

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 88 - DECEMBER 2008 - € 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



P.F.T. . T.S.P



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

2008 is alweer bijna voorbij, een jaar waarin verschillende projecten werden voltooid of werden verdergezet: de restauratie van de 9209 en de 5183, de goedkeuring van 64.169 door Belgorail, de werken aan het dak van het Musée du rail in Saint-Ghislain en verbeteringen aan de Bocqlijn met vooral het nieuwe perron in Spontin.

Er werden enkele reizen georganiseerd. Hoewel het niet altijd mogelijk was om NMBS-materieel te huren, zijn we er toch in geslaagd enkele mooie treinen voor te stellen zoals de Sint-Valentrein. Voor het jaar 2009 zijn er al de nodige projecten: naast het lopende onderhoud aan het materieel en de verplichtingen die voortkomen uit de goedkeuringen - de assen van verschillende voertuigen bereiken hun limiet - zal vooral werk worden gemaakt van de Bocqlijn (loods en verlenging naar Evrehailles) en van het Musée du rail in Saint-Ghislain. Wat het materieel betreft hopen we op de afwerking van de 5183 en het verderzetten van de restauratie van een tweede M1-rijtuig, de motorwagen 4605 en het motorstel 082. Al deze huidige - en toekomstige - projecten zijn slechts mogelijk dankzij uw financiële steun. De beste manier is om u te abonneren op dit tijdschrift omdat dan alle winst rechtstreeks naar TSP gaat, zonder tussenpersonen...

En om dit aantrekkelijker te maken hebben we dezelfde prijs als in 2008 behouden - zonder prijsverhogingen sinds 5 jaar !

We wensen u een gelukkig 2009
en veel leesgenot !

ONZE SPOORWEGEN 3 MOTORWAGENS 1980-2008 - deel 2

Dit werk is het logische vervolg op de vorige uitgave. In dit boek besteden we niet enkel aandacht aan de motorwagens van de reeksen 46 en 49, maar eveneens aan deze van de dienst-ES en van het Historisch Patrimonium.

Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige teksten.

€25

Autorails - Motorwagens
1980-2005 - tome 2 - deel 2

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 3

Harde gekartonnerde kaft - formaat 21 x 15 cm - gebonden met linnendraad
€ 25 + verzending (600 g) - mededeling: "Motorwagens-Autorails 2"

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.

GEZOCHT : documentatie, foto's, postkaarten van de oude lijn 112 Marchienne-au-Pont - Piéton en vooral van het oude station Fontaine-l'Évêque.
Contact : Outlet Philippe, Rue du Grand Moulin, 25 B-6140 Fontaine l'Eveque.
E-mail : philippe.outlet@hotmail.com

TE KOOP : Tijdschrift Spoorwegjournaal (nrs 91 t/m 123) in zeer goede staat. Gerrit Bleumink, Heliosstraat 97 NL-7321 EE APELDOORN. Tel : +31 55 3667606; mail : g.w.bleumink@wxs.nl

TE KOOP : decors Kibri en Faller voor HO. Tijdschriften Märklin en EN LIGNES. Spotprijs. J-P COPPEE, rue des Chauffours, 13 7334 HAUTRAGE. ☎ : +32.(0)473 28 53 11..

Wij danken u allen hartelijk voor uw blijken van medeleven die u ons betoonde naar aanleiding van het overlijden van onze goede vriend Christian DOSOGNE, medewerker aan ons tijdschrift.

TSP-agenda

- **Zaterdag 6 december** : ruilbeurs in "le Musée du Rail" te Saint-Ghislain; open van 10 tot 17h; 10% korting in de TSP-boetiek op vertoon van uw abonnementskaart.
- **Zondag 7 december**: speciale trein naar de kerstmarkt te Spontin.

Rechtzetting

OP DE BAAN 87

pagina 28 : de twee foto's van het station Meix-devant-Virton zijn van Christophe Bourguignon.

pagina 60 : de foto onderaan toont het dienstvoertuig 193.323 en niet 195.325.

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw
TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde):

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, BOMBARDIER, Jean BRUGGEMAN, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Victor DE VEUSTER, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Christophe HOLLANGE, Laurent JOSEPH, Grzegorz KOTLARZ, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Serge MATHEY, Christophe MAURISSE, Tomas MEYER-EPPLER, de NMBS, Charles OC-SINBERG, Geert PACKET, paul PASTIELS, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Marc STRIFFER, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

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

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2009

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 2009". 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 TSP te Brussel.
- Vanuit het buitenland woont zijn er meerdere mogelijkheden :
 - u kan een overschrijving doen : BIC-code van onze financiële instelling is 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;

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

Gelieve voor alle briefwisseling een aan uzelf geadresseerde en gefrankeerde omslag of een internationaal antwoordcoupon bij te voegen.

Actief meewerken?

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning:

VOORPAGINA

FOTO 88-01

De 9209 is volledig gerestaureerd en werd voor de eerste maal aan het publiek getoond tijdens de opendeurdagen van "ESPACE TRAIN - le Musée du Rail" te Saint-Ghislain op 13 en 14 september 2008. TSP.

OP DE BAAN 88 - DECEMBER 2008

inhoud

2 Voorwoord

4 News TSP

10 Belgische actualiteit

- 10 statistieken
- 10 locomotieven
- 21 motorstellen - motorwagens
- 22 de 8206 en 8207
- 26 allerlei
- 29 privémaatschappijen
- 30 de Maxima 40CC van Voith
- 36 schrappingen

38 Buitenlandse actualiteit

- 38 de FLIRT-motorstellen
- 42 Duitsland
- 44 Polen
- 45 Oostenrijk : Pinzgaubahn
- 46 Italië
- 46 telex

47 Gisteren - Vandaag

48 De GC-rijtuigen

58 Beelden uit Polen

62 Er was eens ...

64 Dit is Belgisch

65 TSP-boetiek



4

Restauratie van onze 9209



22

De 8206 en 8207 in Italië



30

Getest: Maxima 40CC van Voith



48

De GC-rijtuigen



POSTER PAGINA'S 34-35

FOTO 88-04 Onze P8 en de 29.013 ontmoeten elkaar te Walcourt op 27 september tijdens hun reis naar Mariembourg TSP.

ACHTERPAGINA

FOTO 88-02

Een parallel met rangeerlocomotieven tijdens de opendeurdagen te St.-Ghislain. TSP.

FOTO 88-03

De eerste openbare verschijning van de nieuwe locomotief van de reeks 18 tijdens de grote Innotrans-beurs te Berlin, 23 tot 26 september 2008. Tomas MEYER-EPPLER.





Chemin de Fer du Bocq

Zaterdag 6 september 2008
Grote parade

TSP heeft op zaterdag, 6 september zijn tweede grote materieelparade georganiseerd op de Bocqspoorlijn.

Een eerste konvooi voerde de motorwagen 4506 ten tonele, die een gesloten goederenwagen van het type Glms sleepte. Deze laatste werd speciaal voor deze gelegenheid herschilderd. Vele amateurs stelden zich vragen bij deze samenstelling. Tot 1984 kregen de motorwagens van depot Bertrix (reeksen 43 en 45) een gesloten goederenwagen aan de haak, omdat de bagageafdeling van de motorwagen te klein was. Dit gebeurde van maandag t/m vrijdag, 's morgens zeer vroeg, bij een H/T tussen Libramont en Bastogne; van maandag t/m vrijdag, (facultatief), bij een H/T Arlon - Athus (zie foto); op vrijdag, (facultatief) bij een H/T Libramont - Gouvy). Deze samenstelling had dus niets buitengewoons.

Het vervolg van het programma toonde een goederentrein, gesleept door de 8428. Ter hoogte van Dorinne-Durnal



FOTO 88-05 Ter gelegenheid van de parade werd één van onze gesloten goederenwagens type Glms volledig herschilderd in de versie van de jaren zestig (type 2211 - NMBS-nummer 4.425.221). Wij danken bij deze gelegenheid de CW Gentbrugge voor hun hulp bij het aanbrengen van de opschriften. TSP.

ontmoette hij de 4506 met zijn wagen. De beide konvooien zetten dan hun rit verder richting Purnode, een rit die onderbroken werd door verschillende foto-stops.

Na de terugkeer te Spontin en enkele rangeringen, was het de beurt aan de P8 om voor het voetlicht te treden, aan kop

van een korte goederentrein waarmee zij een heen-en terugrit naar Purnode uitvoerde.

De 4506 reed voorop om de fotoliefhebbers op de ideale plaatsen te laten postvatten. De zon was ons die dag niet goed gezind, maar de aanwezige liefhebbers konden het programma toch waarderen.



FOTO 88-06 Hierbij een foto van motorwagen 4327 van Bertrix die een Glms sleept tussen Athus en Arlon. Er waren eveneens diensten voorzien naar Bastogne en zelfs naar Gouvy. Autelbas, 26 februari 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 88-07 *De 4506 met de Glms bij de inrit van Dorinne-Durnal. TSP.*

FOTO 88-08 *De goederentrein verlaat de kloof van Sovet en rijdt in de richting van Ciney. TSP.*





FOTO 88-09 ↑ **FOTO 88-10** ↓ *De P8 met de goederentrein, hierboven tussen Braibant en Sovet, hieronder bij het verlaten van de tunnel van Durnal in de richting van Purnode. TSP.*





FOTO 88-11 Een foto van de 9209, genomen van de kant van zijn korte neus. Een zeer geslaagde restauratie, bravo voor de ploeg van Saint-Ghislain. TSP.

ESPACE-TRAIN Le Musée du Rail

Op 13 en 14 september heeft het Musée du Rail te Saint-Ghislain zij deuren geopend voor het publiek. Het programma voorzag pendelritten tussen Saint-Ghislain en Tertre; op zaterdagmorgen met de P8, in de namiddag en de ganse zondag met de 4333.

Maar de grote nieuwigheid op deze Open Deurdagen was de voorstelling van de volledig gerestaureerde 9209, geschilderd in de originele livrei en met een nummer van vier cijfers. Zij heeft in elk geval haar dubbele lampen behouden. Deze locomotief heeft zeker nooit dit kleedje gedragen samen met de dubbele lampen, zij werd ooit herschilderd in de livrei met een gele Z en daarvoor had zij slechts enkele lampen. Pas later werd zij voorzien van gecombineerde rood-witte lampen. Eigenlijk hebben alleen de 9211, 9213, 9214, 9215, 9216, 9217, 9218, 9219, 9220 en 9222 gedurende een bepaalde periode uit hun loopbaan de originele schildering gedragen, samen met dubbele lampen. Een oprecht bravo aan de ganse ploeg van Saint-Ghislain voor deze mooie restauratie.

Op 9 oktober werden de werken aangevat voor de vernieuwing van 1100 m² dakoppervlak. De kosten bedragen 100.000 euro.

Deze werken kunnen enkel gerealiseerd worden dank zij uw vrijgevigheid. Nu beschikken wij eindelijk over twee perfect afgedekte sporen die met de komende opendeurdagen nuttig kunnen worden gebruikt.

ESPACE-TRAIN - Le Musée du Rail en de Koning Boudewijnstichting

De *Koning Boudewijnstichting* steunt projecten met een humanitair of een cultureel karakter, en in dit kader diende het TSP een aanvraag in tot het creëren en het inrichten van een Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain.

De procedure die door de *Koning Boudewijnstichting* voorgesteld wordt is eenvoudig : er wordt een rekeningnummer aan het project gekoppeld, en alle stortingen die naar deze rekening uitgevoerd worden zijn fiscaal aftrekbaar. Jaarlijks wordt er aan de donateurs een fiscaal attest bezorgd wanneer hun gift (op jaarbasis) meer dan € 30 bedraagt, waardoor het bedrag van de belastingen kan worden afgetrokken. Dankzij de financiële steun van vele milde schenkers konden we al heel wat werken uitvoeren, zoals de beveiliging van de locatie, herstellen en vervangen van de mechanische deuren en het vervangen van vele houten onderdelen aan de buitenzijde, vernieuwing van de dakbekleding van het hoofdgebouw. Het volgende objectief is de inrichting van de TSP-boetiek.

Aarzel dan ook niet om de projectrekening van de Koning Boudewijnstichting te spijzen. Hoe ? Héél eenvoudig : het volstaat om het bedrag dat u wil besteden (opgelet, een fiscaal attest krijgt u pas wanneer de gift de € 30 op jaarbasis overstijgt) stort op rekening 000-0000004-04 met de volgende mededeling : L78599-Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. Vergeet deze vermelding niet, want anders wordt uw gift niet aan het TSP toegewezen. In het begin van het jaar erna wordt uw attest opgestuurd. De giften kunnen ook via het buitenland gestort worden; de Stichting maakt immers deel uit van het TGE-netwerk (Transnational Giving Europe) die een groep stichtingen met hetzelfde doel verenigt. U kan alle gewenste informatie hieromtrent terugvinden op de Internet-site www.kbs-frb.be. We danken al diegenen die het ontstaan van het Spoorwegmuseum te Saint-Ghislain steunen. Zij worden beloond met een fiscale korting. Zonder hun waardevolle hulp zouden vele projecten slechts projecten blijven...



← **FOTO 88-12**

Op zondag 28 september sleepte de 5166 eveneens een extra trein tussen Schaarbeek en Mariembourg. Hier de doortocht te Berzée. TSP.

REIZEN

**zaterdag 27 september 2008
Charleroi-Mariembourg**

Het is bijna tien jaar geleden dat TSP heeft deelgenomen aan het stoomfestival van Mariembourg dat door de Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées wordt georganiseerd. TSP stelde een door onze P8 gesleepte speciale trein voor die vanuit Charleroi zou rijden, samengesteld uit twee K-rijtuigen en het begeleidingsrijtuig.

De ruim honderd deelnemers profiteerden van een zonnige dag om deze trein op de mooiste plaatsen van deze lijn te vereeuwigen. In Walcourt werden we ingehaald door de 29.013 van NMBS-Holding met een sleep groene M2-rijtuigen. Dit leverde een zeer fraaie parallel op. Na onze aankomst in Mariembourg werd de P8 gedraaid op de keerdriehoek waarna op beide dagen telkens een rit op de CFV3V-lijn werd uitgevoerd. Hierbij werd een stel GCI-rijtuigen ingezet, een spektakel dat niet meer was vertoond in 42 jaar !

Zaterdagavond keerden de deelnemers terug naar Charleroi, deze keer werd de trein gesleept door de 202.020.

← **FOTO 88-13** *De 4333 bij vertrek te Tertre richting Saint-Ghislain. TSP.*

↓ **FOTO 88-14** *Een parallel te Saint-Ghislain op 14 september 2008 : de 9209 en de 7005 naast het mechanische sein. De 4333 op het hoofdspoor bij zijn terugkeer vanuit Tertre. TSP.*





FOTO 88-72 De laatste fotostop aan de kloof van Neuville-Sud tijdens de TSP-rit op 27 september 2008 van Charleroi naar Mariembourg. TSP.

FOTO 88-73 Op dezelfde dag verlaat onze P8 met een sleep GCI-rijtuig het station van Treignes met bestemming Mariembourg. TSP.



SCHRAPPINGEN 2216 : 10-12-06 GCR 2236 : 10-12-06 GCR 2247 : 10-12-06 NK 2506 : 10-12-06 FNND 2513 : 10-12-06 FNND 5530 : 2008 NK (1) 7378 : 2008 (1) 7387 : 2008 (1)	621 : 04-08-08 RI 813 : 11-07-08 RI 990 : 08-08-08 CR 995 : 03-07-08 CR 1329 : 16-09-08 RI 1336 : 05-09-08 RI 2023 : 16-09-08 GR 2116 : 11-09-08 RG 2123 : 08-09-08 GR 2132 : 16-08-08 GR + ACC 2308 : 17-09-08 LT 2312 : 27-08-08 LC 2355 : 30-09-08 LC 2363 : 08-08-08 LC 2365 : 10-09-08 LC 2608 : 05-08-08 LT 4121 : 24-09-08 RI 4125 : 28-08-08 RI 3003 CFL : 16-09-08 RI	VERNUMMERING 721 : 990 : 26-08-08 726 : 995 : 03-07-08	GF : autom. GF-koppeling GR : grote revisie I / INF : Infrabel LC : comfort revisie LT : technische revisie 1 M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RF : Rail Feeding (1) : datum te preciseren
UIT REVISIE 314 : 23-07-08 RI 353 : 26-07-08 RI 377 : 05-09-08 RI 419 : 13-08-08 RI 452 : 04-08-08 RI 520 : 15-07-08 RI 524 : 29-07-08 RI 537 : 18-08-08 RI		VERKOOP 7378 : 09-08 RF 7387 : 09-08 RF	RECHTZETTINGEN ODB 83 p. 54 : schrappingen, HLR 7370 en 7375: datum "uit exploitatie": moet zijn: 21-07-08 . ODB 87 p. 16 : rubrieken "in park" en "uit park" : schrappen 7387
		AFKORTINGEN ACC : ongeval CFL : Luxemburgse spoorwegen FAZ : C.W. Salzannes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : C.W. Mechelen FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud	

Locomotieven

reeks 13

● Vanaf 14 december zullen alle treinen op de IC J-verbinding Brussel-Zuid - Luxemburg, samengesteld uit M6 dubbeldeksrijtuigen, gesleept worden door een locomotief van de reeks 13 of 3000 CFL :

- maandag t/m vrijdag: IC J 2108, 2115, 2116, 2117, 2127, 2128, 2129 en 2135);
- 's zaterdags: IC J 2110, 2113, 2118, 2121, 2129, 2132, 2137, 2140);
- 's zondags: IC J 2110, 2118, 2120, 2129, 2137, 2139.

reeks 3000 CFL

- De locomotieven van de reeks 3000

(niet degene die gehuurd worden door de NMBS) van de CFL verzorgen nog steeds de IR m Liers - Gouvy - Luxemburg. Daarenboven is de reeks ook te zien aan kop van de lokale trein 5905 Arlon 7.59 - Luxemburg 08.20. De locomotief en rijtuigen komen 's avonds leeg toe met de ER123 Luxemburg 22.20 - Arlon 22.40 en blijven de ganse nacht in Arlon. Het is een van de rijtuigstellen die ingezet wordt voor de IR m.

FOTO 88-15 De 1860 (Siemens 21591/2008) werd voorgesteld op de spoorwegbeurs Innotrans te Berlin van 23 tot 26 september. De 1860 is in feite de derde locomotief van de reeks die werd gebouwd, na de 1801 en 1802. De 1860 zal echter als laatste geleverd worden. Zij blijft voorlopig eigendom van Siemens en zal dienen om noodzakelijke testen te ondergaan. De eerste locomotief wordt einde van dit jaar in België verwacht. In het kadertje: het UIC-nummer van de 1860, opgesteld volgens de gestandaardiseerde technische normen voor de inzetbaarheid, beheer en exploitatie van de spoorvoertuigen. Tomas MEYER-EPLER.



De nieuwe dienstregeling vanaf 14 december 2008 :

10 kilometer elektrificatie die alles verandert...

Het in dienst nemen van de elektrische tractie tussen Montzen en Aachen West vanaf 14 december brengt een aantal drastische wijzigingen met zich mee betreffende de inzet van het materieel. Het is nog nooit gebeurd dat dergelijk korte stukje lijn (+/- 10 km) zo'n grote veranderingen met zich meebracht. Dit komt vooral door het in dienst nemen van de eerste TRAXX-locomotieven van B-Cargo. Deze locomotieven zullen uitsluitend ingezet worden vanuit Antwerpen, Gent-Zeehaven, Zeebrugge, Kinkempois en Châtelet richting Aachen West en Gremberg (Köln).

Het zijn vooral de diesellocomotieven van de reeks 55 die in de klappen delen. De omloop bestaat nog amper uit 10 dagen en daar alle diensten voorzien zijn in treinschakeling blijven er amper 5 verschillende dagen over.

De locomotieven van de reeks 20 verliezen al hun diensten op de as Antwerpen - Montzen maar zullen wel blijven ingezet worden vanuit Antwerpen, richting Zeebrugge. Het is de derde keer dat deze van actieterrein veranderen in het goederenverkeer sinds de terugtrekking op de Luxemburglijn.

De DB Schenker-diesellocomotieven (ex-Railion Deutschland) reeks 225 en 241 voeren geen enkele pendelrit meer uit tussen Montzen en Aachen West. De reeks 241 doet België dus niet meer aan. Daarentegen zal de reeks 225 nog wel een aantal treinen blijven slepen vanuit Aachen West naar Antwerpen.

Deze drastische veranderingen zijn ook nog maar de eerste fase, na de levering van de laatste TRAXX-locomotieven (voorzien einde juli 2009), zal wellicht de reeks 55 als eerste geschrapt worden.

reeks 25.5

● De omloop van de reeks 25.5, die op 15 juni verminderde met 2 dagen, blijft verder behouden, maar toch blijven hun taken beperkt tot amper 3 treinen per dag :

44601 ②-⑥ XNKFH 10.01 - FNND 11.20
 44602 ①-⑥ FNND 15.20 - XNKFH 16.50
 44603 ①-⑤ XNKFH 18.30 - FNND 19.50
 48806 ① XNKFH 11.01 - FNND 12.25

Afkortingen

FNND : Antwerpen-Noord
 XNKFH : Kijfhoek

reeks 16

● De beurtregeling van de reeks 16 blijft na 14 december ongewijzigd. Ze blijven in de omloop D9 die 4 dagen telt, waarvoor volgende treinen voorzien zijn :

D991 7402 GWK - FBMZ
 8002 FSR - FSD

D992 7009 FSD - FSR
 8402 FBMZ - GWK

D993 7003 FSD - FSR
 8005 FLV - FSD

D994 7400 GWK - FBMZ (Hv M5)
 8400 FBMZ - GWK (Hv M5)

FBMZ = Brusel-Zuid, FLV = Leuven, FSR = Schaarbeek, GWK = Welkenraedt, Hv = rijtuig

↓ *Het aantal diensten van de reeks 25.5 blijft na 14 december nog steeds afnemen. Hier ziet u de metaaltrein 48806 tussen Beverwijk en Valenton. De 2552 sleept deze trein sleept tussen Kijfhoek en Antwerpen, hier op foto gezet te Willemsdorp op 6 augustus 2008. Deze trein die enkel op maandag rijdt zal na 14 december altijd gesleept worden door een 25.5.*
 Michel DE ESCH.



reeks 20

● Vanaf 14 december gaat de reeks 20 een heel ander decor opzoeken, namelijk de Belgische kust. Na het verdwijnen van de goederentreinen op de Luxemburglijn door elektrifi-

catie van de Athus Meuse-lijn in december 2002 waren de locomotieven vooral actief tussen Antwerpen en Montzen. En het is weer een elektrificatie van een lijnsectie (Montzen - Aachen West) die de reeks 20 doet verhuizen, nu naar de as Antwerpen - Zeebrugge. De beurtregeling A0 verliest 2 dagen, van 17 dagen naar 15. De eerste 6 locomotieven (2001 t/m

2007, uitgerust met Memor II+ voor het circuleren op het CFL net) blijven actief voor het slepen van reizigerstreinen op de Luxemburglijn.

Ook maakt de reeks 20 zijn intrede in Kallo en Genk-Goederen (onlangs geëlektrificeerd).

De tabel hieronder geeft de beurtregeling weer. Enkel de dagtreinen worden vermeld.

