP (groeve Lenoir Emile) gebouwd door Energie in 1946. Het betrof hier een Duitse machine van het type KDL7, die niet eerder werd geleverd omwille van de Tweede Wereldoorlog.

↗ **Hier een kleine loc van Tacquenier en genoemd "Maria". De constructeur is niet gekend. Ze werd niet meer gebruikt door de CUP.**
Verz. Michel DUHAUT

→ **De groeve Vandeveldde bezat 6 Cockerill's met verticale ketel. Rechts, een locomotief type IV (normaalspoor) en links een type III (meterspoor), voor de breekmolen.**
L. Brynart, verzameling Michel DUHAUT.



↑ **Het tractiepark van de steengroeven was zeer heterogeen. Hier de 2-assige "Germaine", normaalspoor, in 1898 gebouwd voor de groeve van Tacquenier door Les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (FUF). Ze was voorzien van twee verschillende koppelingen en twee soorten buffers. Ze werd niet meer gebruikt door de CUP.** Verz. Michel DUHAUT.





Onder de talrijke Cockerill-locomotieven met verticale stoomketel waren twee machines type III voor meterspoor. Zij kregen de namen "Germaine" (Cockerill 3021/1922) en "Paula" (Cockerill 3191/1927). In 1949, bij de overname van Vandevelde door CUP, werden zij nog enkele jaren ingezet voor het transport van aarde, afkomstig van de groeve Emile Lenoir die in volle expansie was, naar Deux-Acres. Beide foto's dateren van 12 oktober 1951.

Boven: de beide locomotieven, onderaan : "Paula" bij de watername.

George NEVE, verzameling Michel DUHAUT.



In 1955 werden de stoommachines vervangen door drie locotractoren Cockerill, gelijkaardig aan de reeks 91 van de NMBS (toen type 230). Bij de CUP werden ze genummerd van 2 t/m 4. Ze droegen eveneens hun constructienummers 3504 t/m 3506.

De CUP had, vlak bij de Dender, haar eigen werkplaats voor wagens en locomotieven. Hier konden ook grote onderhoudswerken gebeuren, zoals het vervangen van wielbanden, vlampijpen in de stoomketels, verwijderen van ketelaanslag, enzovoort.

Na het verdwijnen van de oversteek van het station van Lessines, werd in 1986-1987 een nieuwe stelplaats met drie sporen gebouwd.

Vandaag omvat het ganse "net" van de CUP nog amper één kilometer spoor!

↖ **Locotractor nr. 2 rangeert ballastwagens onder de oude stortbakken. Vandaag zijn deze verdwenen. Michel DUHAUT, 4 april 1987.**

← **Locotractor nr. 3 op de overweg van de aansluiting CUP met het station Lessines. 18 augustus 1986. Michel DUHAUT.**

↓ **Dezelfde plaats in de jaren 1960. Locotractor nr. 2 brengt een aantal wagens over naar het station Lessines, zichtbaar op de achtergrond. De lading is bestemd voor de bouw van de dijken in Nederland. Daniel THIELEMANS.**



Omwille van de drukte, moesten op 18 augustus 1986 twee locotractoren tegelijk aan de slag: nr. 2 links en nr. 3 rechts.

Michel DUHAUT.

Na 40 jaar gebruik besliste de CUP de drie locotractoren te vervangen. Rails & Traction uit Raeren bood twee oude locomotieven reeks 80 van de NMBS te koop aan. Ze werden volledig gereviseerd en kregen een mooie nieuwe livrei op een blauwe achtergrond. Het ging om de machines 8020 en 8034.

De eerste werd vernummerd als RT.80.01 en overgebracht van Raeren naar Lessines op 19 en 20 december 2006 (zie *Op De Baan 76* p.1 en *Op De Baan 77* p. 59).

De tweede kreeg een splinternieuwe Caterpillar-dieselmotor. Ze werd vernummerd als RT.80.02 en overgebracht naar Lessines op 18 juni 2007. De twee locomotieven werden ook uitgerust met radiobediening.

De RT.80.02 werd in dienst gesteld in de loop van de maand september en deed alle werk alleen tot december 2007. Vanaf dan worden de twee machines elk om beurt gebruikt, de ene door de ochtendploeg, de andere door de avondploeg.

De drie Cockerill locotractoren staan al verschillende maanden aan de kant en zouden binnenkort dienst gaan doen ergens in Algerije.

wordt vervolgd...



↑ **FOTO 83-16**

Eind jaren '80 werden de drie locotractoren volledig geel geschilderd. Op 23 mei 2005 sleept nummer 2 een ballastrein van Railpro, met bestemming Nederland, het station van Lessines binnen.

Jean-Luc Vanderhaegen.

← **FOTO 83-17 Locomotief nummer 3 in het station van Lessines op 21 september 2004.**

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTOTHEMA 78 De CUP vandaag: RT.80.01 (ex-8020 NMBS) rangeert op 16 februari 2007 een ballastrein van Infrabel.

FOTO 83-18 De RT.80.02 (ex-8034 NMBS) op 14 oktober 2007 voor de stortbakken.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Frankrijk

De USI- en UIC-rijtuigen verdwijnen

De USI- en UIC-rijtuigen domineerden het Franse spoorwegnet voor de komst van de Corail-rijtuigen. Ze hadden een monopolie op de grote assen en later op de regionale lijnen. Op 10 december 2007 werden ze allen buiten dienst gesteld. 84 USI- en UIC-rijtuigen kwamen in dienst bij de NMBS als reeks K4 (zie ODB 68). Er werden 1507 rijtuigen gebouwd waarvan 803 type USI en 704 type UIC. Hun teruggang kwam niet geheel onverwacht. Veel Corail-rijtuigen kwamen vrij bij het in gebruik nemen van o.a. de TGV-Est.

Sinds de herfst van 2007 vermindert de dagelijkse inzet van de zowat 200 overblijvende rijtuigen voortdurend. Er worden nog 96 rijtuigen dagelijks gebruikt in 46 treinen. In één jaar tijd 40% minder rijtuigen. Er zijn grote verschillen tussen de diverse regio's.

Twee op drie treinen worden samengesteld uit deze rijtuigen en ze worden voor 57% gebruikt bij de samenstelling van de treinen in de regio Rhône-Alpes.

Een antieke tweespannige BB-25500 met een gevarieerde sleep (B10t en A2t2B2t3USI, 2B10 UIC) voor trein 891265 tussen Sens en Dijon ter hoogte van km 220 op de lijn Paris - Dijon. De foto werd genomen op 30 augustus 2005, drie maand voor de verjongingskuur van dit materieel.

Gilbert LAURENT.



Een regionale langeafstandstrein. Op 27 september 1997 was, zoals steeds op zaterdag, trein 77779 Lille - Reims samengesteld uit tien B10t USI-rijtuigen en één A4B6u Corail-rijtuig.

De foto werd genomen tussen Laon en Reims.

Gilbert LAURENT.

Ze zijn vooral te zien rond Chambéry, meer bepaald in de treinen naar Annecy, Bourg-St.-Maurice en Modane. Verder worden ze nog gebruikt in de regio "Centre" waar 30 rijtuigen worden gebruikt in elf treinen die rijden tussen Paris - Orléans en Tours - Angers.

Ze zijn ook nog te vinden in de regio's Alsace, Midi-Pyrénées en Auvergne (7% van al het verkeer) waar ze nauwelijks

volstaan voor de diensten.

In de streek van Lyon zijn ze sinds december 2006 niet meer te zien en sinds juli 2007 worden ze ook niet meer ingezet in de Régions Pays de Loire (Nantes - Les Sables en Nantes - Le Croisic), Aquitaine (zones van Bordeaux en Hendaye), en Franche-Comté (as Dijon - Besançon - Mulhouse).

Ondanks deze stelselmatige terugval



zijn er nog een dertigtal gemoderniseerde B10t USI (in grijze livrei) toegewezen aan Chambéry om gedurende de winter te worden gebruikt voor skitreinen in de Alpenvalleien.

Van de UIC-lijrjtuigen bleven er in de herfst van 2007 nog 48 deel uitmaken van het rijtuigenpark. Eind december 2008 zouden ze uitgerangeerd worden. Deze rijtuigen worden tijdens de winterpiek nog ingezet voor de treinen naar Bourg-St.-Maurice.

De rijtuigenreeks telde ooit 623 rijtuigen waarvan 175 Ac4Bc5x en 448 Bc9x.

Tot slot nog deze beschouwing: hoewel ze in verschillende etappes werden gemoderniseerd, zijn deze rijtuigen, na het verdwijnen van de MU en T2 (zie ODB 81), de oudste rijtuigen die nog gebruikt worden in Frankrijk...

Gilbert LAURENT



Invasie op het Franse net...

→ ***Een Duitse MRCE-TRAXX gehuurd door Euro Cargo Rail (ECR), gekoppeld met een Engelse CLASS 66 van EWS (ECR) op de helling van 8 ‰ te Liart tussen Aulnoye en Charleville - Thionville op 28 augustus 2007. Deze lege kolentrein rijdt van Duitsland via Forbach naar Dunkerque. De TRAXX werd in 2005 gebouwd bij Bombardier en geleased door Railion en in 2007 door ECR.***

Gilbert LAURENT.

↓ ***Op 3 februari 2007 werd de 66010 van Euro Cargo Rail (ECR) op kop van een trein met mineraal water gefotografeerd langs het kanaal tussen de Marne en de Aisne (Champagne). De trein wordt samengesteld te Ambérieu (ten noorden van Lyon) uit treinen afkomstig van Evian (Lac Léman) en Riom (nabij Clermont-Ferrand). Deze trein rijdt via Dijon, Chaumont, Reims, Amiens, Boulogne en Calais naar Groot-Brittannië. Er zijn minimum 18 uur nodig om het traject Calais - Evian (970 km) af te leggen.***
Gilbert LAURENT.



Oostenrijk

Een weinig gekende smalspoorlijn: Mixnitz - St. Erhard AG

In de provincie Steiermark, gelegen tussen Graz en Bruck a.d.Mur, bevindt zich een kleine industriële smalspoorlijn (750 mm) dat Mixnitz verbindt met St. Erhard.

Deze lijn vond zijn oorsprong in het begin van de jaren 1900. Vanaf 1906 begon men met de ontginning van magnesiet aan de voet van de Hochlantsch am Breitenau, een berg waarvan de top zich op 1720 m bevindt. Magnesiet is een erts dat dient als grondstof voor het vervaardigen van vuurvaste materialen die in hoogovens en ovens van staalgietereien gebruikt worden. Oostenrijk is één van de grootste producenten ter wereld.

Het erts wordt in een fabriek behandeld te Breitenau in de buurt van Sankt Erhard. De productie steeg snel, zodat het vervoer van de producten al snel zijn grens bereikte. Om deze reden ontstond in 1910 het idee om een smalspoorlijn te



bouwen. Deze zou niet alleen gebruikt worden voor het goedertransport maar eveneens om de arbeiders te vervoeren die in de fabriek van Breitenau werkten. Zo ontstond de "Lokalbahn Mixnitz - St Erhard" (LbMStE).

De bouwwerken duurden slechts één jaar en de eerste trein reed op 12 september 1913.

De lijn is 10,855 km lang en heeft een hoogteverschil van 173 m, met hellingen van 30%. Om deze reden werd zij oorspronkelijk geëlektrificeerd onder 800 V=. Het tractiematerieel bestond uit twee kleine locomotieven van elk 122

kW, met twee assen, type "boite à sel", gebouwd door AEG te Berlijn, en genummerd als E1 en E2.

Het verkeer omvatte enerzijds goederentreinen met eindproducten tussen St. Erhard en Mixnitz en in omgekeerde richting steenkooltreinen voor de fabriek te Breitenau; en anderzijds reizigersverkeer. Dit laatste werd gereden met twee kleine tweeassige rijtuigen, die in 1914 vervangen werden door twee iets grotere. Het park werd in 1924 versterkt met de komst van twee andere rijtuigen.

Oorspronkelijk werd de lijn uitgebait

FOTO 83-19 *Op 6 augustus 2007 sleepte de E4 een geladen trein de lijn af in de richting van Mixnitz. Zij ontwikkelt een vermogen van 150 kW, voor een massa van 30 t.*



FOTO 83-20 *Aankomst van een lege trein, gesleept door de E4 aan het eindpunt te St. Ehrard. De goederenwagen aan de staart van het stel ontspoorde op een wissel, maar hij zal zeer snel weer op de rails staan! Links zien we de behandelingsfabriek van de ertsen.*

door de Südbahn, die vanaf 1 januari 1924 werd opgenomen in de BBÖ (Bundesbahnen Österreich), maar slechts voor drie jaar. Op 1 januari 1927, werd de lijn immers door de Steiermärkische Landesbahn overgenomen (StLB). Het is momenteel nog altijd de StLB die de dienst op zich neemt, terwijl sinds de oprichting de eigenaar niet is veranderd: Veitscher Magnesitwerke AG.

Twee nieuwe locomotieven met draaistellen (Bo'Bo') werden gebouwd door ÖAM (Österreichisch-Alpine Montan Gesellschaft) en BBC en in 1957 (E3) en 1963 (E4) geleverd.

Het reizigersverkeer werd op 31 juli 1966 afgeschaft.

Vandaag overleeft dit erg kleine maar knappe lijntje op miraculeuze wijze. De vier locomotieven zijn nog altijd in dienst. Over het algemeen rijden de E3 en E4.

FOTO 83-21 → *De E4 rangeert te Mixnitz, aan de rand van de lijn (Wien -) Bruck an der Mur - Graz. Een motorstel van de reeks 4010 rijdt in de richting van Graz, met het stuurstandrijtuig 6010 022-9 op kop.*

FOTO 83-22 ↓ *Nog altijd de E4, hier niet ver van het eindpunt van de lijn te Mixnitz gefotografeerd. Let op de houten palen!*

Michel HANSSSENS, 6 augustus 2007.





FOTO 83-23 Eichholz Verkehr und Logistick bezit 10 Deense Bolle Neuzen van de DSB-reeks MY (MY 1125, 1127, 1131, 1138, 1142, 1143, 1147, 1149, 1151 en 1155). Deze locs worden aan snel tempo herschilderd in historische livreien. In ODB 81 pag. 5 hebben we al de MY 1147 afgebeeld, getooid in een livrei van General Motors. Nadien heeft de MY 1155 het oude kleedje van de Noorse Di3 gekregen. Op 17 augustus 2007 sleepte zij de MY 1148, pas aangekocht door Eichholz, vier reservedraaistellen en een platte wagen met twee dieselmotoren die als vervangingsonderdelen gaan dienen. Pierre HERBIET.

Grand Nordic

FOTO 83-24 De Zweedse privémaatschappij "Inlandsbanan AB" bezit drie MX'en, overgenomen van de Deense spoorwegen in september 2004. Ze zijn als TMX 1013, 1014 en 1015 genummerd. De TMX 1013 en 1015 zijn geschilderd in de livrei "Grand Nordic" en worden ingezet voor charter-treinen vanuit Östersund naar Gällivare en Mora. Op 9 juli 2007 reed de TMX 1016 over de draaischijf van zijn depot te Östersund. Michel HANSSENS.





FOTO 83-25 Ofotbanen AS (OBAS) is de eerste actieve privémaatschappij in Noorwegen (zie ODB 59 pag. 20-21). Zij bezit onder andere drie Noorse Bolle Neuzen, de Di3-623, 629 en 632 ex-NSB (en de Di3-603 en 621 voor de onderdelen). Op 6 juli 2007 trekt de Di3-623 een lege houttrein van de papierfabriek van Skogn naar Formofoss (lijn Trondheim - Bodo). Omgeving Strindmoen, 6 juli 2007. Michel HANSENS.

FOTO 83-26 Ofotbanen bezit ook zeven elektrische locomotieven van de reeks EL 13, afkomstig van de NSB. Deze locs zijn tussen 1957 en 1966 in 37 exemplaren gebouwd door Thune en NEBB (NSB EL 13.2121 t/m 2144 en 2151 t/m 2163). Hun vermogen is 2650 kW met maximale snelheid van 100 km/h en een totale massa van 72 t. Op 5 juli 2007 zien we de EL 13.2124 op kop van een autotrein Trondheim - Oslo te Oppdal. Deze loc is sinds 2003 eigendom van de Ofotbanen. Michel HANSENS.