BEURTROL VAN DE REEKS 20

A001

7602 ①-⑤ LJ - FBMZZ
8600 ①-⑤ FBMZ - LJ
48644 ①-⑤ LJ 18.40 - NK 20.10

A002

7403 ①-⑤ LY - FBMZ
8403 ①-⑤ FBMZ - LY

A003

91 ①-⑦ FBMZ - XLLUX los LL)
47753 ①-⑤ LL 12.50 - XLLTR 13.20
49742 ①-⑤ XLLTR 14.30 - MKM 15.10
t/m vide MKM - XLLUX
96 ①-⑦ XLLUX - FBMZ

A004

97 ①-⑦ FBMZ - XLLUX
96 ①-⑦ XLLUX - FBMZ

A005

7600 ①-⑤ LJ - FBMZ
8602 ①-⑤ FBMZ - LJ

A006

296 ①-⑤⑦ XLLUX - FBMZ
295 ①-⑤⑦ FBMZ - XLLUX

A007

32982 ②-⑤ FNZG 06.20 - LZR 08.28
32983 ②-⑤ LZR 09.42 - FNND 11.45
32984 ②-⑤ FNND 14.10 - LZR 16.30
32986 ①-⑤ LZR 15.22 - FNND 17.42
46389 ⑥ BRAM 16.58 - FEO 20.20

A008

39282 ①-⑤ LZR 06.25 - FNND 08.43
32983 ①-⑤ FNND 11.13 - LZR 13.35
39285 ①-⑤ LZR 15.22 - FNND 17.42

A009

79411 ①-⑤ BRAM 08.30 - LZR 09.30
43569 ②-⑤ LZR 12.10 - FNND 14.15
32985 ①-⑤ FNND 17.05 - LZR 19.29
52907 ①-⑤ FNND 16.00 - FGZH 18.00

A010

32981 ②-⑤ FNZG 09.39 - LZR 11.55
59220 ②-⑤ LZR 14.15 - FNND 16.25
59220 ① LZR 12.10 - FNND 14.14

A011

39282 ③④⑥ LZR 06.25 - FNND 08.43
32993 ①-⑤ LKL 11.241 - LZR 13.40
39298 ②-⑤ LZR 18.29 - FNND 20.25

A012

32996 ②-⑥ FNND 07.00 - LZR 08.32
los naar LZR - FR
79500 ②-⑤ FR 10.09 - FSD 10.40
los naar FSD - LZR
39292 ①-⑤ LZR 12.30 - LKL 14.35
32994 ①-⑤ LKL 18.29 - LZR 20.27

A013

69404 ①-⑥ FGZH 09.25 - LZR 11.37
79418 ①-⑤ LZR 12.13 - BPEL 13.17
los naar BPEL - LZR

A014

52421 ②-⑥ FNND 09.30 - FKGG 11.40
54221 ②-⑥ FKGG 12.20 - FNND 14.17
52420 ①-⑤ FNND 17.30 - FKGG 19.50
45601 ① FGZH 12.51 - FNND 14.40

A015

47777 ①③⑤ FLV 17.20 - MKM 21.00 (in dubbeltractie met een HLE 13, de HLE 20 in tweede positie).

Afkortingen

BPEL : Zeebrugge-Pelikaan
BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle
FBMZ : Brussel-Zuid
FGZH : Gent-Zeehaven
FKGG : Genk-Goederen
FNND : Antwerpen-Noord
FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
FR : Brugge
FSD : Oostende
LILLO : Lillo (Antwerpen)
LJ : Jemelle
LKL : Antwerpen-Kallo
LL : Arlon
LY : Huy
LZR : Zeebrugge
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
UM : in treinschakeling
XLLTR : Luxembourg-Triage
XLLUX : Luxembourg

FOTO 88-16 Een beeld dat we na 14 december niet meer zullen zien in reguliere dienst: een locomotief van de reeks 20 op de lijn 24 Montzen - Visé. Op 15 maart 2006 rijdt de 2017 doorheen Warsage richting Visé en Antwerpen. Michel HANSSSENS.



reeks 23

● Vanaf 14 december gaat de beurtregeling (B3) van de reizigerstreinen stijgen van 13 naar 20 dagen. Het gaat

over drie nieuwe piekurtreinen tussen Hasselt en Brussel en terug. Het valt nog af te wachten of de laatste locomotieven van de reeks 22 en 25 zullen inspringen.

BEURTROL VOOR DE REEKS 23

B370	7996 Adinkerke - Gent-St. P. (los naar Gent-Zeehaven)	B379	7722 Châtelet - Schaarbeek 8723 Schaarbeek - Châtelet
B371	7097 Dendermonde - Leuven ER7097 Leuven 09.13 - Schaarbeek 10.18 RE8397 Schaarbeek 15.42 - Leuven 17.03 8397 Leuven - Dendermonde	B380	7282 Aarschot - Antwerpen-Luchtbal 8281 Antwerpen-Luchtbal - Aarschot
B372	7905 Oudenaarde - Schaarbeek 8906 Schaarbeek - Oudenaarde	B381	7283 Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort 8280 Antwerpen-Schijnpoort - Aarschot (los naar Hasselt)
B373	7074 Aalst - Brussel-Zuid 8067 Brussel-Zuid - Denderleeuw 8955 Denderleeuw - Geraardsbergen (los naar Aalst)	B382	7215 Hasselt - Antwerpen-Luchtbal 8215 Antwerpen-Luchtbal - Aarschot (los naar Hasselt)
B374	7995 Adinkerke - Gent-St. P. 7075 Gent-St. P. - Denderleeuw (los naar Gent-St.-Pieters) 8995 Gent-St. P. - Adinkerke	B383	7092 Dendermonde - Brussel-Zuid 8095 Brussel-Zuid - Dendermonde
B375	7741 Binche - Schaarbeek 8741 Schaarbeek - Binche	B384	7094 Dendermonde - Brussel-Zuid 8092 Brussel-Zuid - Dendermonde
B376	7514 Tournai - Schaarbeek 8511 Schaarbeek - Tournai	B385	7307 Hasselt - Brussel-Zuid 8306 Brussel-Zuid - Hasselt
B377	7010 Sint-Niklaas - Schaarbeek 8010 Schaarbeek - Sint-Niklaas	B386	7305 Hasselt - Brussel-Zuid 8305 Brussel-Zuid - Hasselt
B378	7021 Aalst - Etterbeek - (los naar Schaarbeek) 8066 (Schaarbeek) - Brussel-Zuid - Gent-St.-Pieters 8996 Gent-St.-Pieters - Adinkerke	B387	7993 Kortrijk - Brugge 8993 Brugge - Kortrijk
		B388	7312 Hasselt - Brussel-Zuid 8312 Brussel-Zuid - Hasselt
		B389	7012 Gent-St.Pieters - Schaarbeek 8095 Schaarbeek - Gent-St.-Pieters

FOTO 88-17 Vanaf 14 december zullen er meer reizigerstreinen (enkel P-treinen) gesleept worden door de reeks 23. Het zal dus uitzonderlijk zijn om een locomotief terug te vinden op kop van een internationale trein. Dit was wel het geval op 20 augustus, wanneer de 2336 een bedevaartstrein met bestemming Lourdes sleepte tussen Liège en Jeumont. De trein is samengesteld uit 13 SNCF-rijtuigen, waarvan 2 ambulancerijtuigen en een Dms-pakwagen van de NMBS. Deze foto werd gemaakt te Tamines. Laurent JOSEPH.



reeks 26

● De beurtregeling van de reeks 26 zal 19 dagen inhouden, waarvan 14 in

treinschakeling. De locomotieven zullen vooral te zien zijn met pendeltreinen tussen Antwerpen-Noord en de Waaslandhaven (Linkeroever), alsook tussen Genk-Goederen en Châtelet. Door de elektrificatie van de lijnen

naar Kallo en Genk-Goederen moeten de treinen niet meer door locomotieven van de reeks 77/78 gesleept worden.

Een overzicht van de nieuwe beurtregeling (enkel de dagtreinen):

BEURTROL VOOR DE REEKS 26

A601 + A602

62304U ①-③ FNND 09.00 - FNWHZ 09.55
62305U ①-⑤ FNWHZ 10.50 - FNND 11.38 los naar FNWHZ
62307U ①-③ FNWHZ 14.37 - FNND 15.35
62308U ①-⑤ FNND 16.59 - FNWHZ 17.55
44555U ①-③ FNWHZ 18.45 - FNND 18.17

A603 + A604

52701U ①-⑥ FNND 06.09 - FCL 08.49 los naar LNC
37200U ①-⑥ LNC 10.17 - ZANDV 12.42
32702U ①-⑥ ZANDV 13.39 - FCL 16.09

A605 + A606

32700U ①-⑥ ZANDV 09.41 - FCRBL 12.09 los naar LNC
37210U ①-⑥ LNC 14.51 - ZANDV 17.19
32704U ①-⑥ ZANDV 18.30 - FCRBL 21.09

A607 + A608

57203U ①-⑥ LNC 06.25 (① 09.24) - FNND 08.59 (① 11.52), los naar ZANDV
32701U ①-⑥ ZANDV 10.40 - FCRBL 13.09

A607

57402 ①-⑥ LNC 17.37 - NK 19.40

A608

57220 ①-⑥ LFLZ 18.21 - FNND 20.31

A609 + A610

32703U ①-⑥ ZANDV 15.09 - FCRBL 17.51
37201U ①-⑥ FCRBL 19.09 - ZANDV 21.41

A609

47842U ②-⑥ NK 08.17 - FCL 10.01

A610

59700 ⑥ FGZH 06.00 - LNC 08.09

A611

49809 ①-⑤ GLI 13.03 - FEO 14.20
67606 ①-⑤ LNC 16.38 - FCL 17.00

A612

47832 ①③④ NK 16.59 - FCL 18.38

A613

59400 ②-⑥ FGZH 06.29 - NK 09.33
54702 ①-⑤ NK 18.25 - FCL 20.00

A614

37940 ①-⑥ GLI 10.05 - FGZH 12.10
39740 ⑥ FGZH 12.40 - GLI 14.50
39741 ①-⑤ FGZH 13.33 - FEQ 15.59
37941 ①-⑤ FEQ 17.13 - FGZH 19.10

A615

57401 ①-⑥ LNC 06.32 - NK 08.33
54701 ②-⑥ NK 10.25 - LNC 12.20
46399 ④ LNC 13.20 - FEO 14.20

48755 ⑥ FCL 18.39 - NK 20.02

77201 ②-⑤ FGH 19.22 - LNC 20.49

A616 + A617

34740U ①②-⑥ FKGG 07.51 - FCL 11.00 (① 3-voudig)

37440U ①②-⑥ FCL 11.58 - FKGG 14.38

34714U ①-⑦ FKGG 15.14 - FCL 18.00

37441U ①-⑦ FCL 18.58 - FKGG 22.00

A618 + A619

32707U ①-④ ZANDV 07.05 - FCRBL 09.51

Afkortingen

FCL : Châtelet
 FCRBL : Blanchisserie
 FEQ : Clabecq
 FEO : Ronet
 FGH : Saint-Ghislain
 FGZH : Gent-Zeehaven
 FKGG : Genk-Goederen
 FNND : Antwerpen-Noord
 FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven
 GLI : La Louvière-Gare-Industrielle
 LFLZ : Feluy-Zoning
 LNC : Monceau
 NK : Kinkempois
 ZANDV : Zandvliet (Antwerpen)

FOTO 88-18 Op 20 augustus was het de 2601 die ingezet werd voor het slepen van een trein vanuit Liège-Guillemins richting Lourdes. De trein, vooral samengesteld uit I6-ligrijtuigen passeert hier te Marche-Les-Dames. Laurent JOSEPH.





reeksen 225 en 241 DB Schenker

● Vanaf 14 december verdwijnen al de diesellocomotieven van de reeks 225 en 241 van DB Schenker (ex-Railion) op de pendeldiensten tussen Aachen West en Montzen. Alleen de reeks 225 zal in België nog te zien zijn en dit voor het slepen van treinen naar de Antwerpse haven. Hier volgt de omlooplijst van de reeks 225 (dagtreinen), allemaal gereden in treinschakeling :

44512 Ⓞ XDKAW 06.00 - LILLO 09.02
 40244 Ⓣ-Ⓞ XDKAW 09.01 - LILLO 12.20
 47068 ⓄⓄ XDKAW 12.22 - FNND 15.25
 44518 Ⓞ XDKAW 12.41 - FNND 15.49
 44522 Ⓣ XDKAW 14.34 - FNND 17.49

40247 Ⓣ-Ⓞ LILLO 04.59 - XDKAW 08.00
 44527 ⓉⓄ FNND 06.25 - XDKAW 09.38
 44513 ⓄⓄ FNND 07.09 - XDKAW 10.37
 41511 Ⓞ FNND 14.00 - XDKAW 17.06
 40241 Ⓞ LILLO 15.48 - XDKAW 19.15
 42991 Ⓞ FNND 16.15 - XDKAW 19.29

FOTO 88-19 De prachtige locomotieven van de reeks 241.8 van DB Schenker verlaten op 14 december aanstaande het Belgische spoorweglandschap. Op 31 juli 2001 verlaat de 241 802-8 Montzen met bestemming Aachen West. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

reeks 6500 Railion Nederland

● Twee locomotieven van de reeks 6500 van Railion Nederland slepen in treinschakeling in België nog steeds de kalktrein die vertrekt vanuit Hermalle-sous-Huy:

48640 Ⓣ-Ⓞ NH 08.11 - XNSTD 10.19 (Ⓞ 09.40)
 49665 Ⓣ-Ⓞ XNSTD 12.31 - NK 15.10

48642 Ⓞ NK 10.00 - XNSTD 11.50
 48644 Ⓞ NK 09.41 18.19 - XNSTD 10.50
 49663 Ⓞ NSTD 12.31 - NK 13.55

Afkortingen

NH : Hermalle-sous-Huy
 NK : Kinkempois
 XNSTD : Sittard

Afkortingen

FNND : Antwerpen-Noord
 LILLO : Lillo (Antwerpen)
 UM : in treinschakeling
 XDKAW : Aachen West



De ammoniaktrein 48607 Europoort - Tertre wordt gesleept door de 6520 en 6506 van Railion Nederland. Vanaf Muizen wordt de trein door twee elektrische locomotieven gesleept. In normale dienst rijdt de reeks 6500 van Railion Nederland enkel op het Belgische net op de verbinding Maastricht - Visé - Kinkempois - Hermalle-sous-Huy. Essen, 26 september 2008. Michel DE ESCH.

reeks 28 TRAXX

● Vanaf 14 december zullen de eerste exemplaren van de TRAXX B-Cargo (twintigtal locomotieven) ingezet worden. De beurtregeling (D4) omvat 18 dagen, alle treinen zijn grensoverschrijdende treinen richting Duitsland. Het is niet mogelijk om de beurtregeling duidelijk weer te geven, daar de diensten verschillen van dag tot dag. Daarom opteren wij om een lijst weer te geven van treinen die dagelijks rijden op elke as.

as Antwerpen / Muizen / Genk - Duitsland

44527 ②④ FNND 06.25 - XDKG 11.59
 44513 ①⑥ FNND 07.18 - XDKAW 10.38
 41549 ②-⑤ FNND 08.00 - XDKAW 11.39
 47065 ②-⑤ FNND 08.40 - XDKAW 11.38
 44509 ②-⑥ FNND 09.30 - XDKAW 12.35
 40239 ② LILLO 09.49 - XDKAW 12.50
 44521 ②-⑥ FKGG 11.15 - XDKAW 14.00
 48563 ⑥ ZANDV 11.31 - XDKAW 15.00
 44523 ⑥ FNND 11.32 - XDKAW 14.46
 47067 ②③④ FNND 11.40 - XDKAW 14.35
 44525 ②-⑥ FNND 11.41 - XDKAW 15.10
 40095 ⑤ FIZ 11.42 - XDKAW 14.38
 48565 ②⑤ ZANDV 12.14 - XDKAW 15.39
 48557 ③ FNND 14.18 - XDKAW 17.29
 40769 ⑦ FIZ 14.52 - XDKAW 17.38
 46403 ⑦ FIZ 15.41 - XDKAW 18.29
 40099 ⑦ FIZ 16.00 - XDKAW 19.39
 44519 ②-⑤ FNND 17.00 - XDKG 22.10
 40241 ②③④ LILLO 15.40 - XDKAW 19.15

44512 ②③④ XDKAW 06.00 - FNND 09.01
 44514 ②-⑥ XDKAW 08.10 - FNND 11.10
 43712 ①-⑥ XDKAW 08.22 - FNND 11.49
 40092 ④ XDKAW 08.35 - FIZ 11.01
 40094 ⑥ XDKAW 08.49 - FIZ 11.25
 44518 ③⑤⑥ XDKG 10.35 - FNND 15.59
 47068 ④⑥ XDKAW 12.10 - FNND 15.10
 41548 ②③④ XDKAW 12.35 - FNND 15.49
 45976 ②-⑥ XDKAW 13.35 - FNND 16.49
 41522 ②-⑥ XDKAW 14.34 - FNND 17.49
 40284 ⑦ XDKAW 14.48 - FIZ 17.20
 40246 ⑦ XDKAW 15.00 - FNND 18.00
 41548 ⑦ XDKAW 15.00 - FNND 18.50
 40242 ②-⑥ XDKAW 15.22 - LILLO 19.00
 44532 ②-⑥ XDKG 15.39 - FNND 20.49
 43716 ⑦ XDKAW 16.00 - FNND 18.49
 48562 ④ XDKAW 16.35 - FIZ 20.00
 44520 ⑦ XDKAW 17.00 - FNND 19.50
 44534 ⑦ XDKAW 17.33 - FNND 20.50
 40098 ②④⑤ XDKAW 19.10 - FIZ 21.45
 44538 ②⑤ UM XDKAW 19.35 - FNND 22.48

Op 17 september 2008 passeert een gemengde trein tussen Montzen en Antwerpen-Noord te Diest. De 2802 voerde een scholingsrit uit, de 2017 reed mee als voertuig, daar deze voorzien was om de trein te slepen. Tim VAN ROOY.

as Zeebrugge / Gent-Zeehaven - Duitsland

40221 ③ BRAM 11.50 - XDKAW 16.10
 40223 ⑦ LZR 11.50 - XDKAW 16.00
 40433 ②-⑥ FGZH 12.13 - XDKAW 16.00
 47527 ⑦ LZR 13.50 - XDKAW 17.49
 47521 ② LZR 13.55 - XDKAW 18.30
 44533 ②-⑥ FGZH 16.25 - XDKAW 20.49
 40053 ③⑥ BRAM 17.20 - XDKAW 21.29
 40123 ⑥ BRAM 17.50 - XDKAW 22.29
 49993 ⑥ UM BRAM 19.12 - XDKAW 23.29

46698 ⑤ XDKAW 04.22 - LZR 09.02
 46404 ②④⑤ XDKAW 05.35 - FGZH 09.31
 47562 ⑥ XDKAW 05.49 - LZR 10.35
 47520 ②③⑤ XDKAW 06.35 - LZR 11.30
 40222 ②⑤ XDKAW 07.33 - BRAM 12.01
 47040 ④⑥ XDKAW 09.21 - BRAM 13.40
 44552 ②-⑥ UM XDKAW 10.11 - FGZH 14.09
 44554 ④ XDKAW 15.33 - FGZH 19.20
 40552 ⑦ XDKAW 15.49 - FGZH 19.50
 44566 ②-⑥ DT XDKAW 16.35 - BRAM 20.51
 40216 ②-⑤ XDKAW 17.00 - LZR 21.00
 40220 ⑦ XDKAW 17.22 - LZR 21.00
 47970 ⑥ XDKAW 18.35 - FGZH 22.00

as Châtelet / Kinkempois - Duitsland

44573 ③④⑤⑥ NK 07.10 - XDKG 08.29
 48223 ②③④⑥ FCL 08.00 - XDKAW 11.10
 44563 ②-⑥ NK 14.11 - XDKG 17.40
 48266 ②-⑥ XDKAW 06.10 - FCL 09.20
 44562 ②-⑥ XDKG 10.00 - NK 13.18

andere verbindingen

47561 ⑤ FRBB 18.12 - XDKAW 21.29
 92999 ⑦ FNND 13.00 - FIZ 16.00 (3 losse locomotieven)

Afkortingen

BRAM : Ramskapelle (Zeebrugge)
 DT : in dubbeltractie
 FCL : Châtelet
 FGKK : Genk-Goederen
 FGZH : Gent-Zeehaven

FIZ : Muizen
 FNND : Antwerpen-Noord
 FRBB : Ruisbroek
 LILLO : Lillo (Antwerpen)
 LZR : Zeebrugge
 NK : Kinkempois
 UM : in treinschakeling
 XDKAW : Aachen West
 XDKG : Gremberg (Köln)
 ZANDV : Zandvliet (Antwerpen)

reeks 266 Railion Nederland en DB Schenker

● De drie locomotieven Class 66 (twee van Railion Nederland 266 452 en 266 453 en deze van DB Schenker 266 107), worden nog steeds ingezet voor de autotreinen van Opel en Ford, volgens een 3-daagse inzetreeks:

G891

57480 ① NK 04.52 - FKGG 06.20
 47612 ①③④ FKGG 08.10 - XNSLO 12.25
 49613 ①③④ XNSLO 13.21 - FKGLF 17.59
 47610 ①-⑤ FKGLF 18.19 - XNSLO 22.25

G892

47558 ①-⑤ XDEBL 11.30 - OORDE 16.28
 los XNRS
 48550 ⑥ XDEBL 11.30 - FNND 16.18
 los

G893

83604 ①-⑤ XNRS 13.40 - OORDE 14.42
 48553 ①-⑤ OORDE 15.44 - XDEBL 21.01

Afkortingen

FKGG : Genk-Goederen
 FKGLF : Genk-Zuid-Linkeroever
 FNND : Antwerpen-Noord
 NK : Kinkempois
 OORDE : Antwerpen-Oorden
 XDEBL : Bochum Langendreer
 XNSLO : Sloe
 XNRS : Roosendaal



reeks 51

● De 5142 werd vanaf 21 juli 2008 een "statisch" museumstuk. Desgevallend wordt zij ook nog gebruikt als plukloc voor de 5166.

reeksen 52-53-54

● De 5307 en 5312, gebruikt door TUC-Rail, werden in september 2008 buiten dienst gesteld.

Eigenlijk naderen alle 52-53-54'ers stil aan een revisie. Maar gezien hun ouderdom en hun weinig rooskleurige staat, is het vrijwel uitgesloten dat aan deze machines nog grote kosten worden gedaan. TUC-Rail is niet meer geïnteresseerd in locomotieven van de reeks 55, integendeel, er wordt uitgekeken naar de aankoop van nieuwe machines. De MAXIMA 40CC van Voith (zie pagina's 30 t/m 33) behoort tot de kanshebbers. Hun groot vermogen en hun hydraulische transmissie maken hen buitengewoon geschikt voor het slepen van ballasttreinen aan lage snelheid.

De lege kalktrein 48566 Oberhausen - Hermalle-sous-Huy passeert op 25 juli 2008 te Cheratte (lijn 40 Visé - Liège). Dit is een van de zeldzame treinen die worden gesleept door twee 55'ers (zie dagen GM03 + 04 van de beurtrol).

Michel DE ESCH.

reeks 55

● Het einde van de reeks 55 nadert. Ten laatste in juni 2009 zouden de laatste locomotieven van deze reeks aan de kant worden gezet. Vanaf dan blijven alleen de zes TVM-machines over en eventueel nog een paar exemplaren voor TUC-Rail.

Op 14 december wordt de beurtrol van de reeks 55 verminderd van 13 naar 10 dagen. Omdat deze locomotieven steeds in treinschakeling worden ingezet is dit in praktijk een inzetreeks van slechts vijf dagen.

Hieronder worden enkel de dagtreinen weergegeven.

BEURTROL VAN DE REEKS 55

GM01 + 02

46511 ① FKGLF 08.32 - XDKAW 10.29
 41549 UM ⑦ FKGLF 09.30 - XDKAW 11.29
 44505 UM ②-⑥ NK 09.01 - XDKAW 10.36
 43602 UM ④ XDKAW 15.00 - NK 16.10
 41558 UM ②③⑤ XDKAW 16.49 - NK 18.09
 47563 UM ⑤ FKGLF 16.31 - XDKAW 18.20

GM03 + 04

47544 UM ②④ XDKAW 07.00 - NK 08.59
 41553 ①③⑤ NH 14.22 - XDKAW 16.38
 48566 ①③⑤ XDKAW 17.10 - NH 18.55

GM05 + 06

44565 UM ②③④⑥ NK 07.51 - XDKAW 09.11
 41553 UM ③⑤ FHT 05.59 - XDKAW 08.36

GM07 + 08

46692 UM ②③⑤ XDKAW 07.21 - FHT 10.30
 48589 UM ③ FHT 17.53 - XDKAW 20.46

40671 UM ⑤ FKGG 12.00 - XDKAW 14.10
 40672 UM ①④ XDKAW 16.11 - FKGG 17.50
 40674 UM ⑥ XDKAW 17.22 - FKGG 19.43
 47992 UM ⑥⑦ XDKAW 18.22 - FKGG 20.27
 44565 UM ⑦ NK 14.22 - XDKAW 15.48
 48573 ① NK 17.35 - XDKAW 19.00

GM09 + 10

44567 UM ② FKGG 06.02 - XDKAW 07.49
 48574 UM ② XDKAW 10.35 - FKGG 12.30
 46510 UM ③ XDKAW 08.35 - FKGLF 11.45
 48588 UM ①④ XDKAW 16.21 - FHT 19.30

Afkortingen

FHT : Herentals
 FKGG : Genk-Goederen
 FKGLF : Genk-Zuid-Linkeroever
 NH : Hermalle-sous-Huy
 NK : Kinkempois
 UM : in treinschakeling
 XDKAW : Aachen West



BEURTROL VAN DE REEKS 77 ATB

reeks 62/63

● Net zoals TUC-Rail wenst Infrabel binnen de vier jaar nieuwe diesellocomotieven aan te kopen voor de vervanging van de resterende 62/63'ers. Talrijke machines zouden weldra een revisie, voornamelijk van de assen, moeten ondergaan.

In afwachting wil Infrabel de slechtste 62/63'ers vervangen door exemplaren van TUC-Rail die nu in park staan.

Overigens wenst Infrabel, voor het slepen van hulptreinen op L3 en L4, nieuwe locomotieven aan te kopen in plaats van 62/63'ers om te bouwen.

reeks 73

● De 7378 en 7387 werden verkocht aan RF (Rail Feeding), de 7390 en 7392 zullen volgen. RF heeft nog een optie op zes bijkomende machines.

reeks 77 ATB

● De inzetreeks van de 77 ATB (7771 t/m 7790 en 7866 t/m 7870) verliest één dag (17 ipv 18): zij verliezen de treinen met bestemming Gremberg (nabij Köln) die gesleept werden in 3-voudige treinschakeling. Er blijft slecht één drievoudige treinschakeling bestaan op de verbinding Gent-Zeehaven - Osnabrück. Hiernaast de beurtrol van de reeks 77 ATB (enkel de dagtreinen).

GN01 + 02 + 03 (drievoudig)

48570 ②-⑤ XDHOR 02.20 - FGZH 10.23
48571 ②-⑤ FGZH 17.33 - XDHOR 01.27

GN01 + 02

48602 ①-⑤ FGZH 11.38 - XNSLU 13.00
48603 ①-⑤ XNSLU 14.00 - FGZH 15.51

GN04 + 05

46255 ②-⑥ XDHBT 00.49 - FGZH 06.42
46256 ①-⑤ FGZH 18.30 - XDHBT 23.49
46253 ⑦ XDHBT 16.19 - FGZH 23.01
46254 ⑥ FGZH 15.12 - XDHBT 21.19

GN05

45602 ①-⑤ FGZH 07.30 - XNSLU 09.17
45601 ①-⑤ XNSLU 09.50 - FGZH 11.49
83634 ②-⑤ FGZH 13.43 - XFZZT 14.17
45603 ②-⑤ XFZZT 15.02 - FGZH 15.43

GN06 + 07

46252 ②-⑤ FGZH 04.52 - XDHBT 10.49
46259 ②-⑤ XDHBT 13.18 - FGZH 20.25

GN08 + 09

43568 ②-⑥ XDEDR 05.30 - FNND 10.21
32701U ①-⑤ FNND 15.41 - XDEDR 21.30

GN10 + 11

48556 ②-⑥ XDMDE 02.14 - LNC 09.19
48556 ①-⑥ LNC 11.10 - RPET 12.08
48555 ①-⑥ RPET 14.51 - XNVL 20.47
48585 ⑦ XNVL 14.09 - XDMOE 16.59
48586 ⑦ XDMOE 18.02 - XNVL 19.47

GN12 + 13

44600 ②-⑥ FNND 09.14 - XNKFH 10.49
41615 ①-⑤ XNKFH 12.10 - BERDR 13.56

41612 ①-⑤ BERDR 15.12 - WHZ 17.50

41605 ⑦ XNMVT 10.59 - FIZG 14.36

83615 ① FNND 08.27 - WHZ 10.12

GN14 + 15

44513 ②④ FNND 07.18 - XDKAW 10.37
47068 ②③⑤ XDKAW 12.33 - FNND 15.10
44527 ③⑤ FNND 06.26 - XDKAW 09.29
44518 ④ XDKAW 12.48 - FNND 15.49

GN16 + 17

40247 ③-⑥ LILLO 04.51 - XDKAW 07.51
40244 ③-⑥ XDKAW 09.28 - FNND 12.35
40241 ⑤ LILLO 15.48 - XDKAW 19.15

Afkortingen

BERDR : Antwerpen-Berendrecht

FGZH : Gent-Zeehaven

FIZG : Muizen

FNND : Antwerpen-Noord

LILLO : Antwerpen-Lillo

LNC : Monceau

RPET : aansluiting Les Petons
(Yves-Gomezée)

WHZ : Waalhaven Zuid (Rotterdam)

XDEDR : Duisburg Rheinhausen

XDHBT : Bad Bentheim

XDHOR : Osnabrück Rbh

XDKAW : Aachen West (D)

XDMOE : Moers (D)

XFZZT : Zelzate

XNKFH : Kijfhoek (NL)

XNMVT : Maasvlakte (NL)

XNVL : Venlo

XNSLU : Sluiskil (NL)

FOTO 88-20 De 7783 + 7865 + 7787 slepen de 44538 Gremberg - Antwerpen-Noord. Köln West, 30 april 2008. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 88-69 Een lege trein, afkomstig uit Liers en bestaande uit 13 SNCF-rijtuigen en één Dms-pakwagen van de NMBS, wordt overgebracht naar Libramont voor een groep bedevaarders naar Lourdes. Het is een grote uitzondering dat op deze plaats een internationale trein voorbijkomt. Hamoir (lijn 43 Liège - Marloie), 8 september 2008. Michel HANSSENS.

FOTO 88-70 Op 14 augustus 2008 sleepten de 5316 en 5407 van TUC-Rail uitzonderlijk de B-Telecom-meettrein tussen Schaarbeek, Charleroi en Couvin. Te Mariembourg moest de meettrein voorrang verlenen aan een reguliere reizigerstrein. In de toekomst zal TUC-Rail meer en meer dit soort treinen slepen. Serge MARTIN.





← Op 3 september 2008 hebben twee TRAXX'en van B-Cargo getestritten uitgevoerd op L4. De trein bestond uit drie I11-rijtuigen eerste klasse. Doorrit te Antwerpen-Berchem. Dominique ALLARD.



Twee rijtuigen van de toekomstige stellen "Ansaldo V250" voor HSA (High Speed Alliance), die zullen rijden tussen Amsterdam en Brussel, werden voorgesteld tijdens Innotrans te Berlin in september 2008. De kleine foto rechts geeft ons een beeld van de binneninrichting van één van de betere plaatsen in het rijtuig... panoramisch uitzicht verzekerd... De binneninrichting lijkt ons minder aantrekkelijk in vergelijking met andere actuele realisaties. Tomas MEYER-EPPLER.



← FOTO 88-21 Voor een aanpassing aan de deuren brachten alle Prio-rijtuigen van NS Hispeed een bezoek aan de werkplaats van Maastricht. Gedurende twee maanden werd, telkens op zondag, een BENE-LUX-stam van Amsterdam naar Maastricht overgebracht door een TRAXX. Op dezelfde dag en met dezelfde locomotief, werd een aangepast stel teruggebracht naar Amsterdam. Op 31 augustus 2008 wordt een stam rijtuigen gesleept door de E186 113. Doortocht te Geulle tussen Sittard en Maastricht. De inzet van de reeks 11 blijft ongewijzigd en telt nog steeds 9 dagen. De TRAXX'en verzorgen vier heen- en terugritten (zie ODB 87 p. 18). M. HANSSENS.



FOTO 88-22 Naar aanleiding van de 50ste verjaardag van het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo (BEZALI), werd een bezoek per boot en per trein aan de Antwerpse haven georganiseerd. De trein bestond uit twee motorwagens reeks 41 (4136 en 4156) en vertrok aan de Witte Molen te Lillo. De rit ging via de Lillobrug naar de bundels van Antwerpen-Noord, via lijn 11 naar de Noordlandbrug en het sluiscomplex terug naar Lillo. De 4136 + 4156 op de Lillobrug op 24 augustus 2008. Walter PINET.

Nieuwe livrei voor de Breaks

Zoals u weet, zullen de Break-motorstellen van de NMBS een volledige modernisering ondergaan. De 308 en de 380 zijn reeds binnengereden in de CW van Mechelen, respectievelijk op 9 januari 2007 en op 30 maart 2008. Zij dienen als prototypes. De werken vorderen extreem langzaam. De kasten van de 308 hebben in elk geval reeds een eerste verflaag gekregen, zoals de foto hiernaast laat zien, deze werd genomen op 16 januari 2008.

FOTO 88-23 Victor DEVEUSTER.



In Marokko worden de Breaks (ZMC 1 t/m 14) eveneens voorbereid om voor een derde keer van schildering te veranderen. Na de mooie en originele livrei in geel-beige met donkerrose (zie ook blz.63), en het kleedje met twee tinten blauw dat gebruikt werd sinds 2002, zullen zij nu geschilderd worden in een witachtige grondlaag met banden in verschillende tinten oranje. De foto hiernaast toont een eerste motorstel dat herschilderd werd in de ONCF-werkplaats te Casablanca op 5 juni 2008. Verzameling TSP.



De 8206 en de 8207 in Italië

Voor wie het niet meer mocht weten, de 8206 en 8207 werden in februari 2008 verkocht aan het Italiaanse LOTRAS. Beide locomotieven werden per vrachtwagen vervoerd en verlieten Schaarbeek op 11 juni 2008. Dit uitzonderlijk vervoer kon uiteraard alleen gebeuren via een op voorhand nauwkeurig uitgestippelde route en arriveerde op 25 juni op zijn bestemming.

In Oostenrijk moest verschillende dagen gewacht worden omwille van het drukke verkeer als gevolg van het Europees kampioenschap voetbal.

Onmiddellijk bij aankomst werd gestart met de verschillende homologatietesten om op het Italiaanse net te mogen rijden.

LOTRAS (Logistica Trasporti) is een Italiaanse firma gespecialiseerd in het ver-



voer van vloeibare levensmiddelen, zowel via het spoor als via de weg. Deze onderneming beheert gans het transport autonoom, zowel op het spoor zelf als in de stations en dit van bij de leverancier tot bij de bestemming. Er wordt gestreefd naar een zo optimaal mogelijk op elkaar afstemmen van wegen en spoorvervoer om het milieu maximaal te sparen.

Op die manier slaagde deze onderneming erin om, alleen al in 2007, niet minder dan 20.000 vrachtwagens van

de weg te halen, vooral op de lange afstanden.

LOTRAS bezit en beheert een van de grootste wagenparken voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen in Europa.

In 2008 bouwde LOTRAS een nieuwe hub op het industrieterrein van Incoronata bij Foggia. Deze hub wordt het centrale knooppunt voor gans de provincie. Hij is verbonden met het FS-station van Incoronata (op de lijn Foggia - Bari) evenals met de industriële havens van Manfredonia en Monte Sant'Angelo.

De 8206 en 8207 zijn voor deze hub bestemd. Sedert september bedienen ze de aansluitingen, doen ze rangeerwerk en zorgen ze voor de transfer van wagens van en naar het FS-station van Incoronata.

FOTO 88-24 De hoofdbundel is aangelegd en de modernisering van de bestaande sporen in de industriezone te Incoronata werd enkele weken geleden beëindigd. Met deze hub kunnen de industriële activiteiten in deze streek verder worden ontwikkeld.

Pierre HERBIET, 9 september 2008.





FOTO 88-25 ↑ - **FOTO 88-26** ↓

Op 10 september 2008 verzorgde de 8207 voor een eerste maal de overbrenging van een trein (geladen met oude dwarsliggers) tussen de hub en het FS-station van Incononata. Pierre HERBIET.





FOTO 88-27 De D225-5041 (Cantieri Navali Riunti 1976 - 190 kW) van de FS werd ingezet bij de spoorvernieuwing. Pierre HERBIET, 9 september 2008.

FOTO 88-28 Een parallel in het station Incoronata: de 8207 naast de BBB E655-527 (ex-E656-527). Deze laatste kreeg een aangepaste overbrengingsverhouding voor het goederenverkeer. Pierre HERBIET, 10 september 2008.





Op 13 oktober 2008 reed een trein met bedevaarders vanuit Rotterdam Centraal naar Lourdes. Tot in Roosendaal werd deze gesleept door de 1758 van de NS. Hier werd een lokwissel uitgevoerd en nam de 2555 van de NMBS de trein over en bracht deze tot in Quévy, waar de tractie werd overgenomen door een BB22200 van de SNCF. De trein was voornamelijk samengesteld uit I6-ligrijtuigen van de NMBS.

FOTO 88-72 ↑ Doortocht te Zevenbergen, tussen Dordrecht en Roosendaal.

FOTO 88-73 → Tractiewissel te Roosendaal.

FOTO 88-74 ↓ De trein, gesleept door de 2555 op de grenssectie tussen Roosendaal en Essen. Pierre HERBIET.



GEN-werf

sectie Etterbeek - Watermaal

In de vorige aflevering zagen we hoe de lijn 161, komende uit Brussel-Noord, en de lijn 161A, komende van lijn 26, in Brussel-Schuman bij elkaar komen. Tussen Brussel-Luxemburg en Etterbeek lopen beide lijnen parallel naast elkaar. Vanaf Watermaal zal de lijn 161 echter tussen beide sporen van lijn 161A lopen. Daarom moeten beide lijnen elkaar kruisen tussen Etterbeek en Watermaal. Ten zuiden van het station Etterbeek bouwt men hiertoe de nodige kunstwerken.

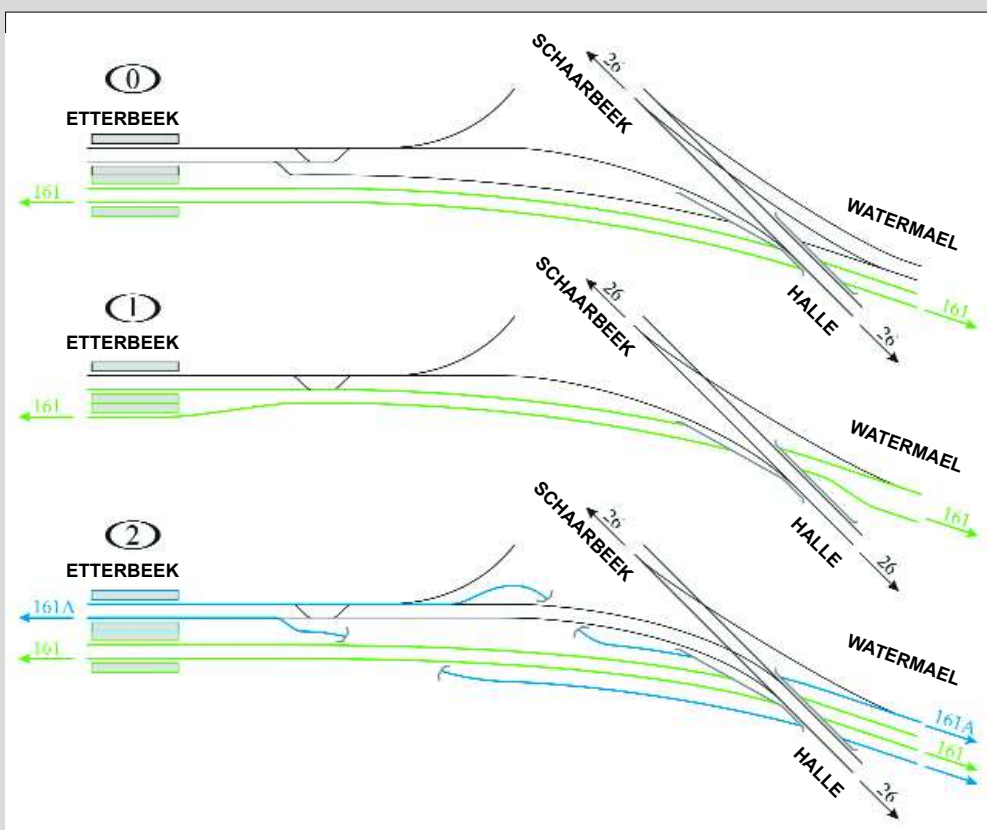
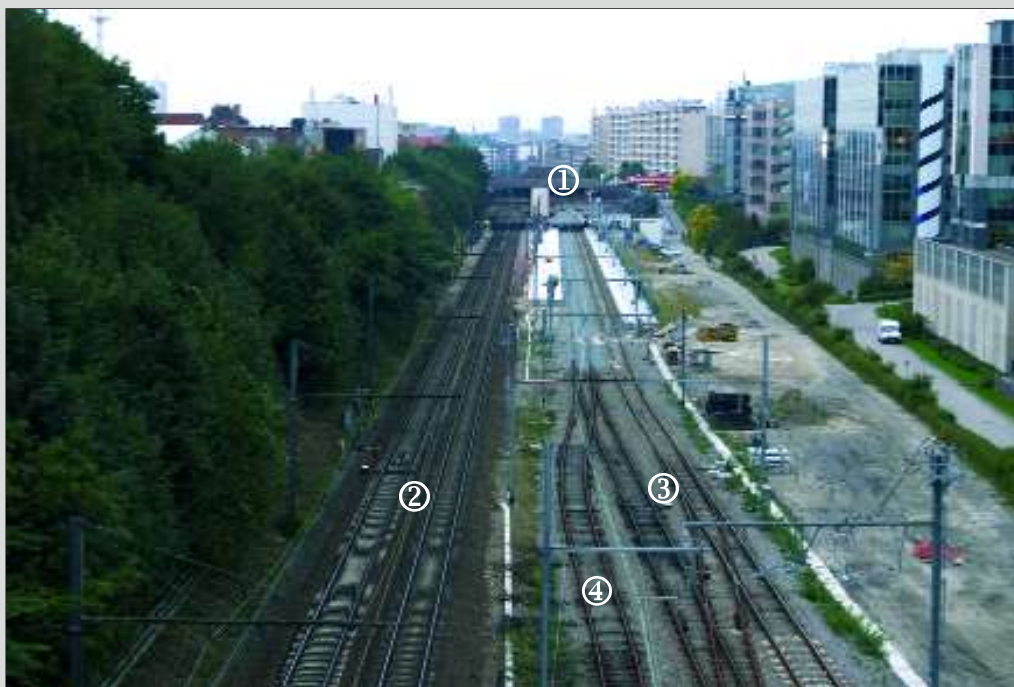
De voorbije 2 jaar werd het oude kunstwerk dat lijn 26 over lijn 161 leidt te Watermaal reeds vervangen door een nieuwe brug, die voldoende plaats biedt aan de vier toekomstige sporen. Een van de twee nieuwe ongelijkgrondse kruisingen is half afgevoerd, de bouw van het tweede deel is voor de komende jaren gepland. Om de bouw van de tweede ongelijkgrondse kruising te realiseren zal de lijn 161 tijdelijk een nieuw tracé krijgen tussen de brug van de Fraiteurlaan en het station Watermaal. Naarmate de bouw van het kunstwerk vordert, kan men lijn 161 op haar definitieve plaats "terugleggen" en lijn

161A aanleggen.

Opmerkelijk is dat voor de GEN-werken de treindienst slechts zeer uitzonderlijk wordt onderbroken en dat de invloed op het treinverkeer tot het uiterste wordt beperkt, net zoals tijdens de werken voor de uitbreiding van lijn 36. De nieuw te bouwen infrastructuur is natuurlijk niet steeds overal compatibel met de bestaande infrastructuur - nieuwe kunstwerken of sporen moeten dikwijls op de

plaats van bestaande sporen komen. Hiertoe moeten Infrabel en TUC RAIL een volledig scenario uitwerken dat garandeert dat de treinen stipt kunnen blijven rijden, geen eenvoudige opdracht!

Bovendien kunnen vele werken op die manier alleen 's nachts of tijdens de weekends plaatsvinden, wanneer er minder of geen verkeer is. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de werken meerdere jaren in beslag nemen.



↑ Als we vanop de brug van de Arnaud Fraiteurlaan richting Brussel-Luxemburg kijken, hebben we een mooi zicht op het station van Etterbeek (ⓐ). Links zien we beide sporen van lijn 161 (ⓑ), rechts zien we de twee sporen van de toekomstige lijn 161A (ⓒ). In het midden takt nu nog het "AX"-spoor (ⓓ) af, later zal hier een van de sporen van lijn 161A aftakken om onder lijn 161 te duiken. Etterbeek, 16 september 2008. Geert PACKET.

← De lijn 161 zal tijdelijk verplaatst worden, om de bouw van een ongelijkgrondse kruising toe te laten. Na deze werken kan men de rest van de infrastructuur en de nieuwe sporen aanleggen.



← Een zicht richting Watermaal vanop de brug van de Fraiteurlaan. We zien hier de zogenaamde "driehoek van Etterbeek", waar zich ook het seinhuis (①) van Etterbeek bevindt. De trein (②) rijdt op lijn 26/4, op de ongelijkgrondse kruising in aanbouw waar later een spoor van lijn 161A onderdoor zal leiden. Helemaal rechts, waar zich nu lijn 161 (③) bevindt, zal een tweede ongelijkgrondse kruising gebouwd worden. Daar zal het andere spoor van lijn 161A, waarvan sprake bij de vorige foto, onder lijn 161 duiken. Links takt lijn 26/2 (④) af, die enkele honderden meters verder op lijn 26 richting Schaarbeek aansluit.
Etterbeek, 16 september 2008.
Geert PACKET.