Nederland

● Van de 100 Siemens-locomotieven reeks 189 zijn er 26 uitgerust met het Nederlandse ATB-systeem. Hierdoor kunnen ze ook ingezet worden het NS-net en op de Betuweroute (ETCS 2). Hun livrei werd licht aangepast: een verbreding van de witte zichtbaarheidbanden op de fronten. De locomotieven van Dispolok (reeks ES64F4) en van andere privémaatschappijen (iedentiek aan de reeks 189) zullen zonder twijfel ook worden aangepast. Bombardier blijft ondertussen niet bij de pakken zitten en is volop bezig met de homologatie van de TRAXX (reeks 186) voor de Betuweroute.

Behalve voor het slepen van goedereentreinen tussen Rotterdam en Duisburg, zal de reeks 189 van de DB geleidelijk de diesellocomotieven reeks 232 (Ludmilla) en de reeks 1600 van de NS van hun plaats verdringen op het Nederlandse net.

Vanaf februari 2008 zullen de locomotieven van de reeks 189 eveneens reizigerstreinen van DB Autozug slepen (Amsterdam - Basel - Zürich, Amsterdam - Salzburg - Wien, Amsterdam - München, Amsterdam - Berlin - Dresden - Praha, Amsterdam - København, Amsterdam - Milano en Amsterdam - Warszawa - Minsk - Moskva).

Deze treinen rijden sedert december.



FOTO 83-27 Op 5 oktober 2007 rijdt een IC-trein Amsterdam - Deventer, ingesloten door de 1714 en 1749, door Barneveld Noord.

Philippe DE GIETER.

De locomotieven van de reeks 1600 die hierdoor vrijkomen, zullen verkocht worden aan NS-Reizigers waar zij het effectief van de reeks 1800 zullen versterken. Hierdoor kunnen meer gelepte treinen worden ingelegd.

● De NS moest ingevolge het continu stijgend aantal reizigers (+ 12 % gedurende de laatste twee jaar) voor € 700 miljoen aan nieuw materieel (dubbeldeksmotorstellen en Sprinters) bestellen. Om de capaciteitsproblemen op korte termijn te verhelpen, zet NS-Reizigers sinds december 2006 in de trein-

reeks 1500 Amsterdam - Amersfoort - Deventer 50 InterRegio-rijtuigen van de types Bm 234/235 en Am 203 in.

Deze worden geleased bij Deutsche Bahn en kregen bij NS de aanduiding ICL. De zo gevormde rijtuigstammen worden ingesloten door twee locomotieven van de reeksen 1700 en 1800. Niet minder dan 104 bijkomende rijtuigen, ditmaal van het type intercity, worden sinds september 2007 geleidelijk ingezet op de verbindingen Amsterdam - Amersfoort - Deventer en Utrecht - Den Haag.

Connexxion : Protos in dienst

Sinds 23 september 2007 - 20 maanden na bestelling en een uiterst korte oppuntstelling, toch opvallend voor nieuw materieel - zet Connexxion zijn Protos-motorstellen (zie *OP DE BAAN 81*-blz. 35) in tussen Amersfoort en Ede-Wageningen (Valleilijn).

Connexxion baat deze verbinding sinds december 2006 uit voor rekening van de Provincie Gelderland. De vijf motorstellen, genummerd van 5031 t/m 5035, werden tussen 26 juli en 25 november 2007 geleverd door Fahrzeugtechnik Dessau (een dochter van de Russische holding Transmashholding).

Ze vervangen de motorstellen type Plan V 836 t/m 840, die gehuurd werden bij NS Financial Services.



FOTO 83-28 Protos-motorstel 5032 van Connexxion, een trein Amersfoort - Ede-Wageningen, komt op 5 oktober 2007 aan te Barneveld Noord.

Philippe DE GIETER.

Rusland

Voorstelling van de nieuwe locomotieven

De Russische spoorwegmaatschappij RZD zal, zoals vermeld in de vorige nummers OP DE BAAN, de komende jaren het tractiepark grondig vernieuwen. Men gaat niet minder dan 8000 diesellocomotieven en 7500 elektrische krachtvoertuigen (zie ODB 75 pagina 27) aanschaffen. In 2008 worden niet minder dan 500 machines in dienst genomen. In de periode 2008 - 2011 zal de Russische spoorwegmaatschappij maar liefst € 10,5 miljard in nieuw rollend materieel investeren. In dit bedrag is eveneens rekening gehouden met een bestelling van meer dan 40.000 wagens bij de firma Uralvagonzavod te Nizhny Tagil. Het kostenplaatje voor dit order bedraagt € 1,93 miljard. We geven hier een kort overzicht van de nieuwe krachtvoertuigen die in de nabije toekomst de vloot van de RZD komen versterken.

EP200 : Deze elektrische machines, geschikt voor 25 kV beschikken over twee draaistellen met daarin telkens twee groepen van 2 gemotoriseerde assen (Bo'Bo' Bo'Bo'). Door hun zeer hoog vermogen (8000 kW) kunnen ze reizigerstreinen aan 200 km/h (zelfs tot 250 km/h) slepen. Ze wegen rijvaardig 180 t.



De eerste EP200 bij het verlaten van de fabriek. Foto : Transmasholding.

EP1M : De locomotieven van het type EP1M en EP1P, afgeleid van de EP1 (zie ODB 70 pagina 16), met asindeling Bo'Bo'Bo' werden speciaal ontwikkeld voor het slepen van zware reizigerstreinen (tot 24 rijtuigen) in het langeafstandsverkeer. De EP1P's zijn bestemd voor Oost-Siberië, waar ze ingezet worden richting Primorskaya (aan de Japanse Zee). Deze lijn ligt in een gebied met zeer hoge vochtigheidsgraad met de daarbij horende adhesiepro-

blemen. Daarbij heeft deze lijn nog zeer forse hellingen. De machines van het type EP1M en EP1P worden door Novochoerkassk gebouwd.



De EP1M 383 te Novochoerkassk. Foto: Novochoerkasky.

2TE25A : Het betreft een grote gelede diesellocom (Co'Co' + Co'Co') van 2 x 2500 kW. Ze wegen 288 t (2 x 144 t) en kunnen 120 km/h rijden. De machines hebben een elektrische overbrenging en asynchrone tractiemotoren. Ze worden ingezet in de goederendienst op lijnen in klimatologisch ongunstige gebieden.



De 2TE25A-001 vereeuwigd te Briansk. De reeks 2TE25A kreeg de bijnaam "Vityas" (ruiters). Foto Briansk.

2ES6 : Volgend op de bouw van een prototypeloc in 2007, bestelde de RZD op 25 juli 2007 25 eenheden. Het betreft gelede locomotieven (Bo'Bo' + Bo'Bo' - 3000 V gelijkspanning) bestemd voor de goederendienst. Ze worden gebouwd door Zavod Uralsky Zhelzнодорожно Mashinostroenia (UZZhM). Men zal ze in 2008 en 2009 leveren.



De 2ES6-001 werd op 31 juli 2000 tijdens een expositie van modern materieel te Moskou-Rizskaya voorgesteld. Ph. D.G.

E5K : Deze elektrische krachtvoertuigen, geschikt voor 25 kV (met enkele kast - Bo'Bo') zijn afgeleid van de gelede locs van het type 2ES5K (zie ODB 75 pagina 27). Ze worden gebouwd door Novochoerkassk voor rekening van Transmasholding en zullen op termijn de Co'Co's van het type VL60k (gebouwd tussen 1957 en 1967) vervangen. Ze ontwikkelen een vermogen van 3000 kW, wegen rijvaardig 100 t, halen 110 km/h. Ze gaan lichte goederentreinen slepen. Er werden intussen 109 exemplaren besteld, waarvan de eerste 10 eind 2007 in dienst werden gesteld. De rest moet tegen eind 2011 geleverd zijn.



De Bo'Bo' E5K-001. Foto : Transmasholding.

EP2K : elektrische locomotieven (asindeling Co'Co' - 3 kV gelijkspanning - vermogen 4800 kW - 135 t - 160 km/h) voor de reizigersdienst. De EP2K wordt gebouwd door Kolomensky Zavod (Kolomna). De ontwikkeling en productie wordt door meer dan 30 bedrijven uitgevoerd. De twee prototypes werden in 2005 (EP2K-001) en mei 2007 (EP2K-002) geleverd. Een eerste schijf van 103 eenheden is momenteel in aanbouw. Een tweede lot van 91 machines wordt tussen 2008 en 2011 geleverd. Ze zullen de locomotieven van het type ChS2 (Co'Co'), gebouwd in Tsjechië, vervangen (zie OP DE BAAN 80 pagina 34).



De EP2K-001.200 bij het verlaten van de fabriek. Foto : Transmasholding.

Marokko

De TGV komt er aan...

De Marokkaanse droom wordt eindelijk werkelijkheid. Op 22 oktober 2007 ondertekenden de Franse president Nicolas Sarkozy en koning Mohammed van Marokko een akkoord voor de bouw van een hogesnelheidslijn (320 km/h) tussen Tanger en Casablanca. Het eerste gedeelte ervan, tussen Tanger en Kenitra, zou operationeel moeten zijn in 2013. De dienst zal verzekerd worden

door 18 Duplex-TGV's. Het definitieve akkoord wordt ondertekend in 2008. Deze lijn is het eerste onderdeel van een enorm project met een ambitieus doel: het oprichten van een onvervalst hogesnelheidsnet met een totale lengte van 1500 km, waarvan de bouw voltooid zou moeten zijn in 2035. Het Marokkaanse HST-net zal dan uit twee assen bestaan: Tanger - Casablanca - Marrakech - Agadir en Rabat - Fez - Oujda. De reistijden worden drastisch ingekort: Tanger - Rabat in 1h20 ipv 4h45; Tanger - Casablanca in 2h10 ipv 5h00; Casablanca - Marrakech 1h15 ipv 3h30.

Marokko, het eerste land in Afrika waar

vanaf midden jaren 1980 gereden wordt met een snelheid van 160 km/h, legt ook nu als eerste een HSL-net aan.

... en ook de PRIMA's

Naast de bouw van de TGV-stellen kreeg Alstom ook een bestelling binnen voor de levering van 20 PRIMA-locomotieven van 6000 kW aan de Marokkaanse spoorwegen (ONCF). Het contract is € 74 miljoen waard.

De PRIMA-locomotieven zullen zowel voor de reizigers- als voor de goederendienst gebruikt worden.

Alstom zal gedurende twee jaar, tot in 2010, instaan voor het onderhoud.

Duitsland

Een bewogen leven

Locomotieven hebben soms een verrassende levensloop, zoals de V200 053 (later 220 053-3) van de DB. Ze werd in 1957 in dienst genomen en geschrapt op 27 januari 1983. In 1986 begon haar tweede leven in Zwitserland als Am4/4 18466 van de SBB. Nadat ze op 30 november 1996 opnieuw overbodig werd, werd ze in 1997 gered door de *Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V.* (GES), die haar in 1999 verkocht aan de *Elbe-Weser Verkehrsbetriebe* (EVW) waar ze het nummer 288 kreeg. In 2002 werd ze hernummerd als 417.01 en in juni 2007 kreeg ze alweer een nieuwe eigenaar: dit keer de *Brothalschmalzpureisenbahn Betriebs-GmbH* (BEG) waar ze haar oorspronkelijke nummer terugkreeg.



FOTO 83-29 De 220 053 van BEG voor een aluminiumtrein bij de doortocht van Gremberg op 17 augustus 2007. Walter PINET.



NIAG : een TRAXX en Fals van B-Cargo

De locomotief 14 van de NIAG (Niederrheinische Verkehrs AG) werd op 30 maart 2007 in dienst genomen. Het gaat om een TRAXX die in 2000 gebouwd werd voor de Ruhrkohle AG (nr. 207). Sinds 1 juli 2005 behoort ze tot de locpool van MRCE en werd ze verhuurd aan de Zwitserse Mittelthurgau Bahn (Re486 654-7). Na het faillissement van de MThB in 2002 werd ze gehuurd door de SBB (Re481 004-0) die haar onderverhuurde aan de Ruhrkohle AG (nr. 207). Sinds 1 april 2007 rijdt ze voor de NIAG die haar inzet voor steenkooltreinen tussen de haven van Orsay en een elektriciteitscentrale bij Heilbronn.

FOTO 83-30 De locomotief 14 van de NIAG met een lege steenkooltrein van Heilbronn naar Orsay, bestaande uit Fals-wagens die van B-Cargo werden gehuurd. Gremberg, 17 augustus 2007. Walter PINET.

TELEX.....

NOORWEGEN

● CargoNet, de vrachtafdeling van de NSB, gaat de zes Class 66'en vervangen die sedert 2003 gehuurd worden bij CB (zie ODB 60 p. 20). Zij worden ingezet op de verbinding Trondheim - Bodo. Vanaf februari 2008 zal nu een Vossloh-diesel locomotief type EURO 4000 (3178 kW) gehuurd worden bij *Allco Rail Europe*. CargoNet was niet tevreden over de Class 66, waarvan het vermogen te laag zou zijn.



EURO 4000 (Zie ODB 71 p. 65)

● Angel Trains heeft bij Vossloh 18 diesellocomotieven type Euro 4000 (+ 12 in optie) besteld. De Australische leasing-maatschappij *Allco Rail Europe* bestelde twee EURO 4000'en die zullen worden ingezet in Scandinavië (zie hierboven Noorwegen).

POLEN

● De regionale operator Koleje Mazowieckie Opts (95% in handen van de provincie Wojewodztwo en 5% van PKP) die opereert in de regio van Warszawa heeft op 24 juli 2007 een reeks van 37 dubbeldeksrijtuigen, waarvan 11 stuurstandrijtuigen, besteld. De waarde van het contract bedraagt € 55 miljoen. De levering is voorzien in de loop van 2008. Elf rijtuigstellen zullen bestaan uit drie rijtuigen waarvan één stuurstandrijtuig. Ze zullen rijden in de voorsteden van Warschau waar ze 20 motorstellen van de reeks EN57, gehuurd van de PKP, zullen vervangen. De nieuwe rijtuigen lijken sterk op deze van de CFL, met airco, verlaagde vloer, informatieschermen en multifunctionele ruimtes die de toegang voor personen met beperkte mobiliteit vergemakkelijken. Het tractiematerieel van deze treinen is nog niet bepaald. *Koleje Mazowieckie* overweegt tweedehands locomotieven te kopen.



Virtuele voorstelling van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen voor Koleje Mazowieckie.

DUITSLAND

● De DB heeft bij Alstom 25 motorwagens van het type LINT besteld. Genummerd als reeks 648.3 worden ze in de loop van 2009 ingezet in de regio Schleswig-Holstein.

● Op 7 november 2007 heeft de mededingingscommissie van de EC de overname van English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS) door de Deutsche Bahn goedgekeurd.

beslissing van de commissie is ondergeschikt aan de verplichting van de DB om projecten van EWS uit te besteden en een niet-discriminerende toegang te bieden tot verschillende vormingsstations en onderhoudsinstallaties van EWS in Frankrijk.

Door deze verplichting concludeert de Commissie dat deze operatie geen wezenlijke belemmering inhoudt van de concurrentie binnen de Europese Unie (EU) of een direct onderdeel ervan.

EURO CARGO RAIL

● *Euro Cargo Rail*, het Franse filiaal van EWS (maatschappij overgenomen door de DB - zie hierboven) gaat nieuwe spoorverbindingen inleggen tussen Engelse en Schotse industriële regio's naar België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Italië.

Sinds januari voorziet ECR wekelijks drie ritten tussen Muizen en Daventry. Vanaf februari zal ECR rijden op een andere verbinding, zes keer per week tussen Duisburg en Manchester, via België. In maart zal Milaan vijf keer per week met Manchester verbonden worden.

Al deze treinen rijden via de Kanaaltunnel waardoor het goederenverkeer fors toeneemt. Eurotunnel heeft de tol per trein van £ 6000 naar £ 3000 verminderd. Het moet gezegd dat de jaarlijkse vervoerde goederenvolume door de kanaaltunnel die 10 jaar geleden 3 miljoen ton beliep, is gedaald tot 1 miljoen ton.