→ Vanop perron 1 (①) van station Watermaal hebben we een mooi zicht op de vernieuwde kruising (②) van de lijnen 26 en 161. In eindtoestand zal door de linkse koker de lijn 161 lopen, door de rechtse koker de lijn 161A. Om de bouw van de tweede ondergrondse kruising toe te laten, zal de lijn 161 echter door de rechtse koker omgeleid worden.

Watermaal, 16 september 2008.
Geert PACKET.



De werkplaats van Bertrix "ontspoord"

Alle toegangssporen tot de voormalige werkplaats van Bertrix zijn uitgebroken. Enkele spoorstukken voor de gebouwen zijn gebleven. Het verbindingsspoor (links op de foto) werd behouden en zelfs vernieuwd en wordt nu door Infrabel gebruikt voor het lossen van voor-al grondafval.

De werkplaats op 8 oktober 2008. De twee oude bijwagens type R en de 4303 (niet zichtbaar op deze foto), zijn de enige stille getuigen van een groots verleden.

Links het oude toegangsspoor dat nu gebruikt wordt voor het lossen van grondafval. Pierre HERBIET.



Treski

De sneeuwtrein " Treski " van de NMBS zal deze winter opnieuw naar Oostenrijk rijden. Er zijn echter slechts drie vertrekken voorzien, op de vrijdagen 19 en 26 december 2008 en op 20 februari 2009. De terugkeer volgt op zaterdagavond. Er kan opgestapt worden in Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Leuven, Liège-Guillemins en Verviers-Central. Op 20 februari vertrekt de trein uit Essen en zijn er bijkomende stops in Antwerpen-Centraal, Berchem en Mechelen. De Treski bedient de stations van Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Kirchberg, Kitzbühel, St-Johann, Fieberbrunn, Saalfelden en Zell am See. Er worden drie soorten plaatsen aangeboden : "Friends" (zitplaatsen vanaf € 119 heen en terug), "Privacy" (zitplaatsen vanaf € 139 heen en terug) en "Relax" (ligplaatsen vanaf € 169 heen en terug).



FOTO 88-31 Sinds enkele weken worden de CFL-dubbeldeksmotorstellen van de reeks Z2200 ingezet naar Virton. Op 21 augustus 2008 keert de Z2210 leeg terug naar Luxemburg nadat hij de trein 8658 Luxembourg - Virton had gereden. Doorrit te Halanzy. Pierre HERBIET.

FOTO 88-32 De spoorlijn naar de haven van Vlissingen (Sloehaven), een restant van de vroegere lokaalspoorlijn door Zuid-Beveland, werd op 19 september 2008 voor het laatst bereden. Ze werd vervangen door een nieuwe lijn die meer naar het westen ligt. Deze sluiting werd nodig omdat de lijn dwars door de dorpen liep en een groot aantal overwegen kende. De nieuwe lijn werd op 22 september geopend, zij het dan dat voorlopig enkel met dieseltractie kan worden gereden. De bovenleiding werd al afgewerkt tot aan de inrit van de bundel Sloehaven, maar in de bundel werd nog niet begonnen met de elektrificatie. Op 18 september rijdt trein 47612 Genk - Sloehaven, gesleept door de 7787 en 7773, de oude lijn op in 's Heerarendskerke. In de achtergrond is de hoofdlijn Roosendaal - Vlissingen te zien. Wim DERIDDER





DLC neemt op dit moment 100 gelede containerwagens met drie draaistellen (type Sggrss) en 100 vierassige containerwagens (type Sgnss) in dienst. De Sggrss worden gebouwd bij *Astra Vagoana* in het Roemeense Arad terwijl de Sgnss door *Meva S.A.* te Drodeta Tumu Severin (eveneens in Roemenië) worden geleverd. Beide types zijn geschikt voor een snelheid van 120 km/h en zijn respectievelijk 29,590 en 18,840 m lang. Leeg wegen ze 27 en 19,1 t, beladen bedraagt hun totale massa maximaal 108 en 70,9 t.

Hun thuisstation is Antwerpen-Berendrecht en ze werden in Duitsland ingeschreven.

Bovendien is de naam DLC verdwenen en werd officieel omgedoopt tot *CROSSRAIL BENELUX*.



FOTO 88-33 De gelede containerwagen 37 80 4961 461-3 D - DLC (type Sggrss) te Roosendaal op 26 september 2008 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 88-34 Op 25 juli 2008 passeert de trein 48647 Born - Anglefort (zie ODB 86, blz. 37) te Jupille. Hij werd tussen Born en Ronet geslept door de 6602 van ERS. Laurent JOSEPH.



DE MAXIMA 40CC VAN VOITH



FOTO 88-35 Losse terugrit van Ath naar Schaarbeek van de Maxima 40CC, na de afwerking van de elektromagnetische compatibiliteitstesten te Coucou. Bassily, 9 september 2008. De testen werden verder gezet tijdens de maanden september en oktober. Zo werden losse ritten uitgevoerd, steeds vanuit Schaarbeek, naar Charleroi (26 september), Aachen West (29 september) en Roosendaal (30 september). Christian AUCQUIERE.

Op het einde van de maand augustus is een diesel-hydraulische locomotief met groot vermogen van het type MAXIMA 40CC in België aangekomen om de nodige testen te ondergaan voor de homologatie voor het Belgische net.

In februari 2005 werd Voith Turbo - bekend voor haar hydraulische transmissies - 'Voith Turbo Lokomotivtechnik Division' opgericht heeft voor het uitvoe-

ren van studies en de bouw van locomotieven.

De eerste studie had betrekking op een zeer zware zes-assige diesel-hydraulische locomotief van 4000pk (3600 kW), 'MAXIMA 40CC' genaamd, en een minder krachtige variant : de 'MAXIMA 30CC' (2200 kW).

De Maxima is ontworpen voor grensoverschrijdend vervoer en kan geleverd

worden met specifieke veiligheidsuitrustingen voor elk land. Ze is geschikt om zowel goederen- als reizigerstreinen te slepen (een elektrisch voedingssysteem voor de rijkolven kan eenvoudig worden geïnstalleerd), is gebouwd voor snelheden tot 120 of 160 km/h en voldoet aan het Europese vrijruimteprofiel. De standaardafmetingen van de draaistellen kunnen aan de andere Europese spoorbreedtes aangepast worden (1,520 en 1,668 m). Afhankelijk van het



FOTO 88-36

De G2000 V201 van de Rurtalbahn heeft de Maxima naar de werkplaats van Schaarbeek gebracht. De twee locomotieven verlaten de Veurstunnel (lijn 24 Montzen - Visé). Het fabrieksnummer van de Maxima is 30018/2008. Het betreft de tweede afgewerkte Maxima; de eerste draagt het nummer 30017/2006. De twee machines hebben in Duitsland en Nederland reeds verschillende testritten uitgevoerd.

Michel HANSSENS.

MAXIMA 40CC - HOOFDEIGENSCHAPPEN

Asindeling :	C'C'
Totale lengte :	23,200 m
Lengte kast :	3,063 m
Wieldiameter :	1,150 m
wielbasis :	3,5600 m
Totale massa :	126 tot 135 t
Maximum snelheid :	120 km/h (160 mogelijk)
Gasoliereservoir :	9000 liter
Dieselmotor :	ABC 16 cilinders type V DZC
Vermogen van de dieselmotor :	3600 kW aan 1000 tr/min
Transmissie :	Hydrodynamisch
Type transmissie :	Voith LS 640. reU2 Turbosplit
Minimum straalboog :	80 m
Maximum trekkracht :	519 kN
Maximum aanzetkracht :	408 kN
Werkings temperatuur :	tussen -25 en +40°C



De kast en onderstel vormen één geheel. Voith-fabriek te Kiel-Nordhafen. VOITH.

model varieert de totale massa tussen de 120 en 135 t, zelfs 150 t.

De Maxima heeft de bijzonderheid dat de kast en het chassis uit een geheel bestaan wat heel sterk is in geval van aanrijding. De kopbalken en de buffers zijn zeer sterk en bevatten vervormings- en opvangelementen ter bescherming.

Het gasoliereservoir van 9000 liter (10000 bij de MAXIMA 30CC) is geïntegreerd in de kast-chassisstructuur. De dieselmotor wordt geleverd door de Belgische firma ABC (Anglo-Belgo-Corporation) uit Gent. Het betreft een V16 cilinder motor van het type ABC VDZC die een vermogen van 3600 kW ontwikkelt bij 1000 tr/min. Dit type wordt vooral in de scheepvaart en bij

vaste motorgroepen gebruikt. Met deze motor is de MAXIMA 40CC de krachtigste eenmotorige diesel-hydraulische locomotief ter wereld. Het starten gebeurt door perslucht.

Een compressor aangedreven door een elektische motor voedt twee reservoirs van 150 liter tot een druk van 30 bar. De motor is voorzien van een knaldemper en een reductiesysteem van de schadelijke uitlaatgassen.

Het koelingssysteem is ontworpen door Voith zelf en bevat twee hydraulisch aangedreven ventilatoren.

De hydraulische transmissie (Voith) is van het type LS 640. reU2 Turbosplit met een apart regelbare aandrijving

per draaistel. Deze transmissie, de krachtigste ter wereld op een locomotief, is geschikt voor vermogens tot 4200 kW.

Zij is uitgerust met twee, parallel werkende omvormers. Hierdoor werkt de transmissie naar elk draaistel volledig onafhankelijk. Het is mogelijk de transmissie op halve kracht te gebruiken, bijvoorbeeld bij een beperkt vermogen.

De selectieve anti-slipinrichting per draaistel gebruikt op optimale wijze de beschikbare adhesie en verhoogt de aanzetkracht, noodzakelijk bij het vertrekken.

De trekkracht is zeer groot en bereikt 51,8 ton.

De Maxima is voorzien van een hydro-

FOTO 88-37 De 8217 rangeert te Schaarbeek de Maxima nadat ze verschillende uitrustingen voor de testen op de site van Coucou heeft ontvangen. Pierre HERBIET.





FOTO 88-38 *De Maxima uitgeweken te Ath op 8 september 2008. Wim DERIDDER.*

Hulpgroepen

De compressor, de koelventilatoren en de 400V AC alternator worden door hydrostatische motoren aangedreven. De driefase generator 40 kVA levert de stroom voor de lading van de batterijen, de luchtkoeling van de stuurcabines, de compressor voor het starten van de dieselmotor en voor de controle- en de besturingsorganen van de locomotief.

Draaistellen

De drieassige draaistellen zijn speciaal ontwikkeld voor een maximumsnelheid van 160 km/h en hebben een toegelaten asdruk van 20 tot 22,5 t.

Ze kunnen worden aangepast aan de diverse spoorbreedtes.

De wielbasis is relatief kort : 3,600 m, om zo korte bochten aan te kunnen.

Indienstname

De constructie van het prototype (constructienr. 30017) begon eind 2005 in de Voith-werkplaats in Kiel-Nordhafen. In september 2006 werd ze voorgesteld op de grote spoorwegbeurs Innotrans van Berlin. Al snel begon ze aan de nodige testen voor de certificatie voor het Duitse net.

De tweede demonstratielocomotief

FOTO 88-39 *De Maxima werd door de 2741 overgebracht van Schaarbeek naar Ath op 5 september 2008. Doortocht te Edingen. Pierre HERBIET.*



(nr 30018), voorzien voor België, is afgeleverd in 2008. Ze is uitgerust met veiligheidssystemen voor het Belgische, Nederlandse, Duitse en Poolse net. Tijdens de eerste helft van 2008 werd ze getest in Nederland, vervolgens vanaf de maand september in België. Na haar homologatie voor de beide netten zal ze getest worden door HGK (Hafen und Güterbahn Köln) met de bedoeling de Class 66-locomotieven te vervangen.

Een derde demonstratielocomotief, in opbouw, zal gebruikt worden om een homologatie voor de Poolse, Noorse en Zweedse netten te verkrijgen. de eerste Maxima 30CC (Voith L06-30001/2008) werd tentoongesteld tijdens Innotrans te Berlin in september.

Voith heeft in 2008 reeds bestellingen gekregen voor een totaal van 77 Maxima's waarvan :

- 15 Maxima 40CC en 15 Maxima 30CC voor de Nederlandse leasingmaatschappij OX-Traction (+23 in optie);
- 2 Maxima 40CC (+6 in optie) voor de Duitse maatschappij hvl (Havelländische Eisenbahn AG). De eerste moet eind 2008 geleverd zijn, de tweede halfweg 2009.

Gelijktijdig met de Maxima, ontwikkelde Voith een gamme kleinere diesellocomotieven met minder vermogen: GRAVITA, beschikbaar in versie 5 B, 5 C, 10 BB, 15 BB, 20 BB tot 20 BB, van 400 tot 2000 CV, op 2, 3 of 4 assen.



FOTO 88-41 Een zijzicht van de locomotief. Ath, 5 september. Wim DERIDDER

GRAVITA

Gelijktijdig met de Maxima, ontwikkelde Voith een gamma kleinere diesellocomotieven met minder vermogen: GRAVITA, beschikbaar in versie 5 B, 5 C, 10 BB, 15 BB tot 20 BB, van 400 tot 2000 pk, op 2, 3 of 4 assen. DB-Schenker bestelde reeds 130 Gravita's 10BB (toekomstige reeks 260).



De eerste "Gravita" 20BB. Voith.



et 'Gravita'-gamma van Voith: van links naar rechts, van boven naar onder: de versie 20BB, 15BB, 10BB, 5B en 5C. Voith.

Op 29 september reed de MAXIMA een losse testrit tussen Schaarbeek en Charleroi, heen en terug. Doortocht te Luttre. Dominique ALLARD.







2241

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 29-10-1954
Nummering : 122.041 : 29-10-1954
 122.203 : -05-1957
 2241 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 29-10-1954; Brussel-Zuid : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Brussel-Zd : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995;
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 88-46 *Dilbeek, 5 april 2002. J-L VANDERHAEGEN.*



2242

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 10-11-1954
Nummering : 122.042 : 10-11-1954
 122.204 : -05-1957
 2242 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 10-11-1954; Brussel-Zuid : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Brussel-Zuid : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 88-47 *Braine-le-Comte, 7 oktober 1994.*



2243

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 16-11-1954
Nummering : 122.043 : 16-11-1954
 122.205 : -05-1957
 2243 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 16-11-1954; Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990; Saint-Ghislain : 30-09-1991.
Uit exploitatie : 10-12-2006
FOTO 88-48 *Ekeren, 11 april 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



2245

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Levering NMBS : 26-11-1954
Nummering : 122.045 : 26-11-1954
 122.207 : -05-1957
 2245 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Oostende : 26-11-1954; Brussel-Zuid : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Brussel-Zuid : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Brussel-Zuid : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Uit exploitatie : 14-12-2003
FOTO 88-49 *Vertakking Linkebeek, 24 april 1981.*



2501

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 1960
Nummering : 125.001 : 1960
2501 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 1960
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 27-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 88-50

Ekeren, 24 april 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2502

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 1960
Nummering : 125.002 : 1960
2502 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel- 1960
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 27-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995.
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 88-51

Sint-Genesius-Rode, 14 mei 1979.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2504

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 28-02-1961
Nummering : 140.005 : 28-02-1961
125.105 : -1967
2521 : - 1971
2557 : 28-06-1974
2504* : 03-02-1982
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 28-02-1961
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995.
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 88-52

Mechelen, 8 juni 1999.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2508

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Levering NMBS : 1960
Nummering : 125.008 : 1960
2508 : 01-01-1971
Stelplaatsen : Brussel-Zuid : 1960
Oostende : 01-05-1967
Brussel-Zuid : 01-09-1970
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995.
Uit exploitatie : 14-12-2003

FOTO 88-53

Schaarbeek, 10 juli 2003.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



De FLIRT-motorstellen van Stadler



FOTO 88-29 Het Duitse bedrijf "Cantus" gebruikt 14 drieledige FLIRT's (reeks 427) en zes vierledige (reeks 428). Hier zien we de doortocht van een drieledige FLIRT te Hermannspegel (lijn Fulda - Bad Hersfeld), op 2 mei 2008. Yves STEENEBRUGGEN.

De Stadler-motorstellen van het type FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug", snelle lichte innovatieve regionale trein") kennen een enorm succes. Bijna elke week wordt er een nieuwe bestelling aangekondigd.

De FLIRT-motorstellen zijn gebaseerd op het concept van moduleerbaarheid, dat in het verleden reeds de basis vormde van de succesrijke GTW (een ander product waarvan Stadler reeds 437 exemplaren verkocht). Ze zijn ontworpen voor korte-afstandsritten op voorstadsnetten, zoals het GEN, en bestaan uit twee tot zes rijtuigen naargelang de geleverde versie. In tegenstelling tot de GTW is de FLIRT enkel met elektrische tractie leverbaar (3 kV, 15 kV 16 2/3 Hz en/of 25 kV 50 Hz). Een dubbeldeksvariant werd voor het GEN van Zurich besteld (zie OP DE BAAN 87 pagina 49) en op het voorstadsnet van Helsinki zullen er weldra FLIRT's op breedspoor rijden. De FLIRT beschikt over een goed acceleratie- en remvermogen en de basisversie haalt een snelheid van 160 km/h. De hoofdzetel van Stadler Rail is gelegen in het Zwitserse Bussnang. In Zwitserland zelf heeft het bedrijf drie productiesites, verder is er nog een afdeling in Duitsland (Berlin Pankow). Kleinere filialen zijn gelegen in Hongarije, Polen en Algerije. De groep telt meer dan 2200 personeelsleden.

De Zwitserse Spoorwegen (SBB) bestel-

den als eerste FLIRT's bij Stadler Rail: 12 vierledige motorstellen voor de "Stadtbahn" te Zug, ingedeeld in reeks RABe 523. Het eerste motorstel werd in 2004 geleverd. Sindsdien zijn de bestellingen amper bij te houden, tot op heden werden er maar liefst 544 besteld.

Overtuigd van de kwaliteit, bestelde de SBB al snel een andere variant: de RABe521. Deze motorstellen waren bestemd voor het GEN van Basel, maar moesten ook in Duitsland kunnen rijden. Een deel ervan was immers toegekend aan het Duitse filiaal van de SBB, om ingezet te worden op de Wiesentalbahn

(Basel Badischer Bahnhof - Zell im Wiesental). Wat later verscheen de eerste tweespannige FLIRT op het spoorwegtooneel: de RABe 524 werd besteld voor de verbindingen tussen Ticino en Milano, verzekerd door TILO (een ander filiaal van de SBB).

Een andere tweespannige versie is de RABe 522, geschikt voor 15kV/25kV. Ze zijn bestemd voor het grensoverschrijdend verkeer met Frankrijk tussen Basel en Mulhouse en zullen ten vroegste in 2010 op de sporen verschijnen. Ze hebben een totaal nieuw design en hebben een versterkte kast wat de veiligheid bij ongevallen verhoogt.

FOTO 88-30 FLIRT ET014 van de Westfalenbahn op 12 april 2008 bij aankomst te Bad Bentheim vanwaar zal worden verder gereden naar Bielefeld. Philippe DE GIETER.



Bijkomende enkelspannige motorstellen werden in oktober 2007 besteld voor het regionale verkeer Aarau-Rotkreuz en voor lijn S8 van de "Stadtbahn" te Luzern. Tijdens de zomer van 2008 kondigde de SBB andermaal twee nieuwe bestellingen aan: de eerste voor 32 bijkomende motorstellen ter versterking van de bestaande reeksen, de tweede voor 50 dubbeldeksmotorstellen die bestemd zijn voor de "Stadtbahn" van Zürich.

Enkele privébedrijven volgden intussen het voorbeeld van de SBB. Zo beschikt de SOB (Süd-Ost-Bahn) sinds juli 2008 over een reeks van 11 FLIRT-motorstellen. Ze worden ingezet op de verbindingen S13 en S40 van de "Stadtbahn" te Zürich. Verder bestaat hun takenpakket uit regionale treinen op de lijnen Romanshorn-Nesslau en Rapperswil-Arth-Goldau, aangevuld met de verbindingen S3, S4 en S9 van de "Stadtbahn" te Sankt-Gallen.

De TRN (Transports Régionaux Neuchâtois) profiteerde van de bestelling van SOB om zelf ook een motorstel te kopen (527 331) en vervolgens twee bijkomende



↑ De RABe 527 331 van TRN. STADLER.



De RABe 524 van de SBB was de eerste tweespannige FLIRT-reeks (3 kV/15 kV). De 30 vierledige eenheden van deze reeks worden door het SBB-filiaal TILO ingezet op de verbindingen tussen Ticino en Milano. Claro, 8 september 2007. Marc STRIFFER.

FLIRT's te bestellen.

Het succes van het FLIRT-concept breidde zich snel uit buiten de Zwitserse landsgrenzen en zelfs buiten Europa. Vandaag worden er reeds in 8 landen FLIRT's gebruikt. In Duitsland komt het regionale verkeer geleidelijk aan in handen van privé-maatschappijen.

Aangezien de FLIRT's ontworpen zijn voor dit type verkeer, is het niet verwonderlijk dat een aantal van deze maatschappijen Stadler kozen als leverancier van het nodige materieel om de hen toegewezen treinen te laten rijden.

Sinds 2007 gebruikt "Abellio Rail" 17 FLIRT's in het Ruhrgebied (verbindingen Gelsenkirchen-Herne-Bochum, Essen-Bochum-Witten-Hagen, Essen-Bochum-Hagen-Siegen en Hagen-Iserlohn).

Eveneens in 2007 nam de "Westfalenbahn" 19 FLIRT's in dienst op het net van Teutoburger Wald (Münster - Rheine, Münster - Osnabrück en Bad Bentheim - Osnabrück - Bielefeld/Detmold - Altenbeken).

Vanaf december 2008 zal "Cantus" (een joint venture tussen "Hamburger Hochbahn" en de "Hessischen Landesbahn")

↓ SBB-motorstel RABe 521 011-7 te Noiraigue op 7 september 2007. Patrice AIROLDI.





Op 1 juli 2006 passeert de RABe 523 001-6 voorbij Immensee, gelegen langs de Thunersee. Deze FLIRT, die in 2004 in dienst genomen werd, is de allereerste die werd gebouwd. Van de reeks RABe 523 zijn er 43 eenheden besteld (levering tussen 2004 en 2010). Serge MATHEY.

over 20 FLIRT's beschikken om het noord-oostelijke net van Hessen uit te baten (Göttingen-Eichenberg-Kassel, Kassel-Bebra-Fulda, Göttingen-Eschwege-Bebra en Bebra-Eisenach). "Eurobahn" zal er 25 inzetten op de verbindingen Dortmund-Lünen-Münster, Dortmund-Unna-Soest, Münster-Hamm-Bielefeld en Münster-Hamm-Soest-Paderborn-Warburg. Vanaf december 2009 zal "Eurobahn" eveneens de verbindingen Düsseldorf-Oberhausen-Dortmund-Hamm en Venlo-Mönchengladbach-Düsseldorf-Hagen-Hamm uitbaten, hetgeen de bestelling van 18 bijkomende FLIRT's noodzakelijk maakt. Bovendien zal dit de eerste intrede zijn van de FLIRT op het Nederlandse net, met name in het eindstation Venlo. Eveneens eind 2009 zullen 5 nieuwe driedelige FLIRT's van BGB

(Berchtesgadener Bahn) hun eerste ritten uitvoeren op de lijn Berchtesgaden - Freilassing, met uitbreiding naar Salzburg in Oostenrijk. Tot slot heeft VIAS onlangs 19 motorstellen besteld voor de rechteroever van de Rijn (Koblenz-Frankfurt), die het vanaf december 2010 zal uitbaten.

DB Regio is op eerder schuchtere wijze in de voetsporen getreden van haar concurrenten en zet sinds december 2007 een kleine reeks van vijf vijfledige FLIRT's (ingedeeld in reeks 427) in op de verbindingen Rostock-Sassnitz, Sassnitz-Stralsund en Binz-Lietzow / Bergen.

In het voormalige Oostblok heeft Stadler voet aan de grond gekregen in Hongarije,

zij het na een bittere juridische strijd met Bombardier. Het Zwitserse bedrijf kreeg een bestelling van dertig motorstellen



Virtuele impressie van de FLIRT voor VIAS.

voor de regionale treinen rond Boedapest, aangevuld met een optie op nog eens dertig eenheden. Die optie werd ondertussen gelicht. In Polen heeft Stadler een filiaal opgericht dat belast is met de uiteindelijke montage van de motorstellen, nadat het bedrijf een order binnenkreeg voor de levering van 14 vierledige motorstellen aan de provincies van Mazowieckie (Warszawa) en Slaskie (Katowice). Stadler is dus klaar om ook eventuele toekomstige Poolse bestellingen binnen te halen.

In Scandinavië werden er in augustus 2006 32 vierledige motorstellen besteld door Junakalusto Oy, dat het voorstadsnet van de Finse hoofdstad Helsinki uitbaat.

FOTO 88-71 De Hongaarse spoorwegen hebben 60 vierledige FLIRT's besteld, die de reeks 5341 zullen vormen. De levering begon in 2007 en loopt tot in 2010.

Budapest Déli, 13 september 2007. William BOECKX.





De Poolse FLIRT's van Koleje Mazowieckie. STADLER.

Deze FLIRT's zullen tot dusver uniek zijn, want zij zullen op breedspoor rijden (spoorbreedte 1524 mm).

Ook in Noorwegen zullen er binnen afzienbare tijd FLIRT's actief zijn. De NSB heeft in augustus 2008 een bestelling geplaatst voor 50 vijfledige motorstellen, met een optie op nog eens 100 eenheden. Dankzij een gemotoriseerd middenrijtuig zal de maximumsnelheid van de Noorse FLIRT's maar liefst 200 km/h bedragen. Ze zullen ingezet worden in de wijde omgeving van Oslo, maar ook op de regionale lijnen in het zuiden van het land.

Dichter bij hun land van herkomst, kan men de FLIRT's ook op Italiaans grondgebied terugvinden. Naast de SBB-motorstellen van de reeks RABe 524 op de TIL-verbindingen, zullen er ook FLIRT's rijden tussen Mira Buse en Venezia Santa Lucia voor "Sistemi Territoriali" (2 vierledige motorstellen). In het zuidoosten zal "Ferrottramviaria" 4 vierledige motorstellen gaan inzetten tussen Bari en Barletta, in Tirol komen er acht eenheden (4 vierledige, 2 vijfledige en de allereerste 2 zesledige) ter beschikking van STA (Südtiroler Transportstrukturen AG uit Bozen).

Vanaf december 2008 zal STA haar FLIRT's inzetten op de verbindingen Meran-Bozen-Innichen. In de toekomst zou die verbinding verlengd kunnen worden tot Linz en Innsbruck in Oostenrijk, aangezien de STA-FLIRT's niet alleen onder de Italiaanse 3 kV gelijkspanning kunnen rijden maar ook onder 15 kV wisselspanning.

Tot slot bood zich in maart 2006 een eerste niet-Europese klant aan bij Stadler. De SNTF (Société Nationale de Transport Ferroviaire uit Algerije) ontvangt momenteel een reeks van 64 vierledige FLIRT's



↑ Virtuele impressie van de FLIRT van STA.

FOTO 88-40 → Een FLIRT van de reeks ET23 van Abellio verlaat op 3 juni 2008 Hüttental-Geisweid met bestemming Siegen. Pierre HERBIET.

die elk een duizendtal reizigers kunnen vervoeren (waarvan 136 met een zitplaats). De motorstellen bestaan uitsluitend uit tweede klasse en zullen ingezet worden in de voorsteden van Algiers. Een bijzonderheid aan deze Afrikaanse FLIRT's is dat de maximumsnelheid werd teruggebracht tot 120 km/h, hoewel alle andere FLIRT's minstens 160 km/h kunnen rijden.

→ De eerste Algerijnse FLIRT werd voorgesteld te Berlin tijdens Innotrans. Tomas MEYER-EPPLER, 23 september 2008.



LAND	MAATSCHAPPIJ	REEKS	KAST	SPANNING	AANTAL	LEVERING
Algerije	SNTF	541	4	25 kV	64	2008-2009
Duitsland	DB	427	5	15 kV	5	2007
	BGB		3	15 kV	5	2009
	Abellio Rail	ET22	2	15 kV	8	2007
	Abellio Rail	ET23	3	15 kV	9	2007
	Cantus	427	3	15 kV	14	2006
	Cantus	428	4	15 kV	6	2006
	Eurobahn	ET5	4	15 kV	29	2008-
	Eurobahn	ET5	5	15 kV	14	2009-
	Westfalenbahn	ET001	3	15 kV	14	2007
	Westfalenbahn	ET015	5	15 kV	5	2007
VIAS	?	3	15 kV	7	2010	
VIAS	?	4	15 kV	12	2010	
Finland	VR	Sm5	4	25 kV	32	2009-
Hongarije	MAV	5341 001-060	4	25 kV	60	2007-2010
Italië	Ferrottramviaria	ETR150	4	3kV	4	2008
	ST	ETR340	4	3kV	2	2008
	STA	ETR155	4	3kV	4	2008-
	STA	ETR155	5	3kV	2	2008-
	STA	ETR155	6	3kV	2	2008-
Noorwegen	NSB	BM74	5	15 kV	50 (1)	2010-2013
Polen	PKP	ER75	4	3 kV	4	2008-
	Koleje Mazowieckie	ER75	4	3 kV	10	2008-
Zwitserland	SBB	RABe 521 001-030	4	15 kV	30 (4)	2005-2010
	SBB	RABe 522 201-214	12	15 + 25 kV	14 (4)	2008-
	SBB	RABe 524 001-030	4 (3)	3 + 15 kV	30 (6)	2004-2010
	SBB	RABe 513	6 (2)	15 kV	50 (7)	2011-2015
	SBB	RABe 526 651-659	4	15 kV	9 (8)	2006
	SOB	RABe 526 041-051	4	15 kV	11	2007
	TRN	RABe 527 331-333	4	15 kV	3	2007-2009

(1) + 100 in optie; (2) dubbeldeks; (3) zes rijtuigkasten voor de 524 020 t/m 030; (4) GEN Basel; (5) regio's Zug, Luzern en Lausanne; (6) Ticino en Noord-Italië; (7) Stadtbahn Zürich (8) Konstanz - Engen



Duitsland

Nieuwe taken voor de reeks 143 van DB

De locomotieven van de reeks 143 van DB werden tussen 1984 en 1991 voor de DR (reeks 243) in 652 exemplaren gebouwd. Ze werden hoofdzakelijk ingezet voor regionale en plaatselijke reizigerstreinen. Als gevolg van de privatisering van heel wat van deze verbindingen en het massaal inzetten van elektrische motorstellen geraakten heel wat machines van de reeks in overtal. Zij krijgen nu andere bestemmingen.

In december 2007 verkocht DB zes loc's reeks 143 aan RBH (RAG Bahn und Hafen, in 2004 overgenomen door Railion) waar ze vernummerd werden naar 101 t/m 106. Hier worden ze meestal gebruikt, in dubbeltractie, voor het slepen van kolentransporten of petroleumtreinen. Meer recent besloot DB Schenker (ex-Railion Deutschland) +/- 140 locomotieven van de reeks 143 te kopen van DB Regio. Zij krijgen een volledige revisie en zullen een nummer krijgen in de nieuwe reeks 144. Daarna worden ze hoofdzakelijk ingezet in de goederendienst, maar telkens twee aan twee gekoppeld.

Een "Schienenbus" nog steeds in actieve dienst

Nadat de Länder van Sachsen-Anhalt besloten het reizigersverkeer tussen Lutherstadt-Wittenberg en Bad-Schmiedeberg (verzorgd door DB) vanaf december 2007 niet meer te subsidiëren, besloot de regionale transportmaatschappij Neuen Wittenberger Bus-



FOTO 88-42 8 augustus 2008. Twee ex-143'ers van de DB bij het binnenrijden van de bundel van Gremberg (Köln). Vooraan de RBH 102 (ex-143 069 van DB). Walter PINET.

verkehr de treindienst over te nemen, weliswaar voor een proefperiode van 8 maanden. Aan de DRE (Deutsche Regionaleisenbahn), sedert april 2005 eigenaar van de infrastructuur, werd de toelating gevraagd om tijdens de weekdagen een reizigersdienst te mogen opzetten van 5 treinparen per dag tussen Lutherstadt-Wittenberg en Bad Schmiedeberg. Voor deze dienst gebruikt de DRE een "Schienenbus" VT798.01 van DBV-Förderverein Niederlausitzer Eisenbahn e.V. Deze motorwagen werd op 2 juni 1956 door Uerdingen (constructienr. 1228/1956) aan DB geleverd, met als nummer VT989 592 (later 798 592) en geschrapd te Mühldorf op 31 december 1991. Hij werd verkocht in 1992 aan de DKB (Dürener Kreisbahn) te Düren, waar hij reed tot 1997 onder het

nummer VT204. Vervolgens werd hij verkocht aan DBV waar hij werd gebruikt als toeristische trein "Elbe-Elster-Express" tussen Falkenberg en Schlieben, een lijn uitsluitend gebruikt voor goederenverkeer.

Op 23 juli 2008, een maand voor het vervallen van de proefperiode, werd de test positief geëvalueerd en werd besloten het project te verlengen tot minimaal 2010. De DRE is nu op zoek naar een toech wat modernere motorwagons om het Schienenbusje te vervangen.

Sedert in Duitsland privéoperatoren of regionale maatschappijen reizigersdiensten mogen uitbaten werden heel wat regionale lijnen en stopplaatsen gered of opnieuw geopend. Privatiseren houdt dus niet noodzakelijk afbouw van diensten in!

FOTO 88-54
Schienenbus VT 798.01 rijdt trein DRE 21807 Lutherstadt-Wittenberg - Bad-Schmiedeberg.

Kleinzerbst,
11 augustus 2008.
Philipp DE GIETER.





DB Schenker participeert in NordCargo

Op 17 september 2008 heeft DB Schenker, via hun filiaal Railion Italia S.r.l. een kapitaalparticipatie van 49% genomen bij NordCargo (ex-Ferrovie Nord Milano). Hierdoor kan DB Schenker zijn diensten tussen Duitsland en Italië verbeteren en versterken.

Railpool

Railpool, een nieuwe leasingmaatschappij, heeft bij Bombardier een reeks van 58 TRAXX'en (+ 80 in optie), type F140AC besteld. Dit order heeft een waarde van €192 miljoen. De eerste zullen geleverd worden in augustus 2009.



Rusland : de Tsjechische CS2 worden gemoderniseerd

Net zoals in Oekraïne gaan de Russische spoorwegen (RZD) hun elektrische locomotieven Skoda type CS2 moderniseren. De voornaamste aanpassing is de installatie van totaal nieuwe stuurposten. Deze locomotieven gelijken sterk op de Tsjechische en Slovaakse reeksen 181, 182 en 183 (zie ook p. 59 en 61). De vernieuwde locomotieven zullen vernummerd worden in de reeks CS2K.

FOTO 88-55 Op 6 september 2008 rijdt CS2K-899 voorbij de stopplaats "kilometer 1161" in de streek van Samara op de lijn Moskou - Orienburg). Ze heeft een sneltrein met bestemming Simferopol aan de haak. Philippe DE GIETER.



FOTO 88-56 Sinds de overname door Veolia van rail4chem, wordt de r4c-livrei vervangen door de rood/witte schildering van Veolia. De 185-CL-007 rijdt richting Köln op kop van de 41549 Antwerpen - Ludwigshafen. Zij is de eerste locomotief die werd herschilderd. Eschweiler, 6 augustus 2008. Michel HANSSSENS.



Polen

Nieuw livrei van de PKP

Sinds enkele maanden wordt het nieuwe livrei van de PKP aangebracht op het materieel. De locomotieven, ingezet voor de regionale reizigersdienst krijgen een beige - rode kleur. Daarentegen krijgen de locomotieven voor het slepen van IC treinen een veel minder aantrekkelijk blauwe kleur aangemeten. Alsook de nieuwe reeks EU43 TRAXX'en van PKP Cargo (zie ODB 85 pagina 44) hebben een bont kleurenpalet gekregen (zie foto).

EuroSprinters voor de PKP

Op 9 juli 2008 plaatste de PKP Intercity een bestelling bij Siemens voor 10 vier-spansige EuroSprinters type ES64U4. De bestelling draagt een prijskaartje van € 44 miljoen. Levering in 2010.



→ **TRAXX EU43-001 (Bombardier 34305/2006, Angel Trains Cargo 186 126) te Satopy, juni 2008.** Stefan DENAYRE

FOTO 88-57 ↓ **De EP07-1052 sleept R75103 "Bachus" tussen Gdynia GL en Zielona Gora/Frankfurt Oder. De foto werd genomen op 9 mei 2008 te Terespol Pomorskie. Deze locomotief maakt deel uit van de reeks 74EP of EU07, gemoderniseerd en ondergebracht in de nieuwe subreeks EP07-1000. Bij deze gelegenheid zijn de locomotieven ook herschilderd in een nieuw beige-rode livrei.** J.-L. VANDERHAEGEN.



↑ **De EP09-007 in de nieuwe blauwe livrei.** Grzegorz KOTLARZ, 26 juli 2008.



Oostenrijk

■ Pinzgaubahn

De "Pinzgaubahn" (spoorbreedte 760 mm) werd op 1 juli 2008 overgenomen door het "Salzburgerland" die de uitbating toevertrouwde aan de "Salzburger Lokalbahn" (SLB).

De Pinzgaubahn, 53 km lang, verbindt Zell am See met Krimml (zie ODB 51 pagina 18). Sedert de zware overstrooming in 2005, waarbij de Salzach uit haar oevers trad, werd een aanzienlijk gedeelte van de lijn weggespoeld. Sindsdien wordt de dienst beperkt tot Mittersill. Heraanleg van de lijn is voorzien vanaf november 2008.

Het tractiematerieel werd in de loop van de maand juli vernummerd (zie verder) en voorzien van het SLB-logo. Het krijgt later een nieuw donkerrood jasje aangemeten. De SLB gaat eveneens terug goederentreinen inleggen. De rolwagens, nodig voor het vervoer van normaalspoorwagens, werden reeds overgebracht naar Zell am See.

VERNUMMERING VAN HET MATERIEEL

motorwagens

ÖBB 5090 001 t/m 5090 006 →
SLB VTs 11 t/m VTs 16

diesel locomotieven



FOTO 88-58 De Ds 72 (ex-ÖBB 2095 004) heeft een wagen voor fietsvervoer en twee rijtuigen op draaistellen aan de haak. De trein tijdens de doorrit te Uttendorf-Stubachtal op 10 augustus 2008. William BOECKX.

ÖBB 2092 002 → SLB Vs 51
ÖBB 2095 001 → SLB Vs 71
ÖBB 2095 004 → SLB Vs 72
ÖBB 2095 006 → SLB Vs 73
ÖBB 2096 001 → SLB Vs 81

stoomlocomotieven

ÖBB 399 03 → SLB Ds 03
ÖBB 498 07 → SLB Ds 07

FOTO 88-59 Motorwagens VTs 13 en 11 (ex-ÖBB 5090 003 en 001) verlaten op 10 augustus 2008 het pittoreske station van Furth-Kaprun en rijden richting Mittersill. Deze beide motorwagens dragen nog de volledig rode schildering die door de ÖBB werd toegepast voor deze lijn. De SLB zal het materieel in een nieuwe rood/witte livree steken. William BOECKX.



Italië

TAF-motorstellen voor de FS

De FNM bestelde 9 vijfledige en 18 drieledige motorstellen (resp. met 6 en 12 stellingen in optie). Sedert 4 juli 2008 worden 17 TSR-stellen (*Treno Servizio Regionale*) waarvan acht drieledige en negen vijfledige, ingezet op L5 "passante" in samenwerking met Trenitalia, waarvoor ze een speciale livree kregen.

Deze lijn is voor de doortocht van Milano ondertunneld tussen de stations Pioletto (in het zuiden) en Varese (in het noorden).



De ALe 711-015/EA710 015 van FNM in het belangrijkste station van Milano: Milano Porta Garibaldi, op 25 juli 2008. Ze is getooid met het livree van Trenitalia. Alessandro ALBE.

TELEX.....

DUITSLAND - OOSTENRIJK

● DB Railion en Rail Cargo Oostenrijk zijn overeengekomen om een joint-venture (RailSelect genaamd) te vormen met een verdeling van 50/50. Het vooropgestelde doel is de goederendienst tussen de beide landen te optimaliseren.

MAROKKO-SPANJE

● Op 13 oktober werden de resultaten bekend gemaakt te Luxemburg i.v.m. de haalbaarheid van de aanleg van een spoorwegtunnel tussen Spanje en Marokko. Met een lengte van 37,7 kilometer is de in dienststelling voorzien voor 2025.

NEDERLAND

● De maatschappij TX-Logistik heeft het veiligheidscertificaat ontvangen voor het Nederlandse spoorwagennet. Het is de veertiende operator die gecertificeerd is voor Nederland.

40.000 ton staal via rails ipv de weg

● Ruuki, een Finse onderneming, heeft aan SBB het jaarlijkse transport van 40.000 t staal (coils) toegekend tussen Rotterdam en San Zeno (Brescia - Italië). Veolia verzorgt de tractie tot Köln, de SBB tot Brescia. Voordien werd het transport uitgevoerd via de weg.

CHINA

● Een week voor de aanvang van de Olympische spelen te Peking namen de Chinese spoorwegen de "Velaro" officieel in dienst. De "Velaro" is de snelste hogesnelheidstrein ter wereld (350 km/h), gebaseerd op de ICE3 van de DB, en wordt ingezet tussen Beijing en Tianjin

(115 km). Het traject wordt afgelegd in 30 minuten en er worden 10 stellingen ingezet met een interval tussen de 10 en 20 minuten.

In totaal werden er 60 stellingen besteld bij Siemens. De eerste drie werden gebouwd te Krefeld in Duitsland. De volgende stellingen werden onder licentie gebouwd te Tangshan door de Tangshan Locomotive & Rolling Stock Works.

Tijdens testritten werd er een snelheid van 394,3 km/h opgemeten.

LUXEMBOURG: terugkeer van de tram

● De stad Luxemburg heeft op 20 mei 2008 het nieuwe traject van een tramlijn voorgesteld (LUXTRAM). Deze zal het centraal station verbinden met LUX-EXPO. In het totaal zijn er 11 haltes voorzien: Place de Parijs, Place des Martyrs, Hamilius, Place de l'Etoile, Glacis, Place de l'Europe, Parlement Européen, Coque, Uni Letzebuerg, Bricherhof en Kennedy. Op de lijn zullen er lichte Citadis trams van Alstom ingezet worden.

DUITSLAND

● VEOLIA heeft de uitbating van de S-Bahn Bremen - Niedersachsen binnengehaald. De franchise begint vanaf december 2010 voor een periode van 11 jaar. In het totaal gaat het over vier lijnen met een totale afstand van 270 kilometer. Het is de eerste S-Bahn die helemaal zal uitgebait worden door een privéoperator. NWB (Nord-West-Bahn) van Veolia neemt de exploitatie voor haar rekening.

FRANKRIJK: TRAXX'en voor de SNCF

● Fret SNCF bestelde op 22 oktober 30 diesellocomotieven van het type TRAXX DE (type S140 DE) + 50 in optie. Ze zullen vooral het grensverkeer verzorgen richting België, Nederland en Duitsland.

ZWEDEN

● Op 22 mei 2008 hebben de Zweedse spoorwegen (SJ) een bestelling geplaatst bij Bombardier voor 20 vierledige motorstellen (+ 20 optioneel) van het type "Regina". De bestelling heeft een prijskaartje van €221 miljoen. De nieuwe stellingen die de reeks X200 zullen vormen, worden ingezet op de IC-relaties, ter vervanging van de reeks X2000. Met een lengte van 107 meter hebben ze een capaciteit van 63 reizigers in eerste klasse en 177 in tweede klasse. Het interieur is zeer comfortabel ingericht en er zal ook een bar voorzien worden. Tussen april en augustus 2010 zal de levering plaatsvinden.



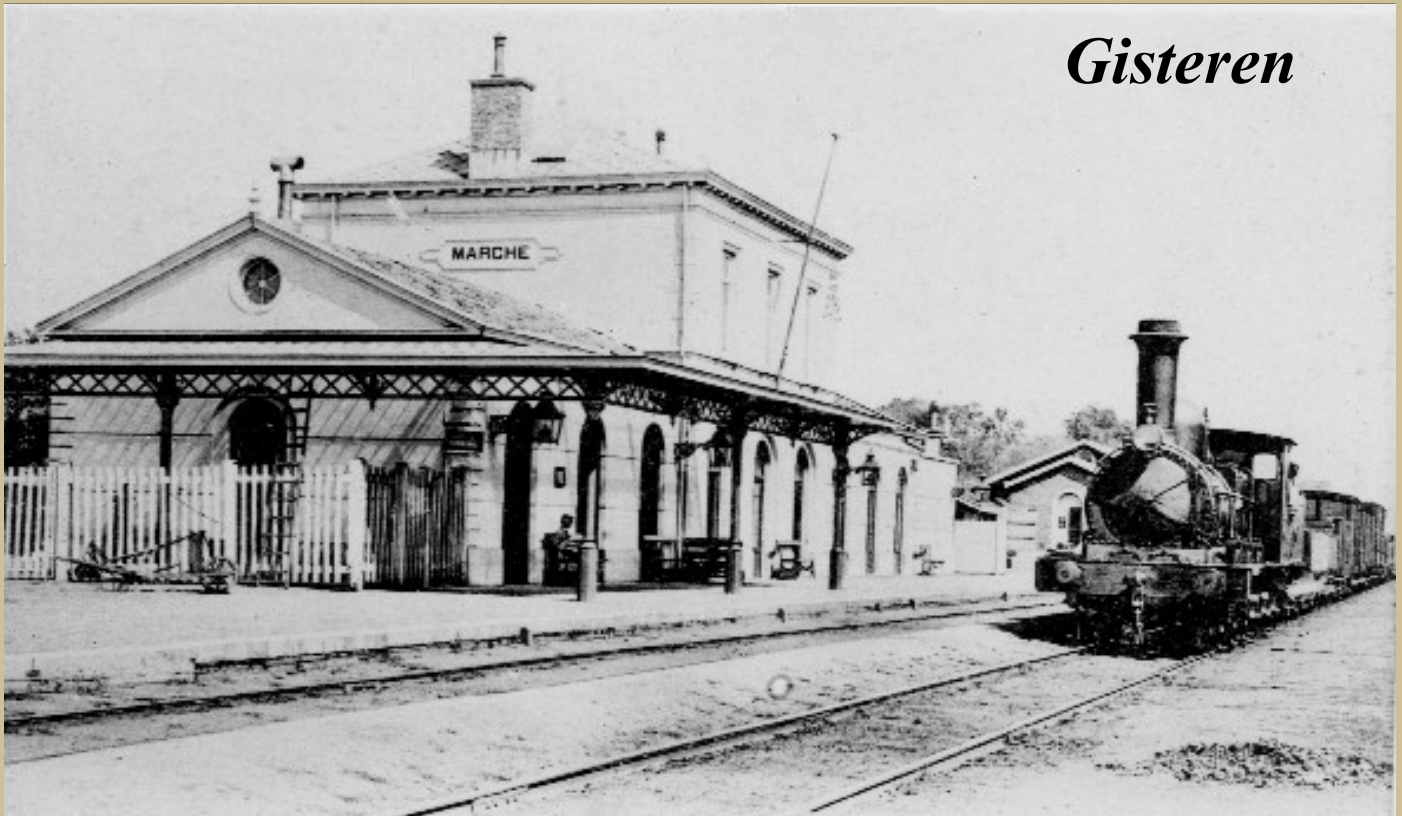
De toekomstige X200 voor SJ. Bombardier.