VOITH

● Voith heeft de eerste bestellingen voor de locomotieven met hydraulische transmissie "MAXIMA 4000" (zie ODB 76 p. 24) gekregen. Het contract behelst de levering van 15 MAXIMA 3000 en 40 MAXIMA 4000 voor de leasingmaatschappij Ox-traction. Bovendien zou de MAXIMA 4000 binnenkort homologatieproeven voor België en Nederland afleggen.

OOSTENRIJK

● Met het hoogste bod van € 398 miljoen hebben de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB), via de goederenafdeling *Rail Cargo Austria* (RCA), de wedloop gewon-

nen voor de overname van MAV Cargo, de vrachtafdeling van de Hongaarse spoorwegen.

BULGARIJE

● De eerste elektrische 25kV motorstellen type Talent, besteld door de Bulgaarse spoorwegen (BDZ) bij Siemens, worden momenteel geleverd. Het con-



Op 19-11-2007, presentatie door Siemens van het motorstel 30-003 van BDZ op het testcircuit van Wegberg-Wildenrath in Duitsland. Tomas MEYER-EPPLER.

tract bestaat uit 10 vierledige en 15 driedledige stellen. Ze hebben een vermogen van 1300 kW en halen 140km/h.

FRANKRIJK

● Op 02-09-2007 heeft Fret SNCF een oproep gelanceerd voor offertes voor de levering van 80 lijndiesels (35 in optie) met een minimum vermogen van 2000 kW en geschikt voor een snelheid van 120 km/h, inzetbaar in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

● Veolia Cargo SAS France heeft bij Bombardier 9 locs van het type TRAXX (+ 12 in optie) besteld. De waarde van het contract bedraagt € 34 miljoen.

FRANKRIJK - ROEMENIE

● Na de BB 25500 heeft de SNCF deze keer de BB 25204, 25232 en 5109 verkocht aan Roemenië.

ANGEL TRAINS CARGO

● Op 24 september 2007 heeft Bombardier een bestelling van 60 TRAXX locomotieven voor Angel Trains Cargo ontvangen. De overeenkomst met een waarde van € 230 miljoen bevat gelijk-(DC), wissel-(AC) en meerspanningsmachines (MS). Met deze bestelling bevat het park van Angel Trains 160 TRAXX'en waarvan 70 AC (reeksen 145 en 185), 20 DC (E483 voor inzet in Italië) en 70 MS locomotieven.

CBRAIL

● De leasingmaatschappij CBRail heeft bij Bombardier 15 AC en MS TRAXX'en besteld waarvan vijf bestemd zijn voor de corridor Duitsland - Oostenrijk - Bulgarije, vijf voor de corridor Duitsland - Zwitserland - Italië en vijf voor Oostenrijk - Duitsland - België - Nederland.

RECHTZETTINGEN

ODB 76 p. 38 en ODB 77 p. 28.

wijzig de data als volgt:

- 2223 : **09-01-07** GCR

- 2249 : **05-01-07** NK

ODB 82 :

- vernummering 726 : schrappen

- uit revisie 995 : schrappen

SCHRAPPINGEN

2305 : 05-07-05 FNND

2554 : 13-07-07 FNND

5308 : 12-06-07 MKM

6306 : 09-12-07 NK

UIT REVISIE

989 : 20-12-07 M CR

994 : 17-12-07 M CR

1334 : 13-11-07 RI

2108 : 28-11-07 GR

2350 : 06-12-07 LT

2366 : 24-09-07 LC

2630 : 03-12-07 LC

2747 : 23-11-07 RG + GF

2757 : n 12-12-07 GF

7868 : 21-11-07 ATB-PZB

7869 : 27-11-07 ATB-PZB

3010 CFL : 07-12-07 RI

MUTATIES

355 : FHS → NK 09-12-07

356 : FHS → NK 09-12-07

357 : FHS → NK 09-12-07

415 : FKR → FHS 09-12-07

665 à 676 : NK → GCR 09-12-07

772 à 782 : GCR → NK 09-12-07

4108 : FHS → GCR 09-12-07

4110 : GCR → MKM 09-12-07

4111, 4112 : MKM → FKR 09-12-07

4115 : MKM → FKR 09-12-07

4116 : GCR → FHS 09-12-07

4121, 4122 : MKM → FKR 09-12-07

4124 à 4128 : MKM → FKR 09-12-07

4154 : FKR → MKM 09-12-07

4157 à 4165 : FKR → MKM 09-12-07

6236 : FKR → FNND (I) 09-12-07

6306 : NK → PATRI 09-12-07

7734 : NK → FNND 09-12-07

7770 : FKR → NK 09-12-07

7823 : FKR → GCR 09-12-07

7832, 7833 : FKR → FNND 09-12-07

8235 : NK → FNND 26-12-07

8237 : FNND → NK 26-12-07

8248 : NK → FNND 09-12-07

8257 : NK → FNND 26-12-07

8258 : FNND → NK 09-12-07

8259 : FNND → NK 26-12-07

8261 : FSR → NK 09-12-07

8269 : FSR → NK 09-12-07

VERNUMMERING

720 → 989 : 20-12-07

725 → 994 : 17-12-07

UIT PARK

7349 : GCR 26-12-07

AFKORTINGEN

ATB-PZB : veiligheidsuitrusting

voor de inzet op het Nederlandse

en Duitse net;

CFL : Ch. de Fer Luxembourgeois

FAZ : Centr. Werkpl. Salzannes

FHS : Hasselt

FKR : Merelbeke

FM : CW Mechelen

FNND : Antwerpen-Noord

FSD : Oostende

FSR : Schaarbeek

GCR : Charleroi-Sud

GF : Automatische GF-koppeling

GR : Grote revisie

I / INF : Infrabel

IFB : Inter Ferry Boats

It : Italië

LC : Comfort revisie

LT : Technische revisie 1

M CR : City Rail, gemoderniseerd

MKM : Stockem

MUX : multiplexing

NK : Kinkempois

PATRI : Hist. Patrimonium NMBS

RI : Tussentijdse revisie

RG : Algemene revisie

Elektrische locomotieven

reeks 11

● Zolang de TRAXX'en op het Belgische net nog niet zijn gehomologeerd voor het reizigersverkeer, (maar wel voor de goederdienst) blijven de locomotieven reeks 11 ook na 9 december 2007 voorlopig de IC B+ Brussel-Zuid - Amsterdam slepen.

Bovendien rijden deze treinen sedert de nieuwe dienstregeling onder de nummers 9200 en niet meer onder de reeks 600. De reeks 9200 is normaal voorbehouden voor de hogesnelheidstreinen (9000 = Eurostar Paris - London, 9100 = Eurostar Brussel - London, 9300 en 9400 = Thalys, 9800 = HST Brussel-Zuid - Frankrijk

behalve Paris). Deze nummering is doorgevoerd in het vooruitzicht de inzet van de Beneluxtreinen via de L4 en de HSL Zuid, momenteel voorzien vanaf oktober 2008.

reeks 16

● Sedert 10 december 2007 is de omloop van de 16'en met een dag uitgebreid voor de sleping van een tweede P-trein tussen Welkenraedt en Brussel-Zuid.

Hier de nieuwe omloop:

D991 7402 Welkenraedt - Brussel-Zuid

8002 Schaarbeek - Oostende

D992 7009 Oostende - Schaarbeek

8402 Brussel-Zuid - Welkenraedt

D993 7003 Oostende - Schaarbeek

8005 Schaarbeek - Oostende

D994 7400 Welkenraedt - Brussel-Zuid

8400 Brussel-Zuid - Welkenraedt

reeks 27

● De NMBS heeft beslist om alle locomotieven van de reeks 27 uit te rusten met het multiplexingsysteem (MUX). Oorspronkelijk waren enkel de 2721 t/m 2760 voorzien voor deze ombouw. De 2701 t/m 2720 zullen worden gewijzigd en de ombouw duurt tot het einde van 2008. Voor meer gegevens over het MUX-systeem zie ODB 75 pagina 33.

● Sedert 9 december 2007 worden, zoals voorzien, de locomotieven reeks 27 met automatische GF-koppeling ingezet op de IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge (Liège/Genk - Knokke/Blankenberge op zaterdag en zondag), met koppelen of ontkoppelen van de twee treingedelen in Brugge (in het weekend in Brugge en Landen). Ze doorlopen de nieuwe grafiek ML in 12 dagen (ML01 t/m 12).

Op 9 december waren slechts zes stammen van vijf M6-rijtuigen gekoppeld aan een HLE 27 met GF-koppeling in dienst. Hun indienststelling veroorzaakt vaak bijkomende vertragingen van 30 minuten en meer. Daarom werd voorlopig beslist om de (ont)koppelbewerking te Brugge te annuleren. De hele trein rijdt nu in zijn geheel verder tot Knokke, de talrijke reizigers voor Blankenberge moeten overstappen op een pendeltrein.

De zes andere diensten van deze grafiek bestaan nog steeds uit motorstellen.

FOTO 83-32 Op 14 oktober 2007 is de HLE reeks 20, die de EC 97 "Iris" Brussel - Interlaken sleept, eens te meer defect. Het is de 1341 die gebruikt wordt om de 20 te vervangen, hier in doorrit te Genval met meer dan 40 minuten vertraging. Pierre HERBIET.



OMLOOP VAN DE LOCOMOTIEVEN REEKS 20

De nieuwe omloop van de locomotieven reeks 20 bestaat uit 19 dagen, dus één meer dan vroeger. De eerste vier dagen zijn voorbehouden voor reizigersverkeer op de lijn naar Luxemburg (enkel gesleept door de 2001 t/m 2007). De andere dagen (A005 t/m A019) worden ingenomen door het goederenverkeer, voornamelijk op de as Antwerpen - Montzen

- A001** 91 ①-⑦ Brussel-Zuid - Luxemburg (leeg tot Arlon)
 47753 ①-⑥ Arlon 12.51 - Luxemburg 13.17
 49742 ①-⑥ Luxemburg 14.30 - Stockem 15.09 (leeg tot Luxemburg)
 96 ①-⑦ Luxemburg - Brussel-Zuid
- A002** 97 ①-⑦ Brussel-Zuid - Luxemburg
 90 ①-⑦ Luxemburg - Brussel-Zuid
- A003** 7600 ①-⑥ Jemelle - Brussel-Zuid
 8602 ①-⑥ Brussel-Zuid - Jemelle
 48644 ①-⑥ Jemelle 18.43 - Marloie 18.52
- A004** 296 ①-⑥-⑦ Luxemburg - Brussel-Zuid
 295 ①-⑥-⑦ Brussel-Zuid - Luxemburg

Andere interessante routes :

- 44236 ②-⑥ Montzen 08.40 - Châtelet 11.08
 44241 ②-⑥ Châtelet 13.00 - Montzen 15.02
 47040 ④ Montzen 12.04 - Zeebrugge-Ramskapelle 15.41
 49993 ④ Zeebrugge-Ramskapelle 17.51 - Montzen 22.00
 47750 ⑥ Montzen 09.20 - Zeebrugge 12.59
 40551 ⑥ Zeebrugge 15.49 - Montzen 19.37

reeks 20

● De 2001 t/m 2007 zijn uitgerust met het Memor 2+ systeem. Sedert 9 december 2007 is het systeem operationeel en moet verplicht in dienst zijn op het Luxemburgse net.



FOTO 83-31 Een rit voor inspectie van de bovenleiding op het ganse net werd uitgevoerd door de 1341, voor deze gelegenheid uitgerust met aangepaste stroomafnemers. De ingezette rijtuigen waren: het meetrijtuig ES800 gekoppeld aan de 1341 en twee rijtuigen I11 waarvan één stuurstandrijtuig om in trek/duwstelsel te kunnen rijden, hetgeen een première is.

Doorrit in Beez op 19 november 2007 van de trein Schaarbeek - Visé via Namur en Liège. Christian AUQUIERE.

OMLOOP VAN DE LOCOMOTIEVEN REEKS 25.5

De omloop van de 25.5 verloor een dag, van 4 naar 3. We melden hierna enkel de dagtreinen:

- B551** 44826 ②-⑥ Kijfhoek 08.03 - Schijnpoort 09.30
 44805 ②④⑥ Schijnpoort 16.16 - Kijfhoek 16.44 (④⑥ dubbeltractie met B552)
- B552** 48808 ①③④⑤⑥ Kijfhoek 11.03 - Schijnpoort 12.35
 44805 ③④⑥ Schijnpoort 16.16 - Kijfhoek 16.44 (④⑥ dubbeltractie met B551)
- B553** 40372 ②④⑥ Kijfhoek 06.02 - Schijnpoort 07.59

FOTO 83-99 Sedert 9 december 2007 bestaat het merendeel van de IC E Knokke/Blankenberge - Tongeren (of Genk/Liège in het weekend) uit twee gekoppelde trek/duwstellen die elk bestaan uit vijf M6-rijtuigen en een HLE 27 met GF-koppeling. IC E 1509 ter hoogte van Zichem, met een vertraging van 40 minuten. Chr. DOSOGNE, 19 december 2007.



reeks 28 - TRAXX

● De drie TRAXX'en E186 123, 124 en 125 die door de NMBS van Angel Trains worden gehuurd, werden vreemd genoeg (voor meerspanning materieel) als 2801 t/m 2803 genummerd.

Sedert half augustus 2007 mogen zij op het Belgische net rijden, maar enkel in goederendienst. Wij weten niet waarom zij nog niet in commerciële dienst worden ingezet. Een nieuwe testcampagne werd begonnen in november met de E186 124 (dit waren haar eerste kilometer sinds zij de fabriek verliet) om verschillende wijzigingen te controleren die vooral de aandrijving betroffen. Tijdens het weekend van 17 en 18 november, werd vooral de elektromagnetische compatibiliteit getest te Bois de Coucou. Op 22 en 23 november sleepte de E186 124 meermaals een proeftrein tussen Tournai en Saint-Ghislain.

Van 3 tot 7 december werd zij getest tussen Florenville en Bertrix .

Verder loopt de ontwikkeling van ETCS op lijn 4 tussen Antwerpen-Luchtbal en Noorderkempen nogal wat vertraging op, zodat de inzet op de nieuwe verbinding Antwerpen-Centraal - Noorderkempen wordt uitgesteld tot april, mei of zelfs tot december 2008...

TRAXX'en voor B-CARGO

Als gevolg van haar aanbesteding, heeft B-Cargo een contract ondertekend met de leasingmaatschappij Angel Trains voor het huren voor een periode van 10 jaar van 40 meerspannige locomotieven, type TRAXX F140MS van Bombardier. De eerste wordt in juli 2008 verwacht, de laatste in juli 2009. Ze zullen in staat zijn om op het Belgische, Duitse, Oostenrijkse en Nederlandse net (inclusief de Betuweroute) te rijden. Het onderhoud zal door de NMBS gebeuren onder het toezicht van Bombardier.



FOTO 83-33 TRAXX E186 124 tijdens de nieuwe elektromagnetische compatibiliteitstesten tussen Silly en Ath op 18 november 2007. *Philippe GOUSSET.*



De E186 124 tijdens een rangeerbeweging in het station van Tournai op 22 november 2007. *Pierre HERBIET.*

De E186 124, afkomstig uit Virton, bij de doorrit van Florenville, richting Bertrix. De trein bestaat uit 10 rijtuigen type I6, I10 en een SNCF-meetrijtuig. Achteraan de 1359 voor de terugrit naar Virton. 3 december 2007. *Michel HANSENS.*



OMLOOP LOCOMOTIEVEN REEKS 23

De beurtrol B3 telt 13 inzetdagen in de reizigersdienst. De 22'ers en 25'ers zijn nog steeds ter beschikking voor mogelijke vervanging. Er wordt niet gereden op zaterdag en zondag.