ANGEL TRAINS

● De leasingmaatschappij Angel Trains, onlangs verkocht aan een Australisch consortium Babcock & Brown (ODB 86 pagina 46), zal gesplitst worden in twee delen. Eén deel voor de Britse markt, het andere voor het Europese vasteland.

ZWITSERLAND

● Sinds 7 juli 2008 zijn de Albula- en Berninalijn van de Rhätische Bahn (RhB) opgenomen in de Werelderfgoedlijst van de Unesco. De Rhätische Bahn is hiermee de derde spoorlijn die de titel "Werelderfgoed van de UNESCO" verwierf.



Gisteren

Het station van Marche-en-Famenne is gelegen op de lijn 43 Rivage - Marloie. Deze lijn van de Grande Compagnie du Luxembourg werd in twee stukken in dienst genomen: Rivage - Melreux op 25 juli 1865 en Melreux - Liège op 1 augustus 1866. Zij werd op dubbelspoor gebracht in 1880 tussen Liège en Rivage en in 1908 verder tot Marloie. In 1996 werd de sectie Bomal - Rivage terug op enkelspoor gebracht. Sinds 23 mei 1993 wordt de lijn 43 elektrisch uitgebaut. De foto hierboven toont het station aan het begin van de jaren 1900. Een goederentrein, gesleept door een locomotief type 29 van de Belgische Staat stopt ter hoogte van het stationsgebouw. Vandaag is het station een eenvoudige stopplaats geworden. Het gebouw bestaat nog steeds en is privé-eigendom. Het heeft wel zijn originele uitzicht behouden, zeker zijn glazen afdak. De goederenloods is echter verdwenen. Verzameling TSP.- Jean-Luc VANDERHAEGEN, 21 augustus 2008.



Vandaag

De GC-rijtuigen

Rond 1880 kende het reizigersverkeer zowel in België als in de rest van Europa een grote groei. Daardoor waren de Belgische Staatsspoorwegen (BS) / Etat Belge (EB) genoodzaakt om uit te kijken naar grotere rijtuigen. In deze periode verschenen in Duitsland en Frankrijk de eerste drieassige rijtuigen, die een grotere capaciteit hadden. In België werd onderzocht of er naar het model van de bestaande tweessige rijtuigen en pakwagens geen langere drieassige rijtuigen konden worden gebouwd. Deze rijtuigen zouden dan op langere trajecten worden ingezet in snellere treinen. Ze kregen de naam "GC": *voitures à "Grande Capacité"*.

Er werden 1563 GC-rijtuigen gebouwd: acht prototypes in 1885, de overige tussen 1888 en 1900. Bovendien werd het rijtuigenpark nog met 412 bagagerijtuigen uitgebreid in 1882-1883 en tussen 1891 en 1900.

Er waren drie soorten GC-rijtuigen:

- zonder toilet of gang (914 eenheden);
- met toilet maar zonder gang (70 eenheden);
- met toilet en gang (579 eenheden).

Foto's van GC-rijtuigen zijn er nauwelijks. Bovendien zijn de GC-rijtuigen zeer gemakkelijk te verwarren met de GCI's (*Grande Capacité Intercirculation*), die later op het spoorwegtoneel verschenen.

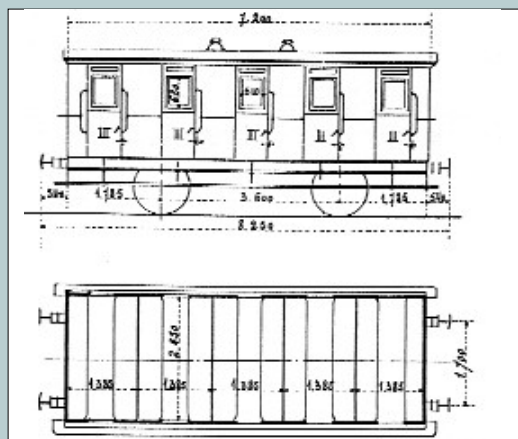
GC zonder WC en zonder gang

Rijtuigen 3de klasse (C80)

Uitgaande van de tweessige "Coupé"-rijtuigen die tussen 1870 en 1872 werden gebouwd, liet de BS in 1885 twee prototype-rijtuigen 3de klasse bouwen (nr. 2501 bij "Soc. Dyle & Bacalan" en nr. 2502 bij "la Société de Construction de Braine"). Deze rijtuigen hadden een lengte van 12,230 m en boden plaats aan 80 reizigers. Groot nadeel was het ontbreken van een toilet, een forse handicap bij de inzet op langere afstanden. Zeer oude personen herinneren zich dat, in geval van hoge nood, zowel het raampje als de broek gewoon zakten en...

Een andere tekortkoming aan dit rijtuig was het ontbreken van een gang die de conducteur toeliet om zich gemakkelijk van het ene naar het andere compartiment te begeven. Dit probleem was al langer gekend. Ook bij de meeste tweessige coupé-rijtuigen was er geen gang aanwezig.

Vooraf tijdens de winter deden er zich ongevallen voor met acrobaat-treinwachters, die uitgleden op de gladde treeplan-

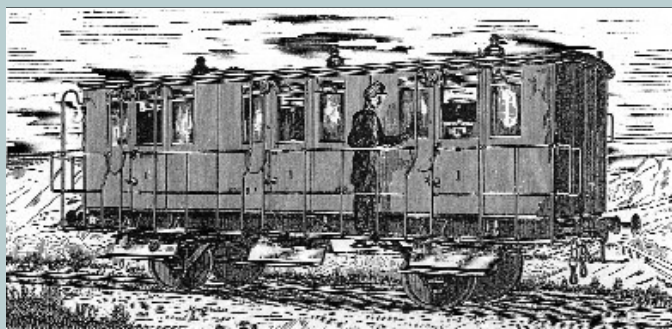


Coupé-rijtuig 2de klasse uit de reeks 4798 t/m 5278 van de BS, gebouwd tussen 1872 en 1878, zonder gang en zonder WC.

ken langs zij de rijtuigen. Ze kwamen dan terecht op het ballast of op de rails, met alle gevolgen van dien.

Om dit euvel te verhelpen werd naar oplossingen gezocht. In 1876 werd het tweede klasserijtuig nr. 48 van de "Grand Central Belge" (GCB) uitgerust met een borstwering die was ontworpen door de heer Maquet. Het rijtuig werd datzelfde jaar nog voorgesteld op de tentoonstelling "Hygiène en Reddingsmiddelen" te Brussel. Onderstaande gravure toont ons dit rijtuig met de borstwering die werd aangebracht op de treeplank. Of dit systeem ook in de praktijk werd getest of gebruikt is niet bekend. Het is wel een bewijs dat de GCB de werkomstandigheden voor het personeel wenste te verbeteren.

De rijtuigen van deze reeks (nrs. 44 t/m 48) werden in 1898 overgenomen door de BS.

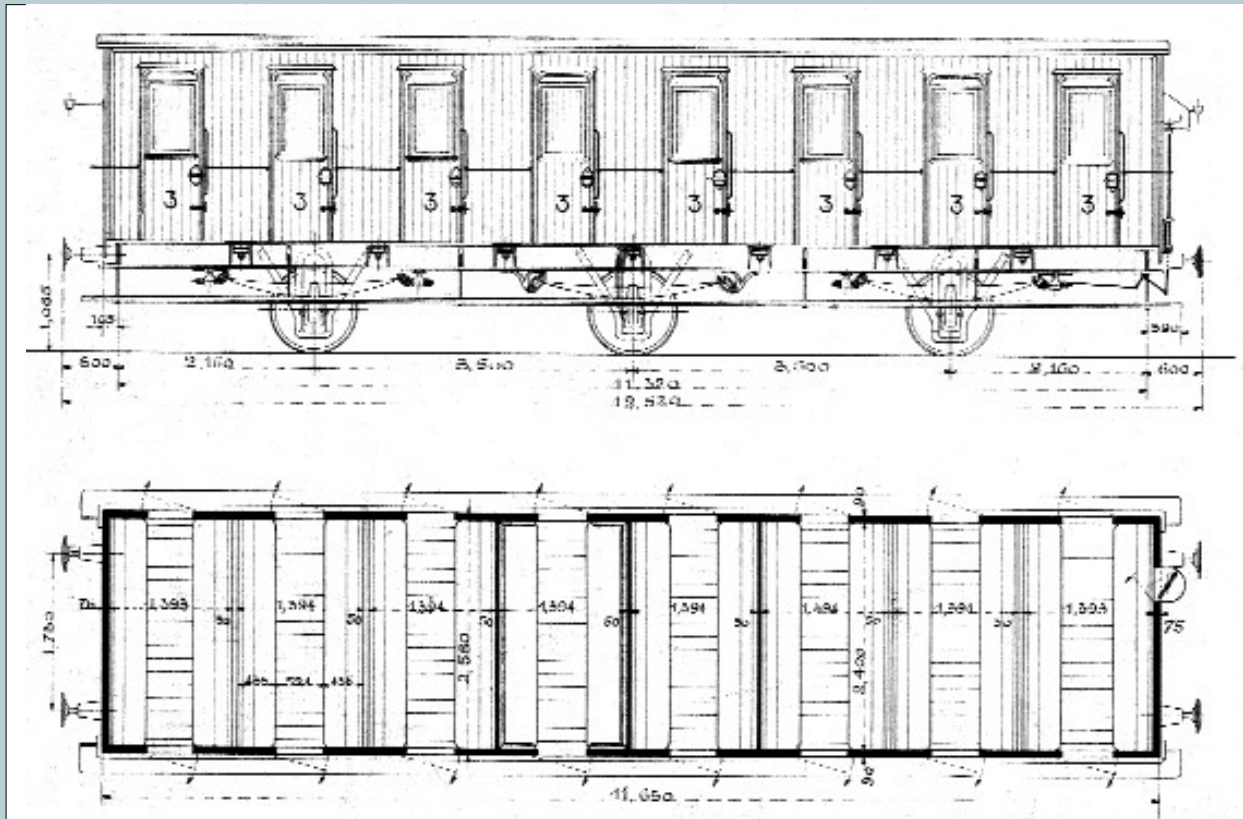


Rijtuig nr. 48 van de Grand Central Belge, met de borstwering "Maquet". De prent komt uit het weekblad "L' Illustration Européenne" nr. 48 van 7 oktober 1876.

Bij de eeuwwisseling bracht de komst van de eerste GCI-rijtuigen een oplossing voor dit veiligheidsprobleem van het treinpersoneel. Deze rijtuigen waren voorzien van een gang en een intercircuitatiesysteem, dat niet door de reizigers mocht en kon worden gebruikt want de deuren konden slechts met een speciale sleutel worden geopend. Het probleem met de toiletten bleef gedeeltelijk bestaan, want niet alle GCI-rijtuigen waren ermee uitgerust. Het probleem werd volledig opgelost bij de introductie van de vouwbalg voor een veilige overgang tussen de rijtuigen. Tot in 1912 werden nog rijtuigen gebouwd zonder toilet. Ze waren bedoeld voor de snelle "bloktreinen". Oorspronkelijk werden vaste stellen ingezet op de lijn Brussel-Antwerpen, later ook op andere lijnen.

Ondanks de gekende problemen werden tussen 1888 en 1899 niet minder dan 530 GC-rijtuigen zonder toilet of gang gebouwd door verschillende constructeurs. Deze rijtuigen waren 20 cm langer dan de prototypes, wegens hun 10 cm langere buffers. De reeks kreeg de nummers 2503 t/m 3042:

- 2503 t/m 2514 : S.A. Dyle et Bacalan, 1888
- 2515 t/m 2526 : Madame Verhaeghen, 1888
- 2527 t/m 2532 : Ateliers de Construction de Malines, 1888
- 2533 t/m 2549 : Société de Construction Braine, 1888
- 2550 t/m 2559 : S.A. Dyle et Bacalan, 1888
- 2560 t/m 2569 : Société Métallurgiques, 1888
- 2570 t/m 2580 : Société de Construction Braine, 1889
- 2581 t/m 2590 : S.A. de Morlanwelz, 1889
- 2591 t/m 2600 : S.A. de Construction de Malines, 1891.
- 2601 t/m 2610 : S.A. Nicaise et Delcuve, 1891
- 2611 t/m 2620 : Madame Verhaeghen, 1891
- 2621 t/m 2630 : S.A. de Construction Braine, 1891
- 2631 t/m 2728 : ? 1891 t/m 1892
- 2729 t/m 2758 : S.A. Franco-Belge, 1892
- 2759 t/m 2768 : Crédit Général de Belgique, 1892
- 2769 t/m 2778 : Soc. Allard frères, 1892



GC-rijtuigen zonder gang en toilet, reeks 2503 t/m 3042. Er werden 530 eenheden gebouwd tussen 1888 en 1899.

- 2779 t/m 2788 : S.A. Nicaise et Delcuve, 1892
- 2789 t/m 2798 : S.A. de Construction de Morlanwelz, 1892
- 2799 t/m 2808 : S.A. La Métallurgique 1892
- 2809 t/m 2814 : Crédit Général de Belgique, 1892
- 2815 t/m 2820 : S.A. Nicaise et Delcuve, 1892
- 2821 t/m 2828 : S.A. Ateliers de Construction de Malines, 1892
- 2829 t/m 2842 : S.A. Baume et Marpent, 1893
- 2843 t/m 2855 : Soc. Nicaise et Delcuve, 1893
- 2856 t/m 2868 : Ateliers Germain, 1893
- 2869 t/m 2881 : S.A. Franco-Belge, 1893
- 2882 t/m 2894 : Mad. Verhaeghen, 1893
- 2895 t/m 2907 : Soc. Allard, 1893
- 2908 t/m 2922 : S.A. Usines de Braine-le-Comte, 1893
- 2923 t/m 2952 : S.A. de Morlanwelz, 1894
- 2953 t/m 2962 : Ateliers Germain, 1894
- 2963 t/m 2972 : Mad. Verhaeghen, 1894
- 2973 t/m 2992 : Ateliers Germain, 1894
- 2993 t/m 3002 : S.A. Franco-Belge, 1899
- 3003 t/m 3012 : Mad. Verhaeghen, 1899
- 3013 t/m 3022 : Ateliers Germain, 1899
- 3023 t/m 3042 : Société La Métallurgique, 1899.



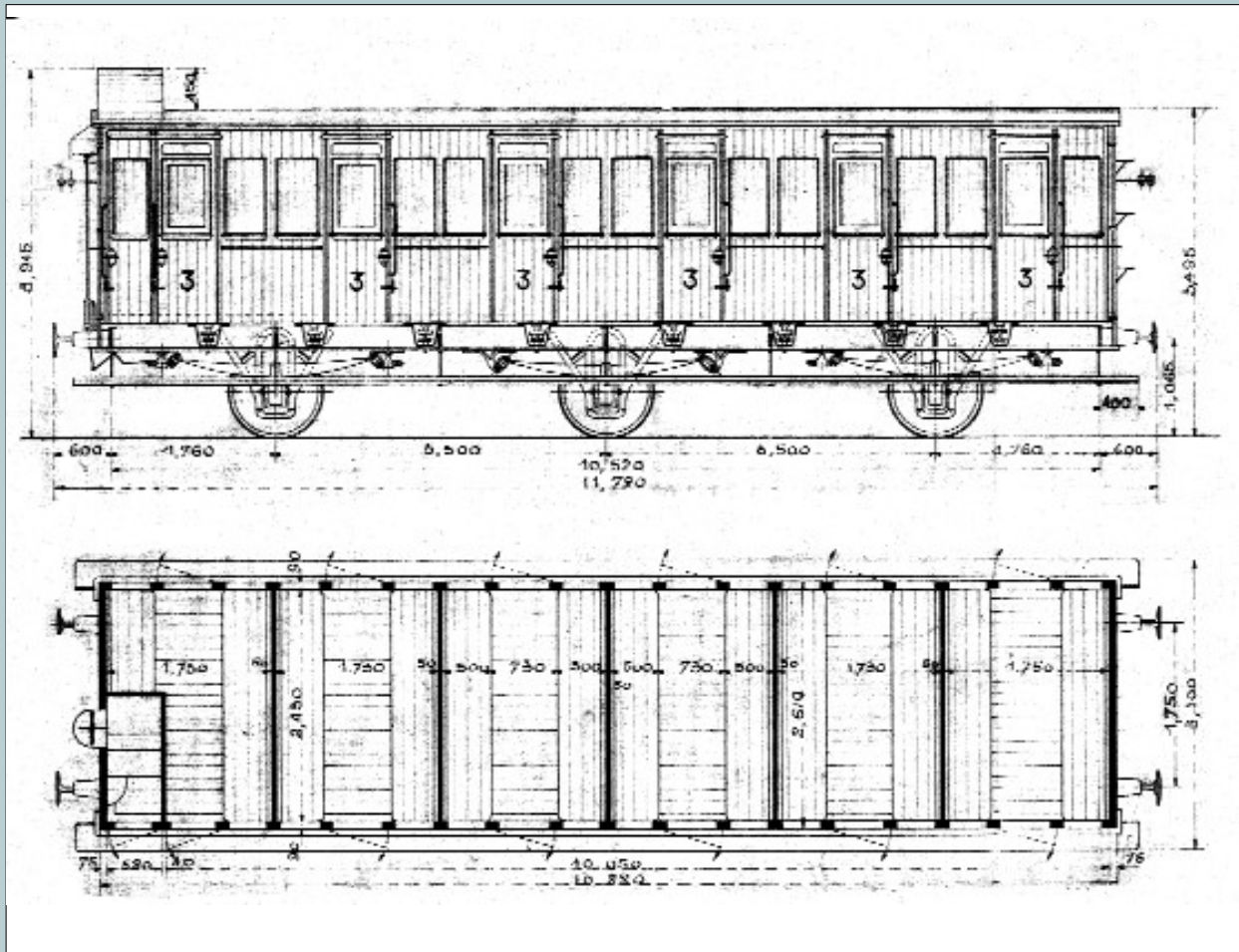
Een ingekleurde postkaart van Arlon, anno 1901, toont ons een reizigerstrein die uit verschillende rijtuigtypes bestaat. Vooraan links een GCI, gevolgd door een GC C80. Dit is eenvoudig te herkennen aan de vensters, alleen in de deuren. Het vierde rijtuig is eveneens een GC C80.



FOTO BD-313

Een oude GC C80 van de reeks 2503 t/m 3042 die werd gedegradeerd tot dienstvoertuig 89.023 voor de dienst ES (Elektriciteit en Seinrichting). Enkel de deuren zijn voorzien van ramen. Schaarbeek, 27 april 1952.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.



De GC-rijtuigen nrs. 3045 t/m 3064 B57, zonder gang en zonder sanitair, telden zes compartimenten en boden plaats aan 57 reizigers. Ze waren voorzien van een remmershuisje. Elk compartiment had naast de deur ook nog eens twee ramen.

Rijtuigen 2de klasse B60 en B57

In 1885 werden eveneens twee prototypes gebouwd voor een reeks rijtuigen tweede klasse. Ze kregen de nummers 1201 (*Dyle & Bacalan*) en 1202 (*la Société Anonyme de Braine*). In 1887 kregen zij respectievelijk de nummers 3043 en 3044. Deze rijtuigen boden de reizigers 60 luxueuze fluwelen zitplaatsen (B60) en waren 11,380 m lang.

Deze beide prototypes kregen in 1888 navolging met de reeks 3045 t/m 3054 - gebouwd door "*la Société Anonyme de Morlanwelz*", (voorziene nummering op papier: 1101 t/m 1120) en door de rijtuigen reeks 3055 t/m 3064, geleverd door de "*Société Anonyme des Forges de Senefve*". Deze rijtuigen waren iets langer: 11,720 m, doordat ook hier de gebruikte buffers wat groter waren. De rijtuigen boden slechts 57 plaatsen (B57) omdat zij voorzien waren van een remmershuisje. Heel deze reeks ging later over naar 3de klasse.

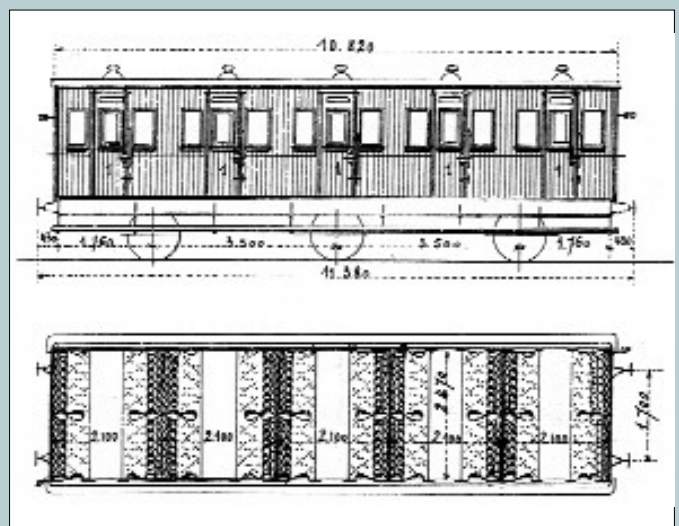
Rijtuigen 1ste klasse (A40)

In 1885 werd een eerste klasserijtuig besteld met 40 zitplaatsen, zonder gang of toilet. Het zou het nummer 6425 krijgen. De bestelling werd echter herroepen en "*Dyle & Bacalan*" bouwde het als een rijtuig voor de Koninklijke trein van Leopold II. Het werd de "Diligence" C2, ditmaal met toilet, wasplaats en een doorgang naar de andere rijtuigen.

Bijna tegelijkertijd werd het eerste klasserijtuig met nummer 6426, eveneens zonder zijgang of toilet, besteld bij de "*Société Anonyme de Braine*". Hetzelfde bedrijf bouwde ook het rijtuig

6427, dat in 1889 geleverd zou worden. Ook dit laatste rijtuig was niet van een gang of toilet voorzien.

Oorspronkelijk waren deze drie rijtuigen even lang, maar bij de ombouw tot koninklijk rijtuig werd de ex-6425 verlengd tot 11,710 m. De beide andere rijtuigen maten 11,380 m en hadden elk 40 zitplaatsen. De 6426 en 6427 verschilden onderling vooral doordat de 6426 beplaat was en de 6427 een houten rijtuigkast had.



Het rijtuig GC 6427, eerste klasse had vijf compartimenten en 40 zitplaatsen (A40).

Rijtuigen 1ste en 2de klasse (A20/B30)

In 1888 en 1889 werd een type rijtuig 1ste/2de klasse gebouwd door verschillende constructeurs, andermaal zonder gang of toilet. Ze kregen de nummers 6401 t/m 6425, hoewel op papier de nummering 6901 t/m 6925 voorzien was. Ze boden 20 plaatsen in eerste en 30 plaatsen in tweede klasse.

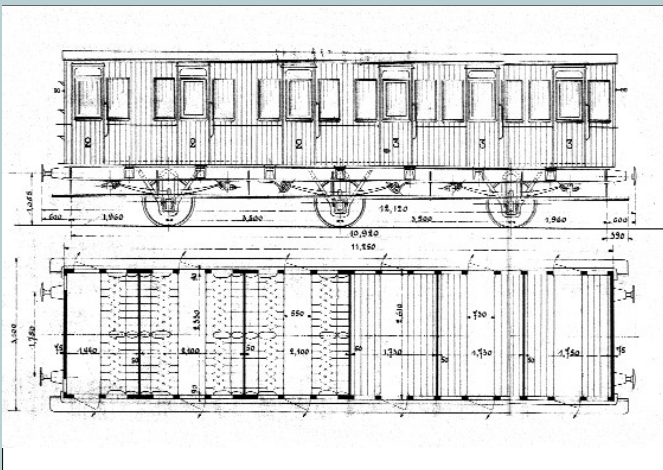
Deze reeks werd gevolgd door de reeksen 6501 t/m 6522 (ex- 6801 t/m 6822) en 6523 t/m 6566.

Deze rijtuigen maten 12,120 m en waren dus iets langer.

In tegenstelling tot de reeks 6400 beschikte de reeks 6501 t/m 6522 over een remmershuisje waardoor het aantal plaatsen in tweede klasse beperkt werd tot 27.

Al deze rijtuigen werden later gedegradeerd tot 2de/3de klasse, met uitzondering van rijtuig 6913 dat door de "Société Anonyme de Braine" als "Diligence" nr. C1 geleverd werd voor de Koninklijke trein.

- 6401 t/m 6412 : Société Métallurgique, 1888
- 6414 t/m 6423 : Madame Verhaeghen, 1888
- 6424 : Société Métallurgique, 1889
- 6425 : Madame Verhaeghen, 1889
- 6501 t/m 6512 : Dyle et Bacalan, 1888
- 6513 t/m 6517 : Madame Verhaeghen, 1888
- 6518 t/m 6522 : Société Métallurgique, 1888
- 6523 t/m 6544 : S.A. Franco-Belge, 1889
- 6545 t/m 6555 : Dyle et Bacalan, 1889
- 6556 t/m 6566 : Nicaise et Delcuve, 1889



Gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse, subreeks 6414 t/m 6423 (A20/B30).

Het vrijgekomen nummer 6413 (vernummerd naar 6913) werd gegeven aan een langer 1ste/2de klasse rijtuig van 14,610 meter. Het telde 24 zitplaatsen in eerste klasse en 40 in tweede. Het was uitgerust met "De Rechter"-bissels om gemakkelijk de bochten te kunnen nemen.

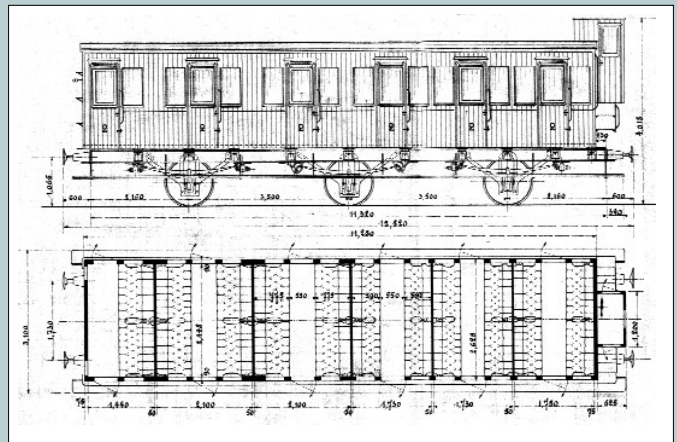
Het rijtuig zou als 6914 gebouwd zijn, maar werd blijkbaar in 1896 omgebouwd door het Arsenal en vernummerd: eerst tot 6814, later tot 6413. Bemerkt dat dit voertuig reeds de vorm heeft van de toekomstige GCI-rijtuigen en vergelijk eveneens de lengte van de verscheidene rijtuigen. Die lag tussen 15,250 m en 15,900 m voor de derde klasserijtuigen en tussen de 14,900 m en de 14,990 m voor de 1ste/2de klasserijtuigen.

De lengte varieerde naargelang het type buffers. Alles wijst erop dat dit rijtuig in feite een proefrijtuig was voor de studie van de GCI's die gebouwd zouden worden vanaf 1900.

Rijtuigen 2de en 3de klasse (B20/C30)

Tussen 1891 en 1894 bouwden verschillende constructeurs een bijkomende reeks van 106 rijtuigen 2de/3de klasse, met remmershuisje. De rijtuigen kregen de nummers 6567 t/m 6672. Er waren 20 plaatsen in tweede en 30 plaatsen in derde klasse. Na verloop van tijd werd het gedeelte 3de klasse opgewaardeerd tot 2de klasse. Alle rijtuigen behielden daarbij hun nummering.

- 6567 t/m 6572 : S.A. La Métallurgique, 1891
- 6580 t/m 6592 : Madame Verhaeghen, 1891
- 6593 t/m 6605 : S.A. de Construction de Morlanwelz, 1891
- 6606 t/m 6629 : S.A. La Métallurgique, 1892
- 6630 t/m 6640 : Crédit Général de Belgique, 1893
- 6641 t/m 6651 : Dyle et Bacalan, 1893
- 6652 t/m 6662 : S.A. de Construction de Morlanwelz, 1893
- 6663 t/m 6672 : S.A. Franco-Belge, 1894



Rijtuigen 2de klasse van de subreeks 6567 t/m 6672, uitgerust met een remmershuisje, telden 44 plaatsen. Oorspronkelijk waren dit gemengde 2de/3de klasse rijtuigen (B20/C30). Later werden dit volledig 2de klasse rijtuigen.

In 1900 kwam er nog een reeks 2de klasse rijtuigen bij, genummerd van 6301 t/m 6400. De namen van de constructeurs konden we niet meer achterhalen. Oorspronkelijk telde de 2de klasse afdeling 8 plaatsen en de vijf 3de klasse afdelingen 36 plaatsen.

De derde klasse werd opgewaardeerd tot tweede klasse, maar het aantal plaatsen bleef ongewijzigd.

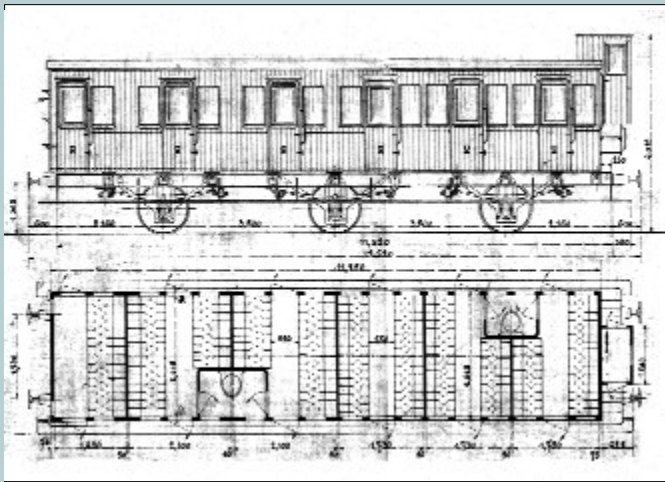
GC met WC en zonder gang

Gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse (A16/B26)

In 1891 en 1892 werd een reeks van 59 gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse gebouwd door verschillende constructeurs. Deze rijtuigen kregen de nummers 6801 t/m 6859 en boden plaats aan 42 reizigers, waarvan 16 in 1ste klasse en 26 in 2de klasse. Ze hadden 2 WC's, één per klasse. Deze waren evenwel in beide gevallen slechts bereikbaar vanuit 2 van de 3 afdelingen. Door die speciale opstelling had elk toilet twee toegangsdeuren!

De rijtuigen waren 12,520 m lang en voorzien van een remmershuisje.

Deze rijtuigen werden later gedeklasseerd tot 2de/3de klasse, met uitzondering van de 6823 t/m 6825 die 2de klasse rijtuigen werden.

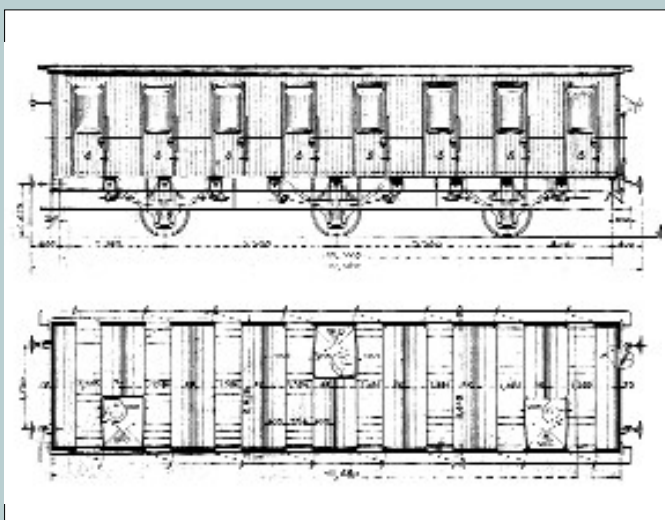


De gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse van de reeks 6801 t/m 6870 hebben twee toiletten, een voor elke klasse. Vanuit één compartiment 2de klasse is het toilet echter niet bereikbaar. Let ook op de twee toegangsdeuren per toilet. Deze rijtuigen waren uitgerust met een remmershuisje.

- 6801 t/m 6825 : At. de Constr. de Malines, 1891-1892
- 6826 t/m 6836 : Dyle et Bacalan, 1892
- 6837 t/m 6847 : Madame Verhaeghen, 1892
- 6848 t/m 6853 : Dyle et Bacalan, 1892
- 6854 t/m 6859 : Madame Verhaeghen, 1892
- 6860 t/m 6870 : S.A. La Métallurgique, 1893

Rijtuigen 3de klasse (C68)

Nog in 1893 werd een reeks 3de klasse rijtuigen gebouwd met niet minder dan drie (!) toiletten, die helaas slechts toegankelijk waren vanuit 6 van de 8 afdelingen. Deze rijtuigen werden gebouwd door "S.A. des Forges et Ateliers de Senneffe". Zij werden genummerd van 4301 t/m 4310, waren 12,520 m lang en boden plaats aan 68 reizigers.



De 2de klasse GC-rijtuigen van de reeks 4301 t/m 4310 met drie WC's. Door het ontbreken van een gang kunnen enkel de reizigers van de aangrenzende compartimenten gebruik maken van de sanitaire inrichtingen. Enkel de deuren zijn voorzien van een raam.

Rijtuigen 2de klasse (B38)

In 1900 werd er nog een reeks van 50 rijtuigen gebouwd met één toilet, toegankelijk vanuit slechts twee afdelingen (14 reizigers!). Deze voertuigen telden 38 zitplaatsen en werden ingeschreven onder de nummers 6751 t/m 6800. We hebben

geen informatie over de constructeurs.

Zelfs bij de GCI-rijtuigen bleven de problemen met de toiletten bestaan: een groot aantal werd voor 1906 gebouwd en was niet voorzien van sanitair. Ze hadden echter wel een zijgang of middengang. Het hoeft geen betoog dat deze voorziening het werk van de treinwachter minder gevaarlijk en eenvoudiger maakte.

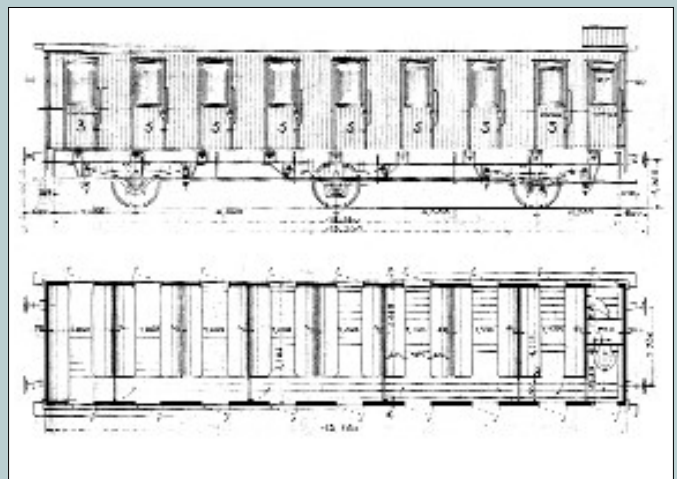
GC met WC en met gang

Rijtuigen 3de klasse (C65 en C57)

Het 3de klasserijtuig 4311 werd in 1894 gebouwd door *Nicaise et Delcuve* en had een binneninrichting die reeds zeer sterk leek op die van de toekomstige GCI-rijtuigen.

Dit rijtuig en deze van de reeks 4312 t/m 4321 (eveneens gebouwd in 1894 door *Franco-Belge*) waren voorzien van "De Rechter"-bissels, noodzakelijk om deze rijtuigen met een lengte van 13,330 m zonder problemen door korte bochten te loodsen.

De rijtuigen hadden 8 compartimenten en boden plaats aan 65 reizigers. Ze waren voorzien van een zijgang én een toilet dat voor alle reizigers toegankelijk was.

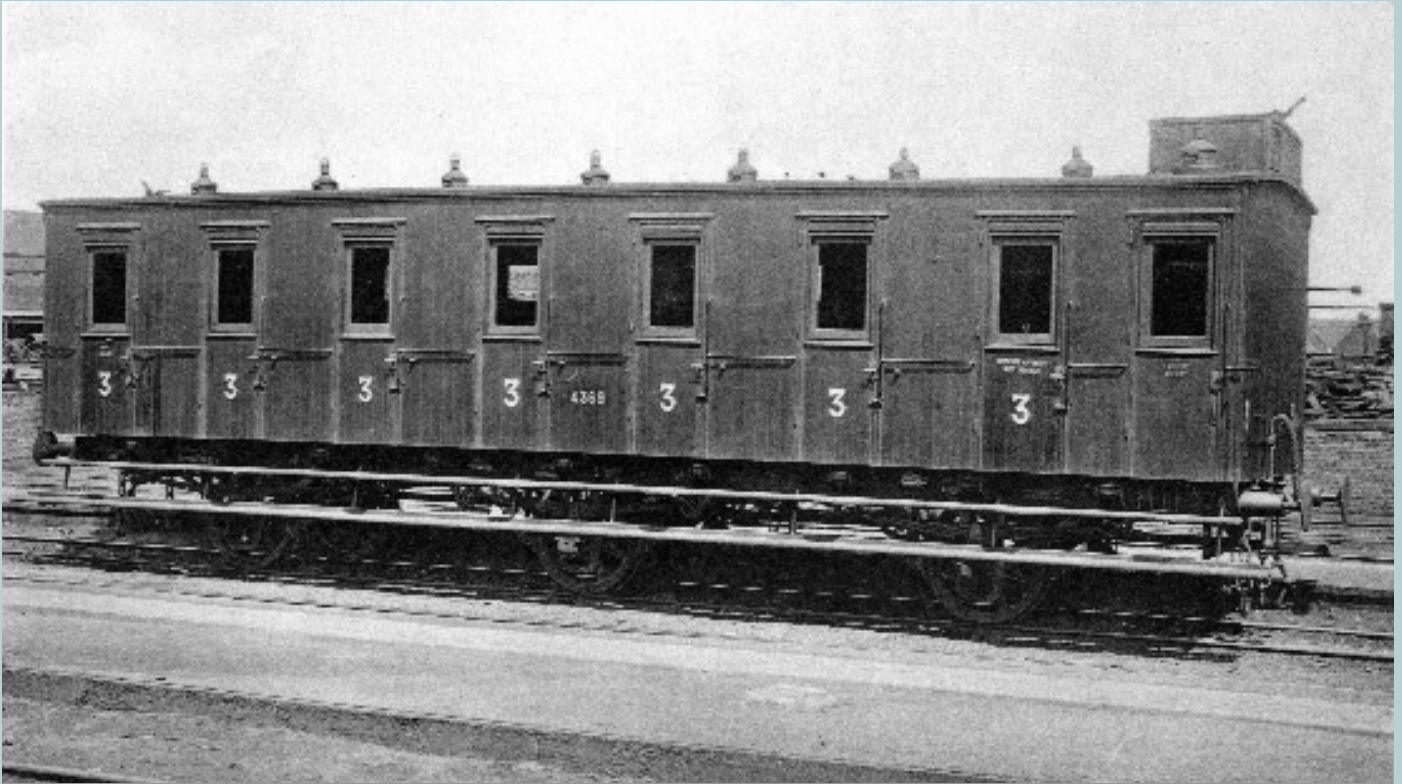


De 2de klasse GC-rijtuigen van de reeks 4311 t/m 4718 waren als eerste voorzien van een zijgang en een toilet dat voor alle reizigers beschikbaar was.

De 3de klasserijtuigen die door verschillende constructeurs gebouwd werden tussen 1895 en 1898 (nrs. 4322 t/m 4718) waren korter (11,870 m) en boden 57 plaatsen, verdeeld over slechts 7 afdelingen.

Alle rijtuigen 4311 t/m 4718 hadden een remmershuisje.

- 4311 : Nicaise et Delcuve, 1894
- 4312 t/m 4321 : Franco-Belge, 1894
- 4322 t/m 4405 : S.A. Dyle et Bacalan, 1895
- 4406 t/m 4429 : Madame Verhaeghen, 1895
- 4430 t/m 4441 : S.A. Usines de Braine-le-Comte, 1895
- 4442 t/m 4448 : Madame Verhaeghen, 1895
- 4449 t/m 4458 : Société Franco-Belge, 1895
- 4459 t/m 4468 : S.A. Usines de Braine-le-Comte, 1895
- 4469 t/m 4478 : Société Allard frères, 1895
- 4479 t/m 4499 : Société Franco-Belge, 1896
- 4500 t/m 4509 : Madame Verhaeghen, 1897
- 4510 t/m 4522 : Dyle et Bacalan, 1897
- 4523 t/m 4542 : S.A. La Métallurgique, 1898
- 4543 t/m 4562 : Dyle et Bacalan, 1898



Het 3de klasserijtuig 4369 (Dyle et Bacalan, 1895), behoort tot de reeks 4322 t/m 4718. Het bestond uit zeven compartimenten en telde 57 plaatsen. Het was voorzien van een toilet en een remmershuisje. Het woog 17 ton en de rijtuigkast was 11,650 m lang. Document Baume-Marpent, verzameling Paul PASTIELS.

- | | |
|--|---|
| - 4563 t/m 4576 : Madame Verhaeghen, 1898 | - 4629 t/m 4638 : A. Germain, 1898 |
| - 4577 t/m 4590 : Société Franco-Belge, 1898 | - 4639 t/m 4648 : Société Allard frères, 1898 |
| - 4591 t/m 4604 : S.A. Usines de Braine-le-Comte, 1898 | - 4649 t/m 4658 : Baume et Marpent, 1898 |
| - 4605 t/m 4618 : Nicaise et Delcuve, 1898 | - 4659 t/m 4698 : Haine St. Pierre, 1898-1899 |
| - 4619 t/m 4628 : Forges et Ateliers de Seneffe, 1898 | - 4699 t/m 4718 : Dyle et Bacalan, 1899 |



FOTO BD-314 Dienstvoertuig 190.044 van de dienst ES te Ronet. Het is een voormalig GC-rijtuig uit de reeks 4322 t/m 4718, derde klasse (C57) met 8 afdelingen, zijgang en toilet. Ronet, 12 september 1962. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

Rijtuigen 2de klasse (B57 en B49)

In 1894 leverde de "Société Anonyme de Braine" vijf rijtuigen 2de klasse. Zij waren 14,230 m lang en eveneens uitgerust met "De Rechter"-bissels.

Ze kregen de nummers 4725 t/m 4729 en waren voorzien van een zijgang, een toilet en een remmershuisje. De zeven afdelingen boden plaats aan 57 reizigers.

In tegenstelling tot de rijtuigen 4311 t/m 4718 waren zij voorzien van raampjes links en rechts van de deuren.

Later werden zij heringedeeld bij de 3de klasse.

De reeks 4719 t/m 4724 werd in 1896 gebouwd door *Madame Verhaeghen*. Zij zijn dan weer korter dan deze uit de reeks 4725 t/m 4729 (12,520 m). Er is slechts plaats voor 49 reizigers, verdeeld over 6 afdelingen. Deze rijtuigen werden later eveneens heringedeeld bij de 3de klasse.

Gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse (A16/B25)

Er werd tevens een reeks rijtuigen 1ste/2de klasse gebouwd en vanaf 1894 in dienst genomen. Zij waren voorzien van een toilet en een gang.

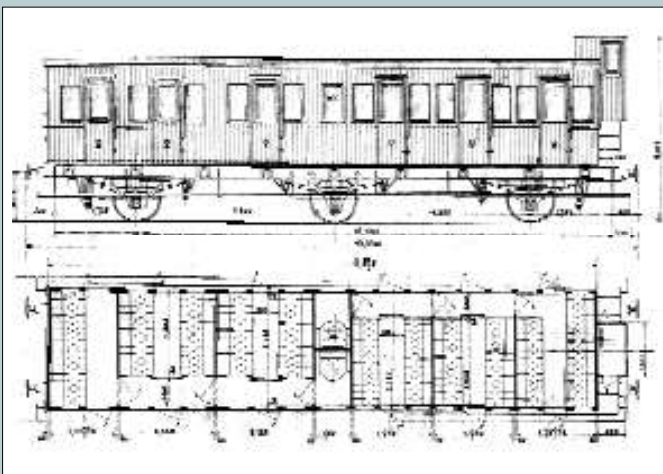
De 6871 was een prototype, gebouwd door de "Société Anonyme de Construction de Morlanwelz". Dit rijtuig was uitgerust met twee toiletten en een aparte zijgang voor elke klasse. De toiletten waren in het midden zodanig opgesteld dat er geen doorgang mogelijk was van 1ste naar 2de klasse. Zelfs de treinwachter moest naar buiten om via de treeplank naar de andere klasse te gaan. Het rijtuig werd in 1894 voorgesteld op de tentoonstelling te Antwerpen.

De 6871 werd vanaf 1894 gevolgd door een reeks van 32 rijtuigen:

- 6872 t/m 6882 (Dyle et Bacalan);
- 6883 t/m 6893 (S.A. La Métallurgique);
- 6894 t/m 6903 (S.A. Franco-Belge, 1895).

Deze rijtuigen verschilden enkel qua lengte met het prototype rijtuig 6871. Hun inrichting was identiek. Ze boden plaats aan 44 reizigers, waarvan 19 in eerste klasse en 25 in tweede (prototype nr. 6871: respectievelijk 16 in eerste en 25 in tweede).