B370	7996 Gent-St.-Pieters los naar Gent-Zeehaven 69404 @-@ Gent-Zeehaven 09.25 - Zeebrugge 11.40	B376	7514 Tournai - Schaarbeek 8511 Schaarbeek - Tournai
B371	7097 Dendermonde - Leuven 7079 Leuven - Schaarbeek RE8397 Schaarbeek 15.42 - Leuven 17.03 8397 Leuven - Mechelen 8097 Mechelen - Dendermonde	B377	7010 Sint-Niklaas - Schaarbeek 8010 Schaarbeek - Sint-Niklaas
B372	8066 Brussel-Zuid - Gent-St.-Pieters 8906 Gent-St. P. - De Panne	B378	7021 Aalst - Etterbeek - (Schaarbeek) 8066 (Schaarbeek) - Brussel-Zuid - Gent-St.-Pieters 8996 Gent-St.-Pieters - De Panne
B373	7074 Aalst - Brussel-Zuid 8067 Brussel-Zuid - Denderleeuw 8955 Denderleeuw - Geraardsbergen (- Aalst)	B379	7722 Châtelet - Schaarbeek 8723 Schaarbeek - Châtelet
B374	7995 De Panne - Gent-St. Pieters 7075 Gent-St.-P. - Denderleeuw (- Gent-St.-Pieters) 8995 Gent-St.-P. - De Panne	B380	7282 Aarschot - Antwerpen-Luchtbal 8281 Antwerpen-Luchtbal - Aarschot
B375	7741 Binche - Schaarbeek 8741 Schaarbeek - Binche	B381	7283 Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort 8280 Antwerpen-Schijnpoort - Aarschot (- Hasselt)
		B382	7215 Hasselt - Antwerpen-Luchtbal 8280 Antwerpen-Luchtbal - Aarschot (- Hasselt)
		B383	7092 Dendermonde - Brussel-Zuid 8095 Brussel-Zuid - Dendermonde

De 1601 te Aachen Hbf

FOTO 83-34 →

Op 26 november 2007 werd een rijtuigenstam van DB Nachtzug overgebracht van Vorst-Rijtuigen naar Aachen Hbf door de 1601.

Dit was een gevolg van een stakingsactie in Frankrijk waardoor rijtuigen van de INT 242/243 Paris - Berlin in België geblokkeerd stonden. In Aachen Hbf stond de 1601 naast de Re482 020-5 van de SBB.

Philippe GOUSSET.

FOTO 83-XX ↓

Doorrit te Neerwinden op lijn 36 tussen Tienen en Landen.

Christian AUQUIERE.



Diesellocomotieven

reeks77/78

● Op woensdag 21 november 2007, terwijl zij samen met een tweede 77'er ATB-PZB, de trein 46252 Gent - Almhult (Volvo-onderdelen) sleepte, is omstreeks 11.00 uur, tussen Oldenzaal en Bad Bentheim, de loc 7782 in nood gevallen ten gevolge van een averij aan de cardanas van één van de draaistellen.

Als toppunt van tegenslag, was het nevenliggend spoor op deze sectie buiten dienst ten gevolge van vernieuwingswerken. De lijn is tot 23.00 uur versperd gebleven, de tijd om de 7782 naar Hengelo af te voeren.

Op 26 november, werden beide draaistellen van de 7782 te Hengelo omgewisseld met twee reserve-draaistellen. De 7782 werd tenslotte op 3 december naar de tractiewerkplaats van Antwerpen-Noord gerepareerd door de 7780 en de 7771.

reeks 62/63

● De 6306 van Kinkempois is overgedragen aan het Historisch Patrimonium van de NMBS. Zij is de laatste NMBS-diesellocomotief met stoomketel.

● De NMBS wenst zes locomotieven van de reeks 62/63 om te bouwen voor het slepen van dienst- en hulp treinen op de HSL 3 en 4 in plaats van zes HLD reeks 55.

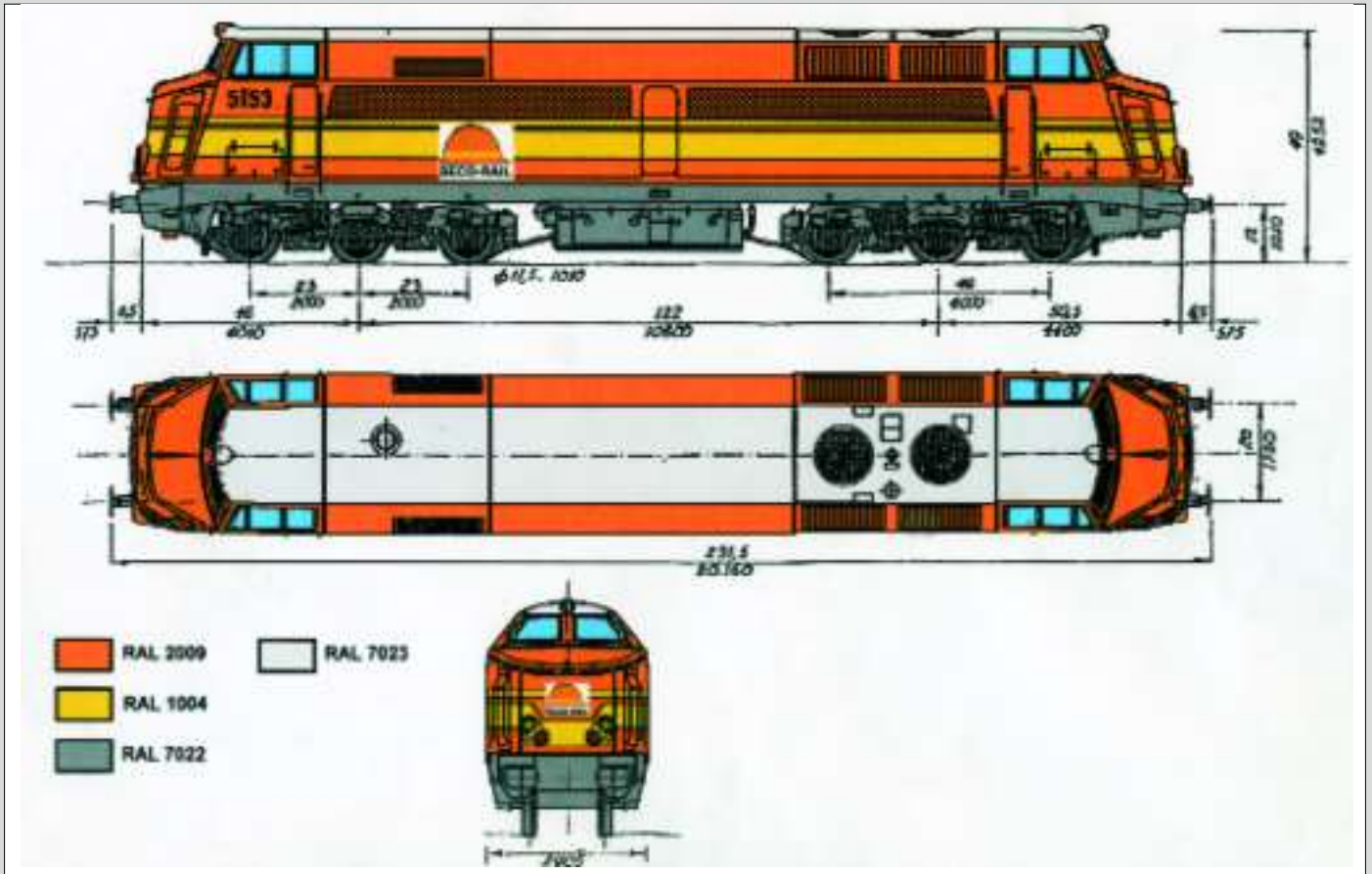
Op 14 december 2007 werd de laatste bietentrein van het seizoen, de 29961 Poperinge - Kortrijk-Goederen, uitzonderlijk gesleept door de 5166 en de 201.010 (5910) van het Historische Patrimonium van de NMBS. Te Kortrijk-Goederen werd dit konvooi, bestaande uit 14 wagens bij een tweede reeks van 14 wagens gevoegd. Het geheel reed verder naar Moerbeke, nog steeds gesleept door historisch materieel. De twee locomotieven van de reeks 77/78 die normaal van dienst waren volgden als losse rit. Doorrit te Wevelgem op de lijn 69 Poperinge - Kortrijk. Bruno MALFAIT.

OMLOOP VAN DE LOCOMOTIEVEN VAN DE REEKS 77/78 ATB

De omloop van de reeks 77/78 ATB werd met drie dagen uitgebreid, nl. van 15 tot 18 dagen, dankzij de inbreng van 5 bijkomende locomotieven (7866 t/m 7870) die de ATB-uitrusting van de reeks 55 ATB (zie *ODB 81* blz. 43) hebben gekregen. De twee grote nieuwigheden zijn: hun inzet tot in de vorming van Gremberg (Köln) in drievoudige tractie met twee 77/78'ers ATB die een gewone 77/78 van de sub-reeks 7771 t/m 7870 insluiten, en tot in Osnabrück. Hier de dagtreinen. (U: in treinschakeling) :

GN01 + 02	48570U ①-⑦ Osnabrück (D) 02.27 -Gent-Zeehaven 10.01 48602U ②-⑥ Gent-Zeehaven 11.38 - Sluiskil (NI)13.00 48603 ②-⑥ Sluiskil (NI)14.00 - Gent-Zeehaven 15.50 46254U ⑥ Gent-Zeehaven 15.12 - Bad Bentheim (D) 21.19 46253U ⑦ Bad Bentheim (D) 16.18 - Gent-Zeehaven 23.01 48571U ①-⑤ Gent-Zeehaven 17.32 - 00.49 - Gent-Zeehaven 06.20
GN03+04	46255U ②-⑥ Bad Bentheim 00.19 - Gent-Zeehaven 06.20 45602 ①-⑤ Gent-Zeehaven 07.22 - Sluiskil (NI) 09.06 45601 ①-⑤ Sluiskil (NI) 09.51 - Gent-Zeehaven 11.48 83634 ①-⑤ Gent-Zeehaven 13.45 - Sas-van-Gent (NI) 14.17 45603 ①-⑤ Sas-van-Gent (NI) 15.00 - Gent-Zeehaven 15.43 46256U ①-⑤ Schijnpoot 18.30 - Bad Bentheim (D) 00.18
GN05 + 06	46252U ②③④⑤ Gent-Zeehaven 05.17 - Bad Bentheim (D) 11.19 46259U ②③④⑤ Bad Bentheim (D) 13.19- Gent-Zeehaven 20.26
GN07 + 08	43568U ②-⑥ Duisburg Ruhrort (D) 04.27 - Antwerpen-Noord 10.30 43569U ①-⑤ Antwerpen-Noord 14.05 - Duisburg Ruhrort (D) 20.09 48556U ①-⑤ Moers (D) 21.52 - Yves-Gomezée 03.58
GN09 + 10	48555U ①-⑤ Yves-Gomezée 14.51 - Monceau 15.45/18.08 - Moers (D) 02.57 48585U ⑥ Yves-Gomezée 13.51 - Maastricht (NI) 7.19 48585U ⑦ Venlo 14.09 - Moers (D) 16.48
GN11 + 12	47612U ①③⑤ Hasselt 07.41 - Sloe (NI) 11.25 49613U ①③⑤ Sloe (NI) 12.32 - Hasselt 15.59 47612U ②③④⑥ Genk-Ford 17.20 - Sloe (NI) 21.25
GN13 + 14	44600U ②③④⑤ Antwerpen-Noord 09.28 - Kijfhoek (NI) 11.19 41615U ②③④⑥ Kijfhoek (NI) 12.10 - Antwerpen-Noord 13.26 41605U ⑦ Maasvlakte (NI) 10.50 - Muizen 14.35 41612U ①-⑤ Antwerpen-Berendrecht 15.12 - Maasvlakte (NI) 17.36
GN15 + 16	44521U ②-⑥ Antwerpen-Noord 10.19 - Montzen 13.34/35 - Welkenraedt 13.57 - Aachen Hbf (D) 14.16/20 - Gremberg (D) 15.40 (3 HLD) 44561U ① Kinkempois 09.01 - Aachen West (D) 10.39 (3 HLD) 44538U ②③④⑤ Gremberg (D) 17.30 - Antwerpen-Noord 22.15 (3 HLD) 44522U ① Aachen West (D) 14.31 - Antwerpen-Noord 17.49 (3 HLD)
GN17 + 18	44571U ②③④⑤ Kinkempois 03.10 - Gremberg (D) 06.48 (3 HLD) 44238U ②-⑥ Gremberg 08.20 (D) - Kinkempois 11.49 (3 HLD) 44563U ②-⑥ Kinkempois 14.00 - Montzen 15.00/08 - Welkenraedt 15.29 - Aachen Hbf (D) 15.50/53 - Gremberg (D) 17.40 (3 HLD)





Voor hun vertrek naar Algerije zullen de 5101 en de 5146 - verkocht aan MFI (Matériel Ferroviaire et Industriel S.A. te Strasbourg) - in opdracht van Seco-Rail (zie ODB 82 blz. 31) door de werkplaats van Antwerpen-Noord herschilderd worden in de overwegend oranje-keurige livrei van Seco-Rail (zie ook p. 50-51). Een mooi en geslaagd ontwerp. Document: Seco-Rail.

FOTO 83-36 De locs van reeks 55 ATB (5507, 5517, 5523, 5526 en 5533) hebben allemaal hun ATB PZB90-uitrusting verloren die hen toeliet om op het Nederlandse en Duitse net te rijden. Daarom zijn ook de ATB + PZB90 opschriften verdwenen. Doorrit op 5 oktober 2007 te Engis van de 5517 op kop van een trein met betonnen dwarsliggers. Pierre HERBIET.





FOTO 83-91 De 44565 te Astenet (lijn 37) op 20 december 2007 (zie ook p. 37, foto 83-90 onderaan).

Laurent. JOSEPH.

FOTO 83-37 In 2007 heeft Infrabel vier 62'ers gereviseerd en herschilderd: de 6242, 6278, 6304 en 6312. Op 22 oktober 2007 trokken de 6278 en de 6285 een lege ballasttrein op lijn 115 Tubize - Quenast, hier gezien te Ripain. De trein is samengesteld uit speciale wagens van het type Faccns 9820A6 (zie ODB 59 pag. 35) die de ballast kunnen lossen op een naastliggend spoor.

Pierre HERBIET.



Pagina 36 :

← De reeks 77 ATB rijdt vier keer per week door Nederland met een containertrein via Emmerich en Roosendaal. Getrokken door de 7773 en 7787 passeert trein 43568 (Duisburg 05.05 - Antwerpen-Noord 09.15) bij Udenhout op 13 oktober 2007. M. DE ESCH.

FOTO 83-38 →

De 8520 van het schrootbedrijf Recylux (ex-Luxfer) te Aubange werd uiteindelijk vervangen door een spoor/wegvoertuig. Dit laatste was echter niet geschikt voor de dienst. De 8520 werd voortijdig gesloopt in april 2007 zodat Recylux zich verplicht zag een andere locomotief, de 8232, aan te kopen. Zij werd op 18 oktober 2007, de dag van haar indienstname, gefotografeerd te Aubange. Pierre. HERBIET.

FOTO 83-39 ↘

Enkele jaren geleden is de 8502 samen met andere locs te Aubange aangekomen om er te worden verschroot.

Aangezien Luxfer (nadien Recylux) twee locs reeks 85 (8510 en 8520) bezit om te rangeren, werd de 8502 niet verschroot maar bewaard als plukloc. Nu staat zij verlaten en ontspoord ergens langs lijn 165 Athus - Virton.

Ter herinnering: de 8502 is volledig hersteld te Antwerpen-Noord op 1 juli 2001. Pierre HERBIET, 18 oktober 2007.

FOTO 83-90 ↓

Sedert de nieuwe dienstregeling van 9 december 2007 worden de 44513 Antwerpen-Noord (07.38) - Gremberg (12.59) en 44565 Kinkempois (07.04) - Gremberg (11.10) gesleept door twee locomotieven reeks 225 van Railion. Zij rijden van maandag t/m zaterdag via Montzen, Welkenraedt en Aachen Hbf en vermijden zo een frontwissel te Aachen West. (zie ook p. 38).

De 44513 werd gesleept door de 225 027-2 die, na een grote revisie, haar turkoois-beige livrei verloor. (Zie ODB 81, p. 52). Remersdaal, 20 december 2007.

Laurent JOSEPH.



Motorstellen

reeks 800

● Na een afwezigheid van vele jaren komen de vierledige motorstellen reeks 800 weer op de lijn naar Luxemburg, zij het enkel tijdens de schoolvakanties.

Ze rijden de P8605 Brussel-Zuid 17.10 - Jemelle 18.57 (daarna leeg naar Châtelet, vertrek in Jemelle om 19.20). Deze trein is samengesteld uit één motorstel reeks 800 en een klassiek tweetje. Buiten de schoolvakanties bestaat deze trein uit een locomotief reeks 21 met een stel M4-rijtuigen..

postmotorstellen

● De postmotorstellen die afgesteld stonden in Bressoux en Wondelgem sinds hun schrapping in 2004 werden naar Kinkempois overgebracht. Hier zullen bepaalde onderdelen worden gerecupereerd.

Allerlei

Reeksen 6400/6500 en Class 66 van Railion Nederland

De inzet van de locomotieven reeks 6400/6500 en de Class 66 van Railion Nederland veranderde niet op 9 december. De 6400/6500'en worden nog steeds in treinschakeling ingezet voor de kalktreinen tussen Hermalle-sous-Huy en Sittard :

- 48640U** ①③⑤ Hermalle-s/H 08.12 - Sittard 10.19
- 48642U** ②④⑥ Hermalle-s/H 08.12 - Sittard 09.50
- 49667U** ①-⑥ Sittard 12.32 - Kinkempois 13.55/14.47 - Hermalle-s/H 15.12
- 48804U** ①③ Kinkempois 17.00 - Sittard 18.25
- 48644U** ⑦ Kinkempois 09.41 - Sittard 10.50
- 49663U** ⑦ Sittard 13.33 - Kinkempois 13.55

De locomotieven Class 66 worden nog steeds voor de Opeltreinen ingezet:

- 47573** ②-⑥ Antwerpen-Oorderen 03.49 - Bochum 09.01
- 47558** ①-⑤ Bochum) 11.30 - Antwerpen-Oorderen 16.50
- 47571** ①-⑤ Antwerpen-Oorderen 16.02 - Bochum 21.08
- 47570** ⑥ Bochum 13.00 - Antwerpen-Schijnpoort 16.59



FOTO 83-40 De drie postmotorstellen 962, 970 en 972 die in Wondelgem stonden afgesteld, zijn overgebracht naar Kinkempois. 21 november 2007. Pierre HERBIET.

OMLOOP LOCOMOTIEVEN REEKS 225 RAILION

Een andere en zeer belangrijke wijziging op 9 december: er worden terug locomotieven reeks 225 Railion ingezet op de verbinding Antwerpen - Gremberg en Kinkempois - Gremberg. Deze locomotieven rijden altijd in treinschakeling. Richting Gremberg (nabij Köln) wordt gereden via Montzen, Welkenraedt en Aachen Hbf, waardoor een lokwissel te Aachen West wordt vermeden.

- GS01 + 02 44565U** ②-⑥ Kinkempois 07.04 - Montzen 08.02/09.01 - Welkenraedt 09.22 - Aachen Hbf 09.43/54 - Gremberg 11.10
- 44522U** ②-⑥ Gremberg 12.30 - Antwerpen-Noord 17.49
- 44517U** ②③④⑤ Antwerpen Noord 18.42 - Montzen 21.14/34 - Welkenraedt 21.55 - Aachen Hbf 22.16 - Gremberg 23.45.
- GS03 + 04 44513U** ②-⑥ Antwerpen-Noord 07.38 - Montzen 13.34 - Welkenraedt 10.10 - Aachen Hbf 11.01/18 - Gremberg 12.59
- 44532U** ②③④⑤ Gremberg 15.38 - Antwerpen-Noord 21.10

Een gesleepte trein op lijn 144

Sinds 10 december gebruikt een nieuwe verbinding van Gembloux naar Schaarbeek via Charleroi de lijn 144 tussen Gembloux en Jemeppe-sur-Sambre. Het gaat om volgende treinen die enkel van maandag t/m vrijdag rijden en samengesteld zijn uit een 21 met acht M4-rijtuigen

- RE 7723** Châtelet 04.55 - Jemeppe-s-S 05.04/07 - Gembloux 05.32.
- 7723** Gembloux 05.58 - Jemeppe-s-S 06.18/20 - verder naar Schaarbeek via Charleroi.
- 8722** Schaarbeek via Charleroi - Jemeppe-s-S 18.39/41 - Gembloux 19.01.
- ER 8722** Gembloux 19.40 - Jemeppe-s-S 20.00 - Châtelet 20.10.

BB 467400 Fret-SNCF

De inzet van de BB 467400 van Fret-SNCF werd niet veranderd, met uitzondering van een nieuwe dienst in treinschakeling voor een graantrein naar Aalst

(aansluiting Amylum) op zondag:
47851 Lille Délivrance (05.41) - Aalst (07.49), terug als
47848 Aalst (09.00) - Lille Délivrance (11.00).

Geen reeksen 13, 20 en 3000 CFL meer op lijn 124

Sinds de nieuwe dienst van 9 december 2007 heeft de onderhoudspost van Châtelet het onderhoud van de M6-rijtuigen verloren.

Hierdoor verdwenen de lege ritten tussen Brussel en Châtelet. Het gaat om de IC 2129 Luxembourg - Brussel-Zuid die leeg naar Châtelet reed.

In de vroege namiddag reed deze trein terug als IC 2115.

De trein werd gesleept door een 13 of een 3000 CFL, uitzonderlijk ook door een 20. Deze reeksen zal men in normale dienst niet meer aantreffen op lijn 124 tussen Brussel en Charleroi .



Rijtuigen - wagens

Nieuwe bestelling M6

Zoals reeds aangekondigd in het vorige nummer van ODB - en onlangs bevestigd door de NMBS - is er een nieuwe bestelling geplaatst bij Bombardier/Alstom voor vijftig M6-rijtuigen. Hierbij onder andere dertig Bx-rijtuigen, sommige uitgerust met een automatische GF-koppeling.

De levering is voorzien in de loop van 2009. In totaal zullen er dan 420 M6-rijtuigen in het rijtuigenpark van de NMBS opgenomen zijn.

Wijzigingen van de rongen van Smms-wagens

Tientallen wagens van het type Smms 3000G6 en Smms 3514C7 die gebruikt worden voor het vervoer van staalrollen tussen de staalgietery CARSID te Marcinelle en de walsenrijen van DUFERCO te Clabecq en La Louvière hebben een paar aanpassingen ondergaan aan de rongen. Het gaat vooral over een inkorting, om zo het laden van de rollen te vergemakkelijken. De gewijzigde wagens zijn niet hernummerd of geherklasseerd.

↖ FOTO 83-41

De Smms wagen 3514C7 UIC 35 88 470 6 002-9. Marcinelles, 22 oktober 2007. Christian DOSOGNE.

← FOTO 83-42 →

De Smms wagen 3000G6 UIC 35 88 470 4 016-1 na ombouw. Vergelijk met de niet gewijzigde wagen. Marcinelles, 22 oktober 2007. Christian DOSOGNE.



Twee NMBS-rijtuigen naar Grenoble

Het I5-ligrijtuig 14537 (51 88 50 70537-8) en het K1 B9 rijtuig nummer 21123 zijn op 27 juli vanuit Merelbeke verzonden naar Grenoble (Frankrijk). Ze zullen voor restaurants van de Colmar-keten geplaatst worden.

Er is reeds een foto verschenen van rijtuig 14537 te Tournai in ODB 81 pagina 48. Roger CRIKELAIRE.



Infrabel huurt een onderhoudsvoertuig voor bovenleiding

Sinds oktober 2007 huurt Infrabel een spoorvoertuig voor het onderhoud van de bovenleiding, in 2005 gebouwd door het Oostenrijkse Plasser & Theurer. Eigenaar is het Luxemburgse V.I.S. (Vossloh Infrastructure Services).

Schaarbeek, 30 oktober 2007.
Christian DOSOGNE.



HSL 3: een brandbestrijdingsploeg voor de tunnel van Soumagne

De tunnel van Soumagne, die met een lengte van 6530 m de langste van België is, bevindt zich zoals u wellicht weet op de HSL 3 tussen Chenée en de Duitse grens. Om de veiligheid in de tunnel te verzekeren, installeerde Infrabel talrijke noodzakelijke veiligheidstoestellen. Daarnaast werden er ook twee rail/weg-pompwagens ter beschikking gesteld van de "Intercommunale d'Incendie de Liège et Environs" en de brandweer van Herve. Daarmee zullen de hulpdiensten bij een incident onmiddellijk tot in de tunnel kunnen doordringen met de nodige brandbestrijdingsmiddelen. Een derde vrachtwagen is beladen met de lorries waarop kleine containers geplaatst kunnen worden, die het interventiematerieel bevatten. Op 29, 30 en 31 oktober werden er met deze drie voertuigen oefeningen uitgevoerd in de tunnel van Soumagne.



Een alle-terreinvrachtwagen met 8 aangedreven wielen vervoert de lorries en het interventiematerieel. Dit materieel wordt geladen en gelost met behulp van een telescopische kraan op de vrachtwagen. Infrabel, 31 oktober 2007.



Twee rail/weg-pompwagens kunnen meteen de tunnel inrijden voor hun interventie. Deze wagens beschikken over een luchterservoir om de bemanning te beschermen tegen verstikking en om de goede werking van de motor te waarborgen. Infrabel, 31-10-2007.

Motorwagen ES 501 beschadigd door brand

Op 18 september 2007 werd motorwagen ES 501 het slachtoffer van een brand die veroorzaakt werd door een oververhitte dieselmotor. Het incident deed zich voor terwijl de ES 501 een onderstopmachine van Mons naar Ath overbracht. Het konvoi werd tot stilstand gebracht ter hoogte van Lens (lijn 90 Jurbise - Ath), waar de brandweer van Ath de brand kon blussen. De ES 501 opereert vanuit de onderhoudsbasis van L1 nabij "Le Coucou". Het is de enige ES-motorwagen die speciaal is uitgerust om op L1 te rijden.

Gwenn Corbisier.



Antwerpen-Centraal: niveau -1 in gebruik

Niveau -1 van het station Antwerpen-Centraal, dat vier kopsporen telt, werd in gebruik genomen bij het in voege treden van de nieuwe dienstregeling op 9 december 2007.

Nu zijn nu alle sporen, 14 in totaal, van de Middenstatie in dienst. Hiermee is de laatste fase van de Antwerpse Noord-zuidverbinding afgewerkt.

MS 950 op spoor 12 (niveau -1) van Antwerpen-Centraal, tijdens de proefritten voor de definitieve ingebruikname.
Walter PINET, 30 november 2007.



Buschtunnel

De nieuwe Buschtunnel te Aachen Süd op de lijn naar Welkenraedt werd officieel ingehuldigd op vrijdag 23 november 2007. Deze nieuwe enkelsporige tunnel (711 m lang) bevindt zich naast het bestaande kunstwerk. De oude tunnel werd op zondag 25 november om 7 uur 's morgens gesloten voor het verkeer. De saneringswerken starten in het voorjaar.

Op 26 november 2007 verlaat MS 165 (IRq 5011 Liège-Guillemins - Aachen Hbf) de nieuwe Buschtunnel. De oude tunnel is gesloten voor alle verkeer en zal worden vernieuwd. Pierre HERBIET.

HERGENRATH

De nieuwe stopplaats Hergenrath (lijn 37 Liège -Aachen Hbf) is in dienst sedert 9 december 2007. Deze stopplaats ligt op minder dan een kilometer van de grens in een dicht bewoond gebied.

Enkel het perron richting Welkenraedt is toegankelijk, het andere zal zeker niet voor de lente in dienst komen. Deze toestand schept geen problemen omdat er wegens de werken aan de Buschtunnel slechts op enkelspoor kan gereden worden.

FOTO 83-98 MS 159 (IR q 5033) aan het perron van Hergenrath op 21 december 2007.
Christian VANHECK.



Tielen op dubbel spoor

Het station van Tielen, gelegen langs de enkelsporige lijn 29 Herentals - Turnhout, is sinds 9 december 2007 voorzien van een tweede spoor dat een kruising van de treinen toelaat. Daardoor beschikt Turnhout voortaan over twee verbindingen per uur namelijk: de IC R Brussel-Zuid - Turnhout en de IR g Antwerpen-Centraal - Turnhout.

GEN : lijn 124

De GEN-werkzaamheden op de hoofdas Brussel - Nivelles zijn begonnen. (Zie *OP DE BAAN* 79 bladzijde 55). Momenteel wordt alleen gewerkt aan de verbreding van de bedding en het herbouwen van kunstwerken, dit op het traject Waterloo - Braine l'Alleud.



↑ Een L-trein Leuven - Nivelles ter hoogte van de GEN-werf tussen Waterloo en Braine l'Alleud.

Christian DOSOGNE, 11 september 2007.

GEN : lijn 161

In de zomer werd het 4de spoor tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek aangelegd. Alleen de elektrificatie en de inrichting van de nieuwe stopplaats Mouterij moet nog gebeuren.



Boven: een virtuele voorstelling van de toekomstige stopplaats Mouterij.

Links: de stopplaats zal toegankelijk zijn vanaf de brug. Het vierde spoor is gelegd maar nog niet geëlektrificeerd.

Doortocht van een IC M Dinant - Brussel op 20 november 2007.

TUC-RAIL - Christian DOSOGNE.



EVERGEM

Op lijn 58 Gent- Eeklo, werd op 10 juni 2007 de nieuwe stopplaats te Evergem in dienst genomen. Ze biedt de lokale bevolking een snelle verbinding naar Gent aan (voor meer details hieromtrent, zie *OP DE BAAN* 81 bladzijde 52).

De nieuwe stopplaats Evergem op lijn 58. L-trein 763 Gent-Sint-Pieters - Eeklo.

Christian DOSOGNE.



Lijn 26 Meiser

De werkzaamheden voor de bouw van de Josaphattunnel (tussen Brussel-Shuman en Meiser) gaan gestaag verder. Momenteel wordt gewerkt aan de geluidswerende muur tussen Meiser en Evere. Wij komen hierop terug in ons volgende nummer.

Een L-trein Vilvoorde - Halle stopt te Meiser op 12 november 2007.

Christian DOSOGNE.



VIVIER D'OIE DIESELLE

Hoewel onvoltooid, werd de halte Diesdelle voor de reizigers geopend op 10 december 2007. Gelegen op lijn 26 Halle - Vilvoorde tussen de stopplaatsen Boondaal en St.-Job, maakt zij deel uit van het GEN-plan. Zij maakt het mogelijk om de zeer dichtbevolkte wijk, gelegen aan de Waterloo-sesteenweg en vrij ver van de stopplaats St.-Job, te bedienen. Momenteel zijn slechts 100 m peron toegankelijk. De werkzaamheden zullen volledig klaar zijn voor de volgende lente.

Vanaf de nieuwe dienst, op 10 december 2007, waren de reizigers reeds aanwezig aan de nieuwe stopplaats Diesdelle. De werkzaamheden zullen niet vóór de lente voltooid zijn. Het motorstel 947 die de L-trein Vilvoorde - Halle rijdt stopt aan het perron.

Christian DOSOGNE.



Stopplaats Watermaal-Arcaden

De nieuwe stopplaats van Watermaal-Arcaden, gelegen aan de kruising van lijn 26 met de lijn 161, had op 10 december 2007 in dienst moeten zijn.

Aangezien de werkzaamheden een vertraging hebben van 6 maanden, zal het pas juni 2008 worden.

Op 11 december 2007, rijdt een L-trein Vilvoorde - Halle de stopplaats Arcaden voorbij. Het tweede spoor werd nog niet gelegd. Het motorstel rijdt hier over de lijn 161.

Christian DOSOGNE.



Opbraak van de lijn 150

Het baanvak Anhée - Warnant - Haut-le-Wastia van de lijn 150 (Anhée - Ermeton-sur-Biert - Tamines) werd in de herfst van 2007 opgebroken. Dit lijngedeelte is buiten dienst sinds 7 november 1983. Tussen Falaën en Maredsous wordt de lijn nog gebruikt door de spoorfietsen van de Molignée.

Ter herinnering: de lijn Ermeton-sur-Biert - Anhée werd op 15 oktober 1890 in dienst genomen door de Belgische Staat. Tot de overname van de Nord-Belgelyn Namur - Dinant door de NMBS kende de lijn 150 een intensief goederenverkeer, vooral tussen het industriebekken rond Charleroi en de Athus-Meuselij.

↗ **De opbraak van lijn 150 ter hoogte van het station van Warnant.**

Pierre HERBIET, 13 november 2007.

→ **12 augustus 1983: een paar maanden voor het sluiten van de lijn rangeert de 6088 van Ronet enkele stortwagens in het station van Warnant.**

Georgy LEJEUNE.

↓ **FOTO 83-43**

Op 16 december 1980 bedient de 5201 het station van Warnant. Let op het grote aantal wagens van verschillende types.

Pierre HERBIET.



Een speciale trein naar het kamp van Brasschaat

In het kader van een "Kerstactie" hebben Antwerpse spoorwegmensen een speciale trein georganiseerd om een home voor gehandicapten (Hoveberg) te sponsoren. Deze trein reed op 16 december en was voor iedereen toegankelijk. De ritprijs van 75 Euro omvatte bovendien een gastronomische maaltijd en een bezoek aan het artilleriemuseum in Brasschaat. Het kamp van Brasschaat is bereikbaar via een 7 km lange militaire spoorlijn die in het station van Kapellen van de lijn 12 (Antwerpen - Essen) aftakt. Aangezien deze lijn sinds 2002 niet meer was gebruikt, werd op 12 november een testrit georganiseerd door de NMBS en het Belgische leger. De motorwagens 4151 en 4152 van de stelplaats Hasselt vervoerden journalisten tussen Antwerpen-Centraal en het kamp van Brasschaat. Wegens de slechte staat van het spoor werd op de militaire lijn niet sneller dan 10 km/h gereden...

Een ploeg van Televox, de persdienst van het leger, volgde eveneens de trein.

↗ *Tijdens de proefrit van 12 november rijden de twee motorwagens door het langs deze lijn gelegen kamp van Kapellen.*

→ *Op 16 december werd de 4153 gefotografeerd in het militaire domein aan de vertakking bij de ingang van het kamp van Brasschaat. De MW bevindt zich op het spoor dat leidt naar de laadkade voor de tanks. Het spoor op de achtergrond eindigt aan de militaire luchthaven.*
Wim DE RIDDER.

London nog wat dichterbij...

Zoals gepland werd op 14 november de CTRL 2 tussen Ebbsfleet en het station London St. Pancras in dienst genomen. Weliswaar werd deze gebeurtenis overschaduwd door een zo goed als algemene staking bij de SNCF (zie ODB 82 pagina's 42 t/m 45). De nieuwe lijn zorgt voor een tijdswinst van 20 minuten op de verbindingen van de Britse hoofdstad naar Paris en Brussel.

De snelste verbinding tussen Brussel en London neemt nu nog slechts 1u51min in beslag. Het eindstation in London is voortaan St. Pancras, gelegen in het stadscentrum, in plaats van Waterloo. Het station, dat St.Pancras International genoemd werd, maakt indruk door zijn overweldigende neo-gotische victoriaanse voorgevel. Binnenin is het station een mengeling van traditie en vernieuwing. Er zijn tavernes, cafés, boetieken, een groentenwinkel en zelfs de langste Champagnebar van heel Europa! St. Pancras wordt bediend door zeven spoorwegoperatoren en de Londense metro. De nabijheid van de stations Eus-



ton en King's Cross vereenvoudigt de aansluitingen met diverse verbindingen naar alle uithoeken van het Britse spoorwegnet.

Het aanbod aan Eurostar-treinen werd niet gewijzigd; nog steeds zijn er tien heen- en terugritten op weekdays en zeven tijdens het weekend. Men verwacht evenwel dat het aantal reizigers met 30 % zal toenemen.

De Europese prioriteiten

Europa geeft voorrang aan spoorwegprojecten bij de verdeling van het budget van 5,1 miljard euro voor de uitbouw van de Europese transportcorridors tussen 2007 en 2013. Enkele knelpunten moeten verdwijnen en de grensbaanvakken moeten uitgebouwd worden. Het gaat dan vooral om de as Berlin - Sicilië met de nieuwe Brennertunnel (63 km - 460 miljoen euro) en Paris - Budapest met de Mont Cenistunnel (51,3 km - 754 miljoen euro). Ook een hogesnelheidslijn tussen Spanje en Portugal staat op de lijst. België heeft zes projecten voorgesteld:

- de modernisering van de lijn naar

Luxembourg;

- de goederenas Antwerpen - Basel/Lyon;
- de IJzeren Rijn (Antwerpen - Ruhrgebied);
- de diablo van Zaventem;
- de werken aan het HSL-net;
- de verbinding van beide Scheldeoeveren in de Antwerpse haven.

Bij het ter pesse gaan van dit nummer vernemen wij dat enkel het laatste punt niet werd aanvaard.

Aanpassing van de tarieven

Zoals elk jaar verhoogt de NMBS in februari haar tarieven. De gemiddelde stijging bedraagt 2,29% voor de treinkaarten, tickets zonder reductie, Go Pass en 7,66% voor de parkings.

De NMBS rechtvaardigt deze prijsstijging met de stijgende inflatie en de duurdere prijzen voor energie en rijpaden. Verder wordt er op gewezen dat hierdoor de dienstverlening verbeterd kan worden, hoewel de regelmaat van het treinverkeer in 2007 bijzonder slecht was.



Een nieuwe verbinding

Sinds begin oktober 2007 rijdt Trainsport een nieuwe autotrein tussen Aachen West en Zeebrugge. De trein rijdt enkel op zaterdag (voorziene aankomst te Zeebrugge om 09.45, vertrek om 18.15).

Op 20 oktober 2007 rijdt trein 29050 Aachen West - Zeebrugge door Ardoois (lijn 73 tussen Deinze en Lichtervelde) met Class 66 JT-5 (MRCE 653-03) in opdracht van Trainsport.
Wim DE RIDDER.



↑ Zoals aangekondigd in ons vorig nummer van ODB leaset DLC vier nieuwe locomotieven Class 66 bij CB-Rail : de DE 6306 t/m 6309. Hier staat de DE 6307 te Antwerpen-DS-Wilmarsdonk op 28 oktober 2007.
Eric Paulus

FOTO 83-44 ↓ Om de interne rangeringen uit te voeren, gebruikt het chemisch bedrijf Kemira te Terte twee locotransporteurs van de reeks 91, eigendom van IFB (Inter Ferry Boats): 9122 en 9142. Ter herinnering, deze twee locs zijn bij Kemira in dienst sinds augustus 2005 (9143) en sinds juli 2006 (9122).
Op 15 oktober is de 9122 van dienst.
Pierre HERBIET.





De Vennbahn 59'ers weg uit Raeren

We herinneren ons dat de 5922 en 5930 van de vroegere Vennbahn gekocht werden door een privépersoon die later de maatschappij Trainsport oprichtte. Na jarenlang afgesteld geweest te zijn in de werkplaats van Raeren die nu door Rails & Traction wordt gebruikt, verlieten de beide locomotieven op 27 november 2007 deze site om overgebracht te worden naar Düren. Hier bevindt zich de werkplaats van de Rurtalbahn (RTB), een partner van Trainsport.

De overbrenging werd uitgevoerd door de G2000 V201 van de RTB en de class 66 JT5 (MRCE 653-05). Twee lege Fc-wagens reden mee als bijkomend remgewicht hoewel dit eigenlijk veel te weinig is in verhouding tot de grote massa van de 59'ers! Na hun aankomst in Montzen bleven ze geblokkeerd wegens administratieve problemen met EBA (Eisenbahn-Bundesamt) en mochten ze de grens niet over.

FOTO 83-45 ↗ Doortocht te Eupen richting Raeren van de G2000, de twee Fc-wagens en de Class 66.

FOTO 83-46 → Het konvooi wordt klaargemaakt te Raeren;

FOTO 83-47 ↓ Het vertrek naar Montzen. Philippe GOUSSET.



Een beetje geschiedenis...

...om het artikel "Een vleugje industriële archeologie", verschenen in *OP DE BAAN* 81 pagina 63, te vervolledigen. Onze lezer Pierre de Greeuw bezorgde ons volgende twee documenten. Ze tonen ons de twee locomotieven die gebruikt werden in de steengroeve van Clypot.

De eerste locotractor werd gebouwd door Ruston-Hornby. Het betreft meterspoormaterieel dat werd aangepast voor normaalspoor.

De tweede machine is een LDH 252 van de "Usines Métallurgiques du Hainaut" (UMH). Deze verzorgde waarschijnlijk de overbrenging van de wagens tussen de steengroeve en het station.

De kleinste loc voerde de interne bewegingen in de steengroeve uit.

Beide locotractoren stonden op 22 augustus 1992 in de groeve van Clypot.

Boven: de Ruston-Hornby.

Onder: rechts de UMH, links de Ruston-Hornby.

Pierre DE GREEUW.



Momignies: een herdenking

In 1942 wilden de geallieerden weten of ze bij een invasie een haven zouden kunnen veroveren. Om op eventuele problemen bij het latere D-Day te kunnen anticiperen werden op 19 augustus 1942 Canadese troepen op het strand van het Franse Dieppe ontscheept. Bij de felle strijd, die minder dan twee uur duurde, sneuvelden 910 militairen, terwijl er 1500 krijgsgevangenen werden gemaakt. Hun offer was echter niet nutteloos: de geallieerde plannenmakers besloten om op open stranden te landen en bij de invasie werden geprefabriceerde pontons van Engeland naar Frankrijk gesleept. Op 30 augustus 1942 waren de krijgsgevangenen in doorvoer te Momignies. Ze waren opgesloten in veewagens (60 tot 70 man per wagen). Deze wagens stonden afgesteld in volle zon, zonder voedsel, water, licht of verse lucht. Na 10 uur vervolgden ze hun reis richting Duitse krijgsgevangenkampen. Hun passage in Momignies staat gegrift in de herinneringen van de plaatselijke inwoners.

Men plaatste ter herdenking een wagen en een gedenksteen naast het oude stationsgebouw van Momignies. Minister André Flahaut onthulde dit monument.

Roger Crikelaire, 8 oktober 2007.





● Sedert 10 september 2007 worden op de verbinding Maasvlakte - Muizen - Athus van ERS twee 77 ATB ingezet in plaats van een 55 ATB (zie ODB 82 p. 31).

● De start van ERS in België werd herhaaldelijk uitgesteld door gebrek aan tractiematerieel en besturingspersoneel. Hierdoor wordt de sleping van de trein ERS 41547/41546 Zeebrugge ↔ Neuss (D) veelal aan Trainsport toevertrouwd.

Deze trein rijdt voornamelijk op donderdag. Vanaf dit jaar wordt hij echter tweemaal per week, op dinsdag en donderdag, ingelegd.

FOTO 83-48 ↑ Een treinschakeling, gevormd door de machines 004 en 003, sleept een trein met brammen tussen de staalfabriek van Marcinelles en de NMBS-bundel. Ze dragen de oude schildering, vanaf 2000 toegepast. Marcinelles, 3 maart 2001. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Carsid heeft besloten om zijn Cockerill locotactoren te herschilderen in een nieuwe, overwegend gele livrei.

Ontstaan in februari 2001 bij de oprichting van Arcelor hebben de drie partners (Usinor, Arbed en Acelalia) in het kader van hun reorganisatie beslist om Carsid op te richten in partnership met Duferco. Sinds eind 2004 is Carsid een volwaardige productieplaats van de groep Duferco geworden. Ze voorziet de sites van Duferco in La Louvière en Clabecq van brammen.

FOTO 83-49 ↓ Op 20 oktober 2007 rangeert dezelfde samenstelling, nu herschilderd in zijn nieuwe livrei, een trein met brammen te Marcinelle. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Na zijn fusie met DLC overweegt Crossrail om "Nord Cargo", de vrachtafdeling van Ferrovie Nord Milano (FNM) te kopen. Zo zal Crossrail een zeer belangrijke speler worden op de as Benelux - Italië.





FOTO 83-50 De eerste locomotief van het type DE 600 van SECO-RAIL (ex-HNPC 40) plaatst op 7 november 2007 te Momignies een ballasttrein, bestaande uit fonkelnieuwe wagens, onder de laadinstallatie. Laurent JOSEPH.



Comptoir Calcaire et Matériaux Carrière de Wallers

De tweede diesellocomotief van het type DE 600 (identiek aan de SNCF-reeks BB 63000) van SECO-RAIL werd op 30 oktober 2007 per vrachtwagen afgeleverd te Momignies. Deze loc, gebouwd door Brissonneau & Lotz, werd in 1959 in dienst genomen door "Houillères du Nord Pas-de-Calais" (HNPC). Ze kreeg toen het nummer 27 toegewezen.

De twee 60'ers (de 6019 en 6086) werden intussen definitief stilgelegd. De 6086 deed nog tot september 2007 dienst. De 6019 werd in november 2007 door TSP aangekocht.

De eerste DE 600 van SECO-RAIL (ex-HNPC 40) kwam op 25 april 2007 toe in Momignies, maar werd pas in juli voor de eerste maal ingezet. Door het geringe vermogen van de loc moesten alle treinen in twee gesplitst worden (2 x 12 wagens).

FOTO 83-51 SECO-RAIL-loc nr. 09 (type G1206) staat afgesteld voor de oude goederenloods van Anor. Deze loods doet dienst als stelplaats van CCM. Pierre HERBIET.

Dit leverde problemen op in het station van Anor. Men moest de twee beladen treindelen via rangeringen in hoofdspoor terug samenvoegen. Deze exploitatievorm werd ingevoerd door SECO-RAIL.

Het is zelfs al voorgekomen dat een van de 20 nieuwe locs van het type G1206 (zie ODB 82 pagina 13) direct doorreed tot Momignies om er een trein te bezorgen of af te halen. Deze machines rijden alle ritten vanuit Anor naar Frankrijk.

De twee-assige locotractor (Fauvet-

Girel), deed de rangeerdiensten onder de laadinstallatie te Momignies tot bij de aankomst van de tweede DE 600. Deze zal, na revisie, worden ingezet in een andere site van de groep.

Een reeks van 180 nieuwe ballastwagens, gebouwd door Arbel Fauvet Rail, wordt sedert 22 oktober afgeleverd aan Seco-Rail.

Het eerste volledige treinstel kwam enkele dagen later toe in Momignies.





FOTO 83-52 ↑ - **FOTO 83-53** ↓ De tweede DE 600 van SECO-rail werd op 30 oktober 2007 per vrachtwagen te Momignies afgeleverd. Ze werd met behulp van twee grote kranen gelost. Het bedrijf "Les Houillères du Nord Pas-de-Calais" bezat 109 machines van dit type. Men nam ze tussen 1958 en 1963 in dienst, ze ontwikkelden een vermogen van 600 pk (825 pk voor 10 machines met aangepaste dieselmotor).
Pierre HERBIET.





FOTO 83-54 Op deze foto, gemaakt op 30 oktober 2007, kan men de vijf locomotieven van CCM waarnemen: de locotractor, de twee DE 600'en en de twee 60'ers (rechts achteraan op de foto). Deze "bijeenkomst" duurde slechts enkele uren. De locotractor verliet diezelfde dag nog Momignies.

Pierre HERBIET.

FOTO 83-55 De DE 600 nummer 40 van SECO-Rail ontmoet, onder een dreigende hemel, de 6019 en 6086. Beide krachtvoertuigen staan terzijde in de omgeving van het oude stationsgebouw.

Pierre HERBIET.



De suikerraffinaderij van Brugelette gesloten

Het aantal suikerraffinaderijen vermindert jaarlijks. De Tiense Suikerraffinaderij besliste op 26 oktober 2007 om zijn vestiging in Brugelette begin 2008 te sluiten. Dit is het gevolg van een door de Europese Commissie opgelegde regeling. Hierdoor wordt de Tiense Suikerraffinaderij genoodzaakt om de jaarlijkse productie met 200.000 ton te verminderen.

De "Sucrerie de Brugelette" werd op 1 december 1881 opgericht. In 1929 werd het bedrijf door de Tiense Suikerraffinaderij overgenomen. Brugelette produceerde jaarlijks ongeveer 120.000 ton gekristalliseerde suiker.

Tijdens het bietenseizoen werd iedere dag een trein met pulp beladen. Deze werd vervolgens naar de haven van Antwerpen gereden. Deze trein bestond gewoonlijk uit twee delen, die ieder afzonderlijk door een loc van de reeks 73 naar Ath afgevoerd werden. Daar werden beide treindelen samengevoegd en plaatste men er twee locs van de reeks 77/78 voor.

FOTO 83-56 ↗ *De suikerraffinaderij bezit een Cockerill-locotractor (3521/1956). De wagens worden een voor een onder de laadinstallatie geplaatst. Deze machine deed achtereenvolgens dienst te Tienen, Genappe en Brugelette. Brugelette, 7 november 2007. Pierre HERBIET.*

FOTO 83-57 → *Een beladen treindeel, gesleept door de 7382, verlaat Brugelette en rijdt richting Ath. Pierre HERBIET, 7 november 2007.*

FOTO 83-58 ↓ *De 7386 plaatst op 23 oktober 2007 lege wagens op de spooransluiting van de raffinaderij. Om het bietentransport met vrachtwagens naar andere fabrieken te vermijden, ligt een project voor het vervoer per spoor ter studie. Pierre HERBIET.*



7370

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 04-1974
Nummering : 7370 : 04-1974
Stelplaatsen : Monceau : 04-1974
Merelbeke : 1977
Hasselt : 30-04-1994
Uit dienst : 03-07-2006

FOTO 83-59 *Zingem, 17 februari 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7375

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 16-05-1974
Nummering : 7375 : 16-05-1974
Stelplaatsen : Monceau : 16-05-1974
Hasselt : 08-09-1985
Uit dienst : 03-07-2006

FOTO 83-60 *Leuven, 20 juli 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7379

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 31-01-1977
Nummering : 7379 : 31-01-1977
Stelplaatsen : Monceau : 31-01-1977
Merelbeke : ?
Antwerpen-Dam/Noord : 01-09-1995
Hasselt : 19-01-2005
Charleroi-Sud : 03-07-2006 (in park)
26-03-2006
Uit dienst :

FOTO 83-61 *Antwerpen-Angola, 10 april 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7380

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 10-02-1977
Nummering : 7379 : 10-02-1977
Stelplaatsen : Monceau : 10-02-1977
Merelbeke : 01-05-1994
Schaarbeek : 26-03-2006
Uit dienst : 03-07-2006

FOTO 83-62 *Antwerpen-BASF, 13 januari 1997.*
Alain DERFECHEREUX.



7385

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 21-03-1977
Nummering : 7385 : 21-03-1977
Stelplaatsen : Monceau : 21-03-1977
Kinkempois : 19-04-1977
Antwerpen-Noord : 31-12-2002
Charleroi-Sud : 04-09-2005
Uit dienst : 03-01-2006

FOTO 83-63 *Kinkempois, 15 september 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7393

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Levering NMBS : 16-06-1977
Nummering : 7393 : 16-06-1977
Stelplaatsen : Monceau : 16-06-1977
Kinkempois : 14-07-1977
Merelbeke : 15-04-1979
Antwerpen-Noord : 01-05-1999
Uit dienst: 03-07-2006

FOTO 83-64 *Antwerpen-Rhodesië, 16 januari 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8213

Constructeur : Ateliers Belges Réunis
Levering NMBS : 21-02-1966
Nummering : 262.013 : 21-02-1966
8213 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Kinkempois : 21-02-1966
Schaarbeek : 15-12-2002
Uit dienst : 03-07-2006

FOTO 83-65 *Marchin, 20 mei 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8222

Constructeur : Ateliers Belges Réunis
Levering NMBS : 24-05-1966
Nummering : 262.022 : 24-05-1966
8222 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Kinkempois : 24-05-1966
Saint-Ghislain : 21-10-1983
Monceau : 01-06-1992
Kinkempois : 26-04-1994
Schaarbeek : 15-12-2002
Uit dienst : 03-07-2006

FOTO 83-66 *Schaarbeek-Vorming, 25 januari 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Nieuws van het Belgische materieel in Italië

ATCM

Tengevolge het gebrek aan beschikbare motorstellen (aangezien sommige in revisie zijn en andere defect), heeft Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità (ATCM) van midden november tot eind december 2007 twee ex-NMBS-motorstellen gehuurd bij Azienda Trasporti Consorziali (ATC) in Bologna, namelijk de ALe 054 201/202 (ex-107 NMBS) en de ALe 054 203/204 (ex-077 NMBS).

Zij werden normaal gebruikt op de lijn Bologna - Casalecchio di Reno - Viognola (zie ODB 77 blz. 13-14), maar ATCM zet ze nu in op de lijn Modena - Sassuolo.



Deze twee foto's tonen de ALe 054 203/204 op 3 november 2007 in het station van Sassuolo, eindpunt van de ATCM-lijn uit Modena. Herinner U dat deze twee motorstellen tussen 2004 en 2005 volledig werden gemoderniseerd door de vennootschap Metalmeccanica Milanesio te Moretta. Sinds april 2005 wachten zij reeds op hun indienststelling op de lijn Poromaggiore - Bologna - Vignola, aangezien de elektrificatiewerken op de sectie Portomaggiore - Bologna nog niet voltooid zijn. Daarom waren zij beschikbaar om ATCM uit de nood te helpen.

Marco Cacoza.





FOTO 83-67 ↑ - FOTO 83-68 ↓ Gruppo Torinese Trasporti (GTT, ex-SATTI-netwerk dat op 1 januari 2003 met ATM werd gefusioneerd - zie ODB 56 blz. 27) baat twee geëlektrificeerde lijnen uit in de voorsteden van Torino (Torino Dora - Germagnano en Settimo Torinese - Pont Canavese) en bezit 11 oude NMBS-motorstellen waaronder drie Budd's (133, 145 en 148, genummerd als GTT 09 t/m 11, zie ODB 18 blz. 21 t/m 24 en ODB 52 blz. 33 t/m 39). Zij werden alle in de kleuren van GTT herschilderd (ODB 52 blz. 39). Hierboven, aankomst te San Maurizio van de 09 en 073 (resp. ex-133 en ex-073). Hieronder, aankomst te Cirié van de 11 en de 03 (resp. ex-148 en ex-099). Vreemd genoeg heeft de 11 zijn oranje SATTI-deuren behouden. Philippe DE GIETER, 20 oktober 2007.



→ Hier ziet U twee foto's van de ex-9110 van de NMBS, eigendom van de maatschappij voor spoorwegwerken Gleisfrei, die op 9 september 2007 te Varano Borghi stond uitgeweken. Deze Cockerill-locotractor werd in september 2005 in Italië verkocht. Het gaat om de enige ex-91 van de NMBS die zich momenteel in Italië bevindt.
Alessandro ALBE.



↓ De locomotieven ex-reeks 80 van de NMBS daarentegen zijn zeer talrijk in Italië (24 machines in 2007). Hier een niet nader geïdentificeerde ex-80 die te Laveno stond uitgeweken op 9 september 2007. Alessandro ALBE.



Gisteren



154

TAILFER

De lijn Namur - Dinant (lijn 154) werd in dienst genomen door de Nord Belge op 10 oktober 1882. Het station van Tailfer werd gebouwd tussen Dave-Nord en Profondeville. Het werd geopend voor het reizigersverkeer in augustus 1886 door de Nord Belge. Vanaf 19 juli 1964 was geen personeel meer aanwezig in deze eenvoudige stopplaats. Het typische Nord Belge-gebouw werd gesloopt in 1978. Tailfer maakte deel uit van de stations en stopplaatsen die door het herstructureringsplan van 2 juni 1984 werden geschrapt.

Het enige gemeenschappelijk punt op deze drie beelden is de kilometerpaal 72. Op het bovenste document werd deze geplaatst aan de linkerkant van het spoor en droeg het nummer 71. De andere zijde van de kilometerpaal droeg het getal 72.

↑ *Het bovenste document dateert van het begin van de jaren 1900. De lijn werd om strategische redenen tijdens WO I op dubbelspoor gebracht. Verzameling Christian. DOSOGNE.*

↗ *Tailfer is nu een eenvoudige stopplaats en het stationsgebouw werd afgebroken. Op 7 maart 1982, stopt een L-trein richting Dinant ter hoogte van de voormalige stopplaats. P. HERBIET.*

→ *Heden herinnert niets nog aan de plaats van het station. De lijn werd in mei 1990 geëlektrificeerd.*

J.-L. VANDERHAEGEN, 30 maart 2007.



Vandaag

50 jaar geleden ...



FOTO BD-273 Vanaf begin februari 1958, begon de aanvoer en overbrenging van het rollend materieel voor de EXPO 58 te Brussel, die op de terreinen van de Heizel plaatsvond. Al het materieel werd in het station Brussel-West verzameld. Vandaar werd elke dag het materieel via de goederenkoer van Jette overgebracht teneinde er te worden overgeladen op speciale diepladers. Op 12 februari 1958, wacht een mooie waaier van locomotieven, motorstellen en motorwagens op hun transport. In volgorde, van links naar rechts: 1050 01 ÖBB, E 50 028 DB, E 10 028 DB, 122.038 NMBS, D341-103 FS, Z 5168 SNCF, V200 049 DB, 060 DB 18 SNCF, D342.401 FS, 040 DE 591 SNCF, X 2816 SNCF, VT 11 5017 DB en Ae 6/6 14427 van de SBB.
Foto : Bruno DEDONCKER, verzamelingTSP©.

FOTO 83-69 Gedurende vier jaar werd te Warquignies in de Borinage (lijn 98 St.-Ghislain - Pâturages - Cuesmes) een slakkenberg volledig gezeefd om een grote hoeveelheid steenkool terug te winnen in de vorm van gruis. Elke werkdag werd een trein met steenkool van Warquignies naar de elektriciteitscentrale van Ruien verzonden, gesleept door twee locomotieven van de reeks 60 van het depot Saint-Ghislain. Reisweg: lijn 98 Warquignies - St.-Ghislain (nu gesloten), lijnen 78/94 St.-Ghislain - Tournai - Leuze, lijn 86 van Leuze tot Oudenaarde (nu gesloten tussen Leuze en Ronse) en lijn 85 Oudenaarde - Ruien (nu eveneens gesloten). Op 5 februari 1988, werd deze trein door de 6034 en 6048 gesleept, hier aan een overweg te Leupegem, niet ver van Ruien. De reeks 60 beleefde op dat ogenblik haar laatste weken. Na hun schrapping (buiten dienst op 1 december 1988), werden de 6034 en de 6048 aan een Italiaans bedrijf verkocht, waar zij vandaag nog altijd actief zijn.
Serge MARTIN.

20 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



FOTO 83-70 Aan het begin van de jaren '80, bleven er nog slechts drie tweeassige aanhangwagens van het type 732 (732.09, 10 en 16) voor motorwagens in dienst, die aan het depot Bertrix toebehoorden. In regelmatige dienst werd er één op maandagochtend tijdens de schoolperiode ingezet, als versterking van de omnibus, om de scholieren naar hun internaat terug te brengen: de treinen 4929 Bertrix 04.36 - Libramont 04.46; 4622 Libramont 04.52 - Bertrix 06.10; 4681 Bertrix 06.27 - Dinant 07.56; 4633 Dinant 08.10 - Bertrix 09.49. De 732.16 werd op 23 maart 1983 geschrapt, buiten dienst gesteld op 1 mei 1983 en verschroot in de CW Mechelen. De twee andere zullen nog overleven tot aan het herstructureringsplan van 2 juni 1984 (geschrapt op 9 november 1984 en uit inventaris op 1 december 1984). Vervolgens kocht TSP de 732.10 aan en werd deze hersteld in haar oorspronkelijke staat. De 732.09 deed te Turnhout dienst als werkkeet voor de reinigingsploeg tot in 1992. Op 7 februari 1983 trotseert de omnibus 4633 Dinant - Bertrix het gure winterweer tussen Glaumont en Burhaimont. Hij bestond uit de 4319 + 732.10 + 4304.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

IN DE TIJD VAN DE STOOM

FOTO'S PAGINA'S 62 en 63



FOTO BD-272 Op 15 mei 1955 daalt een rechtstreeks trein vanuit Herbesthal lijn 37 af te Dolhain in de richting van Liège. Op kop de 29.164 van depot Herbesthal. Deze locomotief werd gebouwd door de Canadian Locomotives Company onder het nummer 2291. Op 24 mei 1946 was zij ingeschreven bij depot Ronet. Gedurende haar loopbaan verhuisde ze tot zes maal toe: Herbesthal (september 1953), Bertrix (november 1958), Hasselt (januari 1960), Saint-Ghislain (mei 1964), Ronet (oktober 1964) en Haine-Saint-Pierre (februari 1966), waar zij tenslotte buiten dienst werd gesteld op 4 oktober 1966 en uit de inventaris verdween op 24 februari 1967. Zij zal echter nog dienst doen als mobiele verwarmingsketel voor de voorverwarming van reizigerstreinen, dit onder het nummer A621/204, achtereenvolgens te Kortrijk, Schaarbeek en Haine-Saint-Pierre.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.



FOTO BD-271 Op 12 november 1955, verzorgt de 53.003 van depot Monceau de bediening van de aansluitingen gelegen tussen het station van Charleroi-Sud en La Vilette. Aan de rechterkant bevinden zich de installaties van ACEC (Ateliers de Construction Electriques de Charleroi) en op de achtergrond bemerken we de staalfabrieken van Charleroi. Aan de linkerzijde van de trein ziet men achtereenvolgens beide sporen van lijn 130A Charleroi-Sud - Erquelinnes, beide sporen van de lijn 124A Charleroi-Sud - Luttre en beide geëlektrificeerde sporen van de lijn 124 Charleroi-Sud - Brussel-Zuid. De 53.003 werd door Couillet gebouwd onder het nummer 1675. Zij werd in de inventaris opgenomen door de Etat Belge op 21 oktober 1913 en droeg het nummer 4803 (type 23). Op 1 oktober 1931, werd zij 5303, vervolgens, op 1 januari 1946, 53.003. Ze beëindigde haar loopbaan te Monceau op 28 september 1956.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP©.





Gelede rijtuigen 85320/85321

Onder de talrijke types rijtuigen die door Duitsland aan België werden afgestaan na de Tweede Wereldoorlog, bevonden zich twee gelede rijtuigen die uniek waren voor België. Ze werden in 1921 gebouwd voor de DR en genummerd als 97871 en 97872, ze waren van het type CiWü18a en BiWü19, respectievelijk 3de klasse(C) en 2de klasse(B).

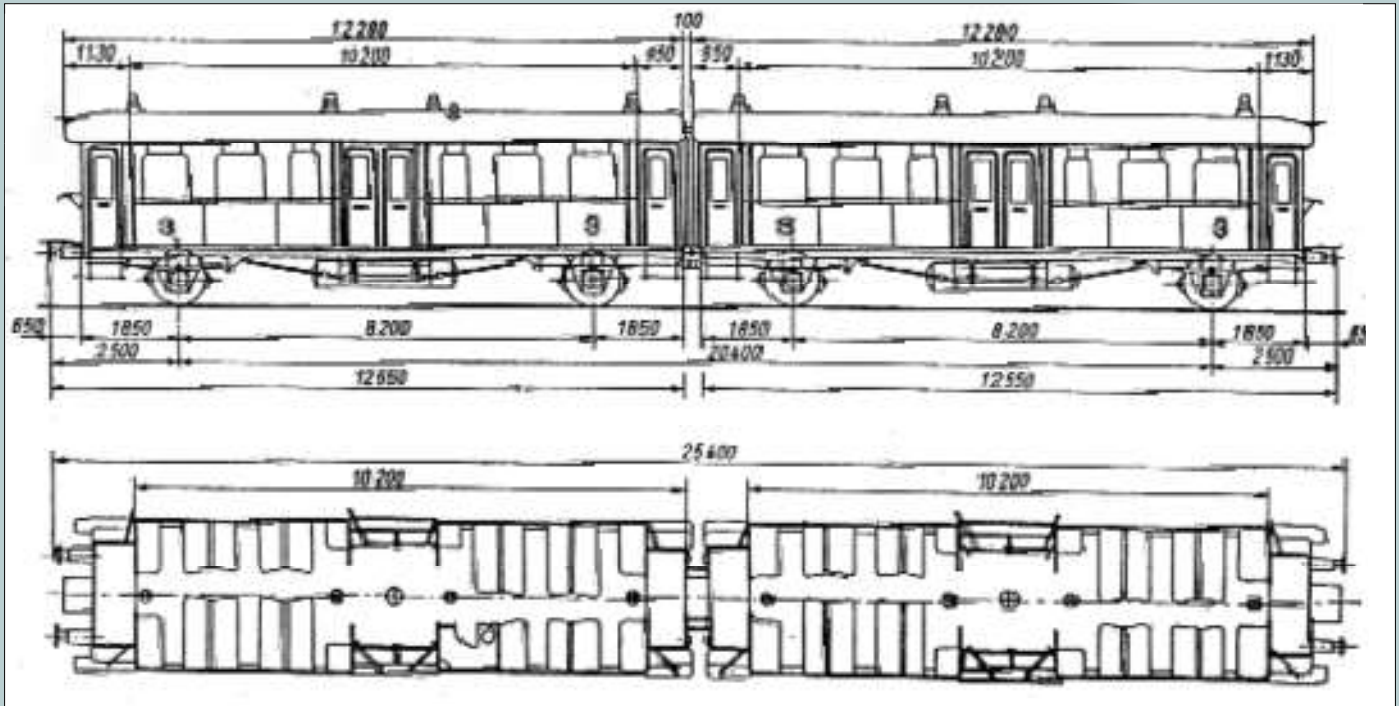
Deze twee rijtuigen waren permanent gekoppeld. Tussen beide rijtuigkasten waren geen schroefkoppeling en buffers. Zij werden door twee staven en een intercirculaire vouwbalg met elkaar verbonden.

Deze twee rijtuigen werden in het park van de NMBS opgenomen op 23 maart 1946 en geïnventariseerd onder de nummers

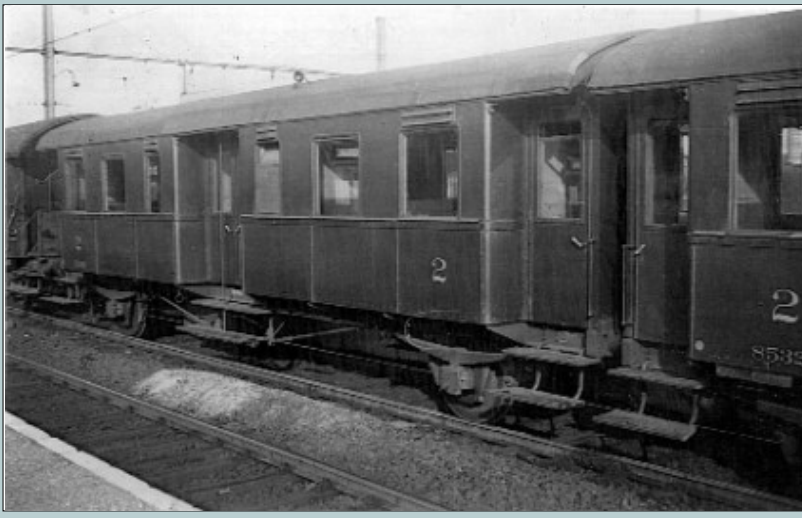
27366 en 27367. In mei 1950 werden zij hernummerd als 85320 en 85321. Tot in 1950 werden deze twee rijtuigen, kant 27367 gekoppeld aan een derde rijtuig van een volkomen verschillend type met het nummer 27207 (ex-DR 29.994 van 1922, dat in mei 1950 vanuit Duitsland werd repatriëerd) en vormde aldus een nieuw geled stel van drie rijtuigen.

De 27366 had een capaciteit van 69 zitplaatsen in 3de klas en bezat een wc. De 27367 telde 76 zitplaatsen in 3de klas bezat, maar zonder wc. Bij de afschaffing van 3de klas in 1956, werden zij als tweede klas opgewaardeerd.

Deze twee rijtuigen werden buiten dienst gesteld door PV nr. 427 van 17 december 1958.



Effectief :	1 paar	Nieuw NMBS-nummer :	85320-85321
Bouwjaar :	1921	Aantal zitplaatsen :	69 en 76
DR-nummer :	97871-97872	Totale lengte :	25,400 m
In inventaris NMBS :	23-03-1946	Lengte van een rijtuig :	12,550 m
NMBS-nummer :	27366-27367	Buiten dienst:	PV 427 van 17-12-1958



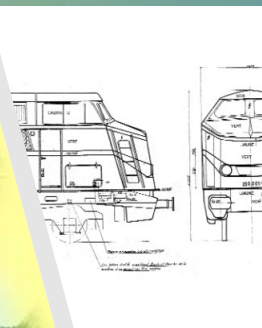
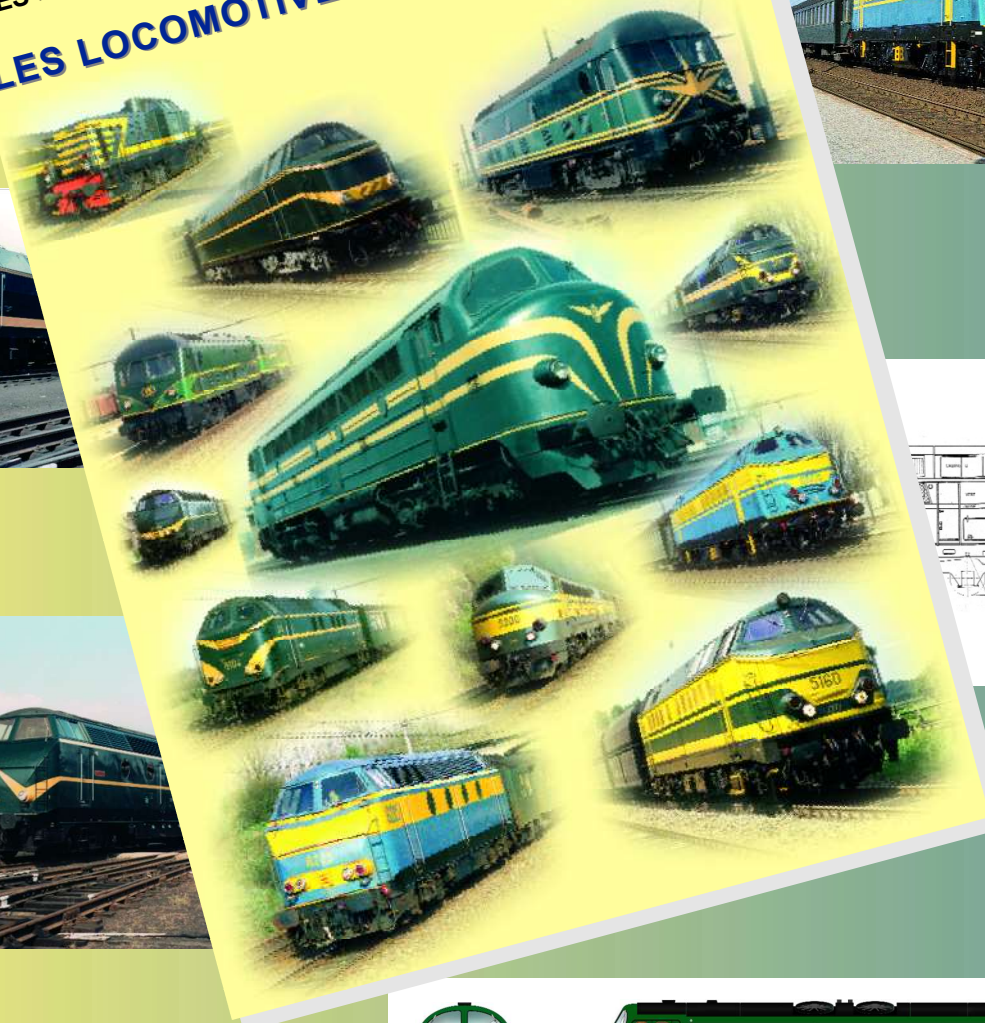
Tot in 1950, waren de 27367-27366 (zie tekening), gekoppeld met de 27207, waarvan het einde zichtbaar is uiterst rechts op de foto. Tot hun schrapping waren zij in twee tinten groen met een zwarte rand onder de vensters geschilderd. Verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.

Beide rijtuigen na hun hernummering in mei 1950 (85320 en 85321) en hun opwaardering tot 2de klas na de afschaffing van de 3de klasse (in 1956). Let op de afwezigheid van buffers tussende beide rijtuigen. Schaarbeek, 10 mei 1958. Verzameling Guy SMETZ.

N I E U W !

LES DÉCORATION DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME 1
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE



De livreien van de Belgische locomotieven boeien elke spoorwegliefhebber.

Jean-Luc VANDERHAEGEN heeft over dit onderwerp een ware encyclopedie geschreven.

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

In een laatste hoofdstuk worden de livreien schematisch voorgesteld.

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

Dit boek wordt uitgegeven in A4-formaat, heeft een harde kartonnen kaft en is met linnendraad ingebonden. De tekst is ééntalig Frans.

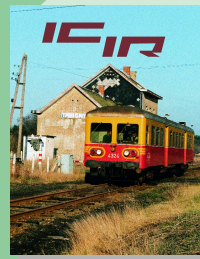
De verkoopprijs bedraagt € 59 + verzendkosten.



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

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

Boeken - TSP-edities



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



PROMO €19,60

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



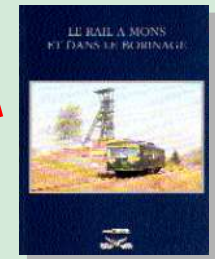
PROMO €10

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



PROMO €14,40

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



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



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



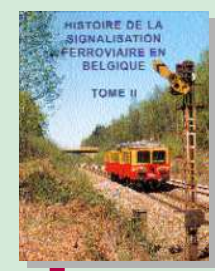
ONZE SPOORWEGEN 1 De meerspanningen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 132 pagina's - harde kaft
 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g



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



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



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



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



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



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



HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIÈGES
NIUW!

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderijen van de lijndiesels. Ééntalig Frans.
 A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans. Gekartoneerde kaft
 € 59,00 - 1950 g



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

Op de Baan

OP DE BAAN

- abonnement 2008 (met ingang van 01-01-2008)
 - België € 36,00
 - buitenland (binnen Europa) € 42,00
 - buitenland (buiten Europa) € 49,00



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

verzamelband voor OP DE BAAN € 11,50 550 g

EN LIGNES - hors série



LES LOCOMOTIVES Serie 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 9,75 - 255 g



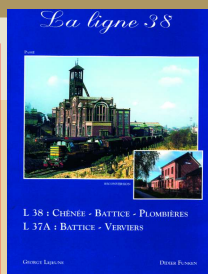
LES LOCOMOTIVES Type 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 12,27 - 210 g



LES LOCOMOTIVES Serie 92
 A4 - 80 pagina's
 100 foto's
 € 14,75 - 255 g

Boeken (TSP- en andere edities)

- Le rail bruxellois en images (TSP-editie) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (van Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (van Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- De buurtspoorwegen van de groep Leuven € 24,54 800 g
- België langs de spoorweg van weleer (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Buurtspoorwegen in Brabant € 42,14 1300 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Stationsarchitectuur (deel 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



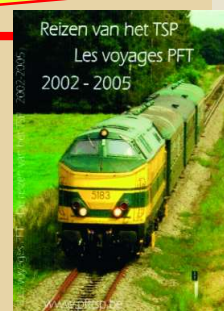
LA LIGNE 38
 Geschiedenis van de lijn Chênée - Plombières en Battice - Verviers. Formaat A4, 182 blz., meer dan 300 foto's. Prijs: € 23 + verzendkosten (750 g). Mededeling: L38

NIEUW

REIZEN VAN TSP

Deze DVD geeft een overzicht van alle TSP-reizen die georganiseerd werden tussen 2002 en 2005. 87 minuten kijkplezier om deze onvergetelijke momenten te herbeleven.

€ 25 + verzendkosten



TSP-Boetiek

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 : 28-03-2008; leveringsdatum: +/- 15-05-2008.

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

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

- Prijs per foto € 1,00 7 g

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prijs per foto : € 3,72 7 g

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. 36 : Door de NMBS bewaarde stoomlocs € 10,00 75 g
- Nr. 38 : De mechanische seinen van Florenville € 10,00 75 g
- Nr. 40 : Het station Schaarbeek-Vorming € 10,00 75 g
- Nr. 42 : Reeksen 52-53-54 in groen "1970" € 10,00 75 g
- Nr. 44 : De locomotief 8275 € 10,00 75 g
- Nr. 47 : Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 48 : De werkplaats Bertrix € 10,00 75 g
- Nr. 49 : Reeks 62/63 in groen "1970 Salzannes" € 10,00 75 g
- Nr. 50 : Reeks 62/63 in groen "1970 Latour" € 10,00 75 g
- Nr. 51 : Reeks 80 : afscheidsreis € 10,00 75 g
- Nr. 52 : Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- Nr. 53 : Postmotorstellen (15 foto's) € 15,00 105 g
- Nr. 56 : Reeks 64 € 10,00 75 g
- Nr. 57 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1) € 10,00 75 g
- Nr. 59 : De 5122 en 5135 in Italië € 10,00 75 g
- Nr. 60 : Chinese stoomlocomotieven € 10,00 75 g
- Nr. 61 : Reeks 62 in actie in Luxemburg € 10,00 75 g
- Nr. 62 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1 € 10,00 75 g
- Nr. 63 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2 € 10,00 75 g
- Nr. 64 : Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3 € 10,00 75 g
- Nr. 65 : Reeks 3600 CFL € 10,00 75 g
- Nr. 66 : De 7301 tot 7335 € 10,00 75 g
- Nr. 67 : Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2) € 10,00 75 g
- Nr. 68 : Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69) € 10,00 75 g
- Nr. 69 : Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70) € 10,00 75 g
- Nr. 70 : De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71) € 10,00 75 g
- Nr. 71 : De 2302 (OP DE BAAN 72) € 10,00 75 g
- Nr. 72 : De roestvrije TEE-rijtuigen € 10,00 75 g
- Nr. 73 : De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74) € 10,00 75 g
- Nr. 74 : Locomotieven reeks 20 - groen € 10,00 75 g
- Nr. 75 : Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- Nr. 76 : Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 77 : Homologatietritten (zie OP DE BAAN 77) € 10,00 75 g
- Nr. 78 : De 8020 van CUP € 10,00 75 g
- Nr. 79 : De homologatieritren van de TRAXX'en in België € 10,00 75 g
- Nr. 80 : Onze P8 en de CFL 1603 op lijn128 € 10,00 75 g
- Nr. 81 : De Benelux-motorstellen (Hondekoppen) € 10,00 75 g
- Nr. 82 : Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux € 10,00 75 g

FOTOTHEMA 83

Tien foto's van de lijn Liège - Gouvy, voor de elektrificatie

Prijs € 10 + verzendkosten (75 g.)

Mededeling : FOTOTHEMA 83

5306 te Esneux, 5508 groen te Bovigny, 5530 groen te Esneux, 5525 te Bovigny, 5529 blauw te Tilff, 5538 groen te Esneux, 4319 te Poulseur, 5520 geel te Vielsalm, 5512 groen Poulseur, 5502 te Poulseur.

Allerlei

Pin's

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

Postkaarten

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

LOCO-kalenders

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

per kalender : € 5,00 + postpack

- **LOCO 2008 :** € 10 + postpack

DVD

- Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- De 26.101 van TSP/ € 21,00 150 g
- **De TSP-reizen :** € 25,00 150 g



La 26.101

De TSP-reizen



NIEUW !

Bestelling en verzendkosten

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

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

	BELGIË	EUROPA
t/m 100 g	€ 1,05	€ 2,20
t/m 350 g	€ 1,50	€ 4,50
t/m 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
t/m 2000 g	€ 3,60	€ 13,10
t/m 5000 g	€ 7,60	Op aanvraag
postpack	€ 4,60	€ 7,80

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