Later werd de 1ste klasse verbouwd tot 2de klasse, waardoor het aantal plaatsen steeg tot 46.



De gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse van de reeks 6871 t/m 6903. Elke klasse had een aparte zijgang en WC. De handrem wordt bediend vanuit het remmershuisje. Links en rechts van de deuren zijn raampjes aangebracht. Op dit plan werd het rijtuig reeds gedegradeerd naar tweede klasse.

Gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse (A13/B25)

Tussen 1895 en 1897 werden door verschillende constructeurs nog eens 59 rijtuigen gebouwd. Ze kregen de nummers 6904 t/m 6962 en waren korter dan hun voorgangers. Ze beschikten over twee afdelingen eerste klasse (samen 13 plaatsen) en drie afdelingen tweede klasse (samen 25 plaatsen). De rijtuigen waren voorzien van een remmershuisje.

- 6904 t/m 6919 : S.A. La Métallurgique, 1895
- 6920 t/m 6935 : Dyle et Bacalan, 1896
- 6936 t/m 6942 : Madame Verhaeghen, 1896-1987
- 6943 t/m 6952 : S.A. La Métallurgique, 1897
- 6953 t/m 6962 : S.A. La Métallurgique, 1897

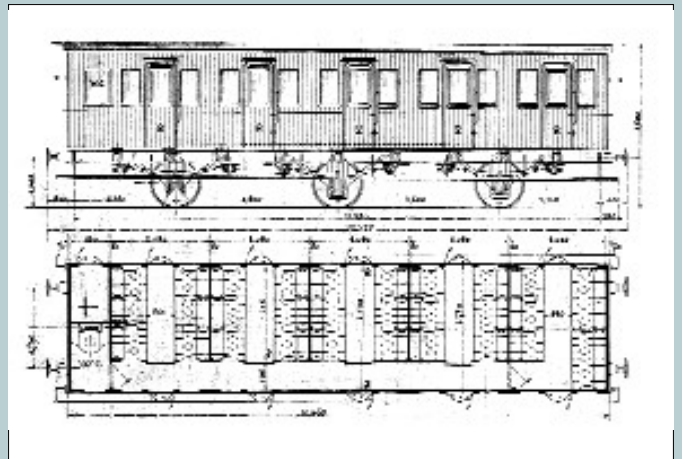
Gemengde rijtuigen 2de/3de klasse (B19/C21)

Eén enkel rijtuig werd direct geleverd als 2de/3de klasse rijtuig in 1899. We konden niet meer achterhalen waar het werd gebouwd. Het rijtuig was 12,520 m lang (de toekomstige standaardmaat) en kreeg het nummer 6451. Het telde 21 plaatsen in derde en 19 in tweede klasse, had twee zijgangen en twee toiletten.

Rijtuigen 1ste klasse (A31)

Er is slechts een klein aantal 1ste klasse rijtuigen gebouwd. In 1896 kwam er een reeks van tien stuks. Deze rijtuigen (nrs. 6975 t/m 6984) werden gebouwd door "Dyle et Bacalan". Door de komst van de GCI-rijtuigen werden deze rijtuigen verdrongen naar minder belangrijke lijnen. Ze werden later ook heringedeeld in de 2de klasse.

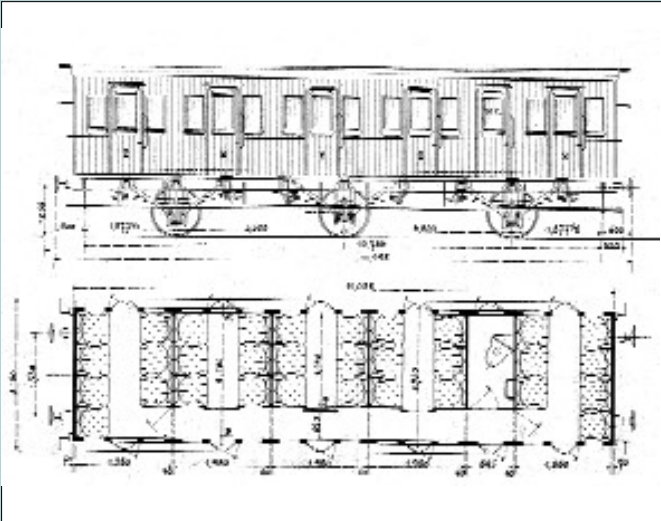
Nog steeds in 1896 werden zes rijtuigen besteld bij de "Société La Métallurgique": de 6985 t/m 6990. Hetzelfde jaar nog werd het contract echter herroepen voor de nrs. 6986, 6988, 6989 en 6990. Deze rijtuigen moesten geleverd worden als "Berlines" BB 3 t/m BB 6, voor de Koninklijke trein van Leopold II. De twee overige rijtuigen (6985 en 6987) kenden hetzelfde lot als de reeks 6975 t/m 6984. Ook zij werden door de GCI's verdrongen naar de zijlijnen en later heringedeeld in de tweede klasse.



GC-rijtuig 1ste klasse van de reeks 6975 t/m 6990 met zijgang en toilet. Het remmershuisje en toilet zijn aan dezelfde kant (links op het plan). Het plan toont het voertuig na herindeling bij de 2de klasse.

In 1899 werd één tweede klasserijtuig gebouwd. Het was voorzien van een zijgang, alsook van een toilet op de plaats van een half compartiment, dit uiteraard ten koste van een aantal zitplaatsen. Dit rijtuig, waarvan we de constructeur niet kennen, kreeg het nummer 6974 en bood plaats aan 32 reizigers. In 1900 werd de reeks uitgebreid met 50 rijtuigen (6701 t/m 6750) waarvan de constructeurs ook onbekend zijn. Dit waren de laatste GC-rijtuigen die werden gebouwd.

De pakwagens

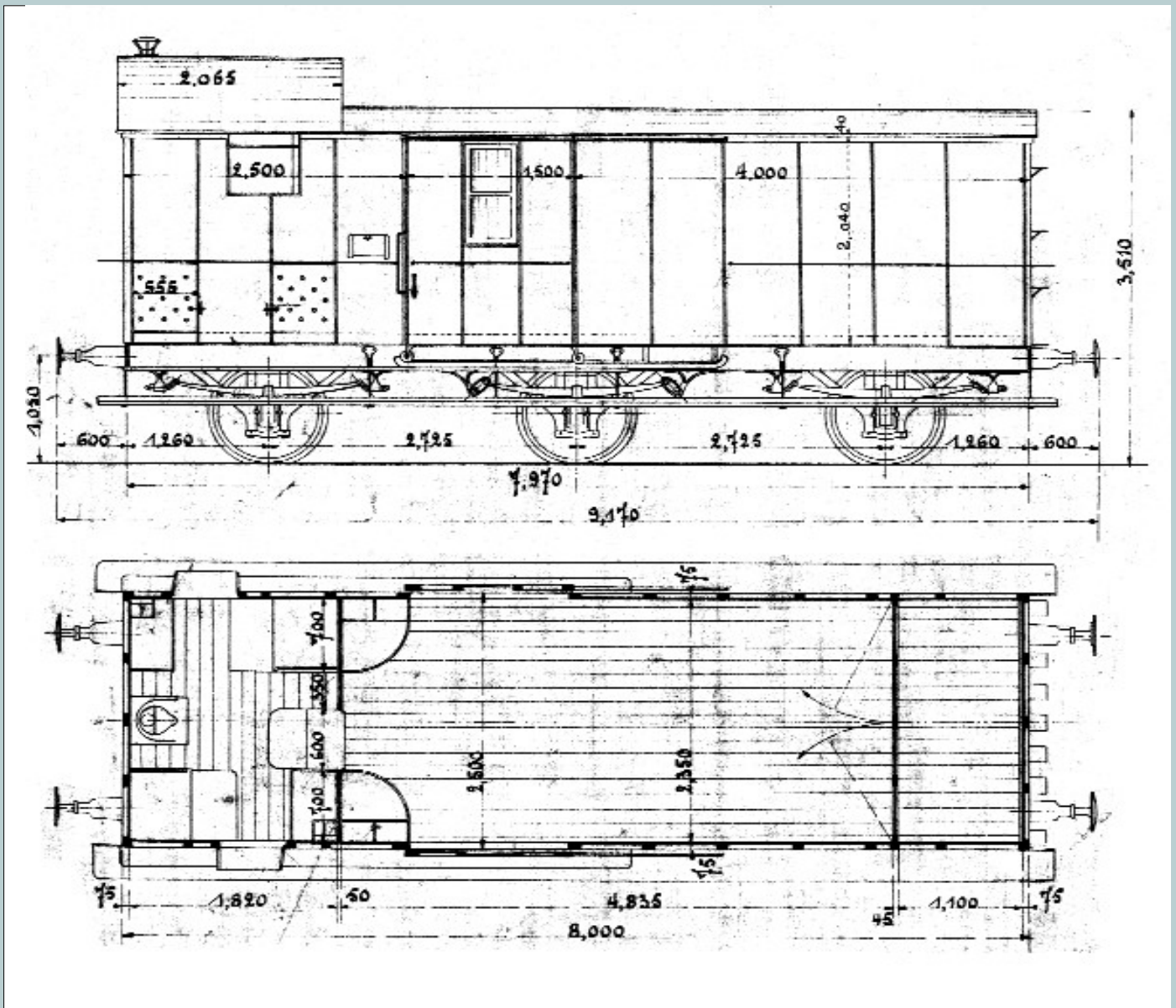


GC-rijtuig 2de klasse met zijgang van de reeks 6701 t/m 6750. Het toilet neemt de plaats in van een half compartiment! Dit zijn de laatste GC's die in dienst kwamen.

Van de drieassige pakwagens met 2½ lasteenheden, die samen met de GC-rijtuigen werden ingezet, zijn vanaf 1882 tot 1893 in totaal 241 exemplaren gebouwd door verschillende constructeurs (nrs. 7550 t/m 7791). Geen enkel voertuig had intercircuitatie. Ze werden verwarmd met stoom maar waren ook voorzien van een kachel. Olie- of gaslampen zorgden voor de verlichting. Sommige hadden een afdeling voor de douane.

De eerste pakwagen werd gebouwd in 1882 door het "Arsenaal" te Mechelen en diende als prototype.

Net zoals bij de GC-rijtuigen was de houten kast gebouwd op een zwaar onderstel. De kast was volledig beplaat en het voertuig was voorzien van een uitkijk waarin de handrem was geplaatst. De wagens waren toegankelijk via twee schuifdeuren, één in elke zijwand. Het interieur bestond uit één grote afdeling voor bagage en pakjes. Het kon gedeeltelijk met deuren worden afgesloten. Een klein compartiment was voorbehouden voor de treinwachter. Hierin stond een tafeltje, een kleine vestiaire en een toilet.



Een pakwagen uit de subreeks 7551 t/m 7674 die werd besteld op 29 december 1882. Deze reeks werd gebouwd door Société Métallurgique (7551 t/m 7599, 7650 t/m 7674) en Madame Verhaeghen (7600 t/m 7649). Hun gewicht varieerde tussen de 13,850 en 14,025 ton. De houten kast was beplaat.

Pakwagens 7710 (uit de reeks 7697 t/m 7718) werd in 1891 gebouwd door "Dyle et Bacalan" en in 1893 omgebouwd tot pakwagen D1 voor de Koninklijke trein van koning Leopold II. Aangezien koningen en hun gevolg heel wat bagage meenemen op reis, moesten er nog enkele bijkomende pakwagens omgebouwd worden. De voertuigen 7720 en 7729 (uit de reeks 7719 t/m 7729 en gebouwd door *Franco Belge* in 1891) werden eveneens in 1893 omgebouwd tot pakwagens D2 en D3 voor de Koninklijke trein. Later werd nog een vierde pakwagen omgebouwd tot D4: de 7690 (afkomstig uit reeks 7675 t/m 7690, gebouwd door de "*Société Métallurgique*" in 1891).

Vanaf 1894 werd nog een reeks van 171 licht gewijzigde pakwagens gebouwd. De levering liep tot in 1900. Ze werden door verschillende constructeurs gebouwd en kregen de nummers 7792 t/m 7961. Gaslampen zorgden voor de verlichting. Later werden er nog twee pakwagens aan de reeks toegevoegd. Ze waren afkomstig van de maatschappij "Flandre Occidentale", die door de BS werd overgenomen. Er is weinig informatie over deze pakwagens.

De inventaris van de rijtuigen die door de NMBSW werden overgenomen vermeldt dat pakwagens 7963 een houten kast heeft. Dit was dan ook de enige pakwagen met 3 lasteenheden zonder beplating van de kast.

Vanaf 1901 werden deze pakwagens, samen met de GC-rijtuigen, verbannen naar minder belangrijke lijnen. Dit gebeurde naar aanleiding van de levering van de drieassige pakwagens met vier lasteenheden.

De spoorwegamateurs noemen de pakwagens met 2½ lasteenheden voor het gemak "GC-pakwagens" en deze met 4 lasteenheden "GCI-pakwagens". De NMBSW gebruikte deze terminologie in een register van buitendienststelling vanaf 1934. De lijsten werden met de hand geschreven en lijken meer op een kladwerk. Officieel werden beide types respectievelijk "pakwagens met 2½ eenheden" en "pakwagens met 4 eenheden" genoemd.

De wagens met 2½ lasteenheden werden, net zoals de GC's, afgesteld toen de metalen rijtuigen in de jaren 1930 hun opwachting maakten. De laatste tweeassige pakwagens verdwenen in 1935 van de sporen.

Twee jaar later, in augustus 1937, waren er nog slechts drie voertuigen van dit type in dienst bij de Belgische spoorwegen. Het waren pakwagens met 3 lasteenheden, nrs. 7882, 7883 en 7912. Vanaf 1950 kon men ze enkel nog zien als dienstvoertuig.

- 7550 : Arsenal de Malines, 1882
- 7551 t/m 7599 : Société Métallurgique, 1882
- 7600 t/m 7649 : Madame Verhaeghen, 1882
- 7650 t/m 7674 : Soc. Métallurgique, 1883
- 7675 t/m 7696 : Soc. Métallurgique, 1891
- 7697 t/m 7718 : Dyle et Bacalan, 1891
- 7719 t/m 7729 : S.A. Franco-Belge, 1891
- 7730 t/m 7747 : A. Germain, 1892
- 7748 t/m 7753 : Soc. Baume et Marpent, 1892
- 7754 t/m 7764 : M & M. Taminiaux Frères, 1892
- 7765 t/m 7776 : S.A. de Construction de Malines, 1893
- 7777 t/m 7789 : Wanderpepen, 1893
- 7790 : A. Germain, 1893
- 7791 t/m 7820 : Wanderpepen, 1894
- 7821 t/m 7852 : Société Métallurgique, 1894
- 7853 t/m 7899 : A. Germain, 1895
- 7900 t/m 7905 : Nicaise et Delcuve, 1896
- 7906 t/m 7920 : Baume et Marpent, 1897
- 7921 : A. Germain, 1899
- 7922 t/m 7961 : ? , 1900

Gebruik van de GC

Door de komst van de GC-rijtuigen konden de BS het allegaartje aftandse rijtuigen, een erfenis van de oude kleine overgenomen maatschappijen, aan de kant zetten. De GC's werden op alle lijnen van de BS ingezet, vooral voor semi-directe treinen.

Hoewel deze rijtuigen niet voorzien waren van een gang of sanitaire installatie, waren er weinig problemen met dit materieel. In 1893 kwamen de eerste rijtuigen met toilet en in 1894 volgden de eerste met een gang. Die rijtuigen konden ook worden ingezet op langere verbindingen.

De GC's verdrongen de tweeassige rijtuigen naar minder belangrijke diensten, hoewel ze nog verder gebouwd zouden worden tot aan het einde van de 19de eeuw.

Bij de indienstname van de GCI's werden de GC's op hun beurt verdreven naar de secundaire lijnen, waarop zij nog gedurende tientallen jaren zouden worden ingezet. Tijdens WO I werd een groot deel van de GC's beschadigd en ruim een derde van het effectief werd vernield.

Bij het begin van de 20ste eeuw onderzochten meerdere spoorwegmaatschappijen hoe zij hun houten rijtuigen konden vervangen door rijtuigen met een metalen kast.



Na hun schrapping werden meerdere GC's door bedrijven aangekocht voor het vervoer van hun personeel. De GC op de foto behoort vermoedelijk tot de subreeks 2540 t/m 2590 en werd ingezet door de fabrieken Union Chimique te Overpelt. Verzameling Fernand MAES.

In Frankrijk werd reeds kort voor de Eerste Wereldoorlog een kleine reeks metalen rijtuigen geleverd. In 1928 beslisten de Fransen om alle houten rijtuigen te vervangen door metalen exemplaren.

In België werd in 1929 een soortgelijke beslissing getroffen naar aanleiding van een zwaar ongeval te Halle op 17 april 1929. Een postrijtuig werd volledig vernield en er vonden negen postmannen de dood.

Hierdoor werden alle oude rijtuigen, met inbegrip van de GC's en GCI's, relatief snel vervangen.

Een studie voor nieuwe metalen rijtuigen werd aangevat. Het resultaat ervan was de indienstname in 1933 van de eerste metalen RIC-rijtuigen type I1.

De houten rijtuigen werden aan een hoog tempo geschrapt.

De Posterijen, eigenaar van de postrijtuigen, zetten te snel hun houten rijtuigen aan de kant. Dit gebeurde zo snel dat zij moesten overgaan tot het huren van Franse en Duitse rijtuigen in afwachting van de laattijdige levering van nieuwe metalen postrijtuigen.

Het laatste gemengde 1ste/2de klasse GC-rijtuig (6799) werd in juli 1935 uit dienst genomen.

De laatste rijtuigen 2de en 3de klasse (6451 en 6452) verdwenen in 1939. Het laatste, de 6452, was vermoedelijk een tweeassig rijtuig dat werd opgenomen in de lijst van de drieassige GC's.

Het allerlaatste GC-rijtuig in commerciële dienst was de 4651. Het werd geschrapt op 22 november 1942 met PV nr. 131. In het P.V. stond vermeld: "in zeer slechte staat"...

Gedurende lange tijd stonden overal GC's afgesteld of werden zij herbruikt als dienstvoertuig. Verschillende werden aan bedrijven verkocht die ze inzetten voor het vervoer van hun personeel, soms nog tot in de jaren '60.

Vier GC-rijtuigen 4801 (C), 4802 (C), 6201 (AB) en de 6202 (AB) (zonder intercirculatie) met "De Rechter"-bissels werden tussen 1920 en 1923 als prototype gebouwd. Om voor moderne rijtuigen te kunnen doorgaan, waren zij in feite gebouwd naar een voorbij gestreefd concept. Zij werden snel uit dienst genomen en na modernisering werden zij in mei 1936 ingezet als een 3-ledig gekoppeld stel met intercirculatie. Zij werden ingedeeld bij de TT-stellen, de omgebouwde rijtuigen bleven echter van het type "De Rechter".

De herbruikte rijtuigen 6201 (AB), 4801 (C) en 4802 (C) werden respectievelijk vernummerd: 89.001 (BD), 89.002 (C) en 89.003 (C). Deze rijtuigstam werd uit dienst genomen op 30 november 1960 met P.V. 312.

Na een lange afstelperiode werd het vierde rijtuig 6202 (AB) reeds geschrapt met P.V. 231 van 23 augustus 1945.

Charles OCSINBERG



Een trein vanuit Gent via Jette (lijn 50A die nu niet meer bestaat), komt op 24 juni 1911 aan te Brussel-Noord. De trein wordt gesleept door het type 12 nr. 1941 (Cockerill 1658/1891) en is waarschijnlijk samengesteld uit GC-rijtuigen. Het is zeer moeilijk om op dergelijke "zijzicht"-foto's de GC's te onderscheiden van de GCI's. Verzameling TSP..

Privéoperatoren in Polen



FOTO 88-60 ↑ Het aantal privéoperatoren in Polen blijft stijgen en bereikt op heden reeds enkele tientallen maatschappijen. Alle beschikken zij over locomotieven die zij tweedehands verworven hebben uit o.a. Polen, Duitsland, Tsjechië, Slowakije, Roemenië, Oostenrijk en Marokko (East-West-Railways). Op 6 juni 2008 sleept de 232 045-5 (ex-232 045-5 DB - Lugansk 0235/1974) een kolentrein op de lijn (Wroclaw) - Zagan - Forst - (Gubin), hier in doorrit te Szewiensk. Deze operator, met maatschappelijke zetel te Wroclaw, werd opgericht door Railion Deutschland en PCC (zie p. 60), voor het grensoverschrijdend verkeer tussen de beide landen. Het tractiepark bestaat uit een twintigtal locomotieven van de DB-reeks 232. Pierre HERBIET.

FOTO 88-61 ↓ Pol-Miedz Trans is een ondersteunende spoor- en wegvervoerder van de maatschappij KGHM Polka Mits SA, actief op het Poolse netwerk sinds 1 april 2002. Zij beschikt over een vijftigtal diesellocomotieven, waaronder zes originele Duitse M62'en. Op 9 mei 2008 sleepte de M62-1845 (ex-220 316 DB, ex-120 316 DR - Lugansk 1845/1973) een trein afkomstig van de haven van Gdansk richting Bydgoszcz, hier in doorrit te Terespol Pomerskie. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO 88-62 Chem Trans Logistik (CTL), één van de eerste zes Poolse privéondernemingen, is actief sinds 1 april 2002 en won zeer snel aan belang. Vandaag telt haar tractiepark reeds meer dan honderd diesel- en elektrische locomotieven. Op de foto: de TEM2-128 rangeert een kolentrein te Wolstzyn op 7 juni 2008. De locomotief is afkomstig van het chemisch bedrijf Zakłady Chemiczne Police, waarvan de diensten in 2005 werden overgenomen door CTL. Pierre HERBIET.

FOTO 88-63 Op 6 mei 2008 rijdt een petroleumtrein van LOTOS, gesleept door de 182 005 van CTL en een TEM2 voorbij Karczemka, gelegen op de hoofdas Gdansk - Katowice. Een tweede diesellocomotief (die niet zichtbaar is op de foto) duwt achteraan de trein. Vele locomotieven van de reeksen 181 en 182 (COFCO - Skoda 1961-1965 - 2810 en 2790 kW) worden door de privé-operatoren verworven of gehuurd. Yves STEENEBRUGGEN.





FOTO 88-64 ↑ In Silezië, in de regio Katowice, gebruikt een reusachtig netwerk van mijnspoorwegen een reeks van 68 elektrische locomotieven van het type 3E, identiek aan de reeks ET21 van PKP (Co'Co' - PAFWAG 1957 - 1971 - 1860 kW - 120 t zie ODB 77 blz. 9) voor het slepen van zandtreinen die dienden om verlaten en uitgeputte gangen van de koolmijnen vol te storten. Na de opheffing van dit mijnnetwerk in de jaren 1990 werden al deze machines overgenomen door de verschillende operatoren om treinen te slepen op het Poolse net. PCC Rail Szczakowa (een van de belangrijkste Poolse privébedrijven) bezit 18 machines van dit type. Op 9 mei 2008 rijdt de 3E30, op kop van een containertrein komende uit Gdansk, voorbij Terespol Pomorskie. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 88-65 ↓ Het tractiepark van PCC bevat eveneens meerdere locomotieven van de reeks 181, afkomstig van de Tsjechische spoorwegen. Hier de doortocht van de 181 014 te Karczemka op 6 mei 2008. Yves STEENEBRUGGEN.



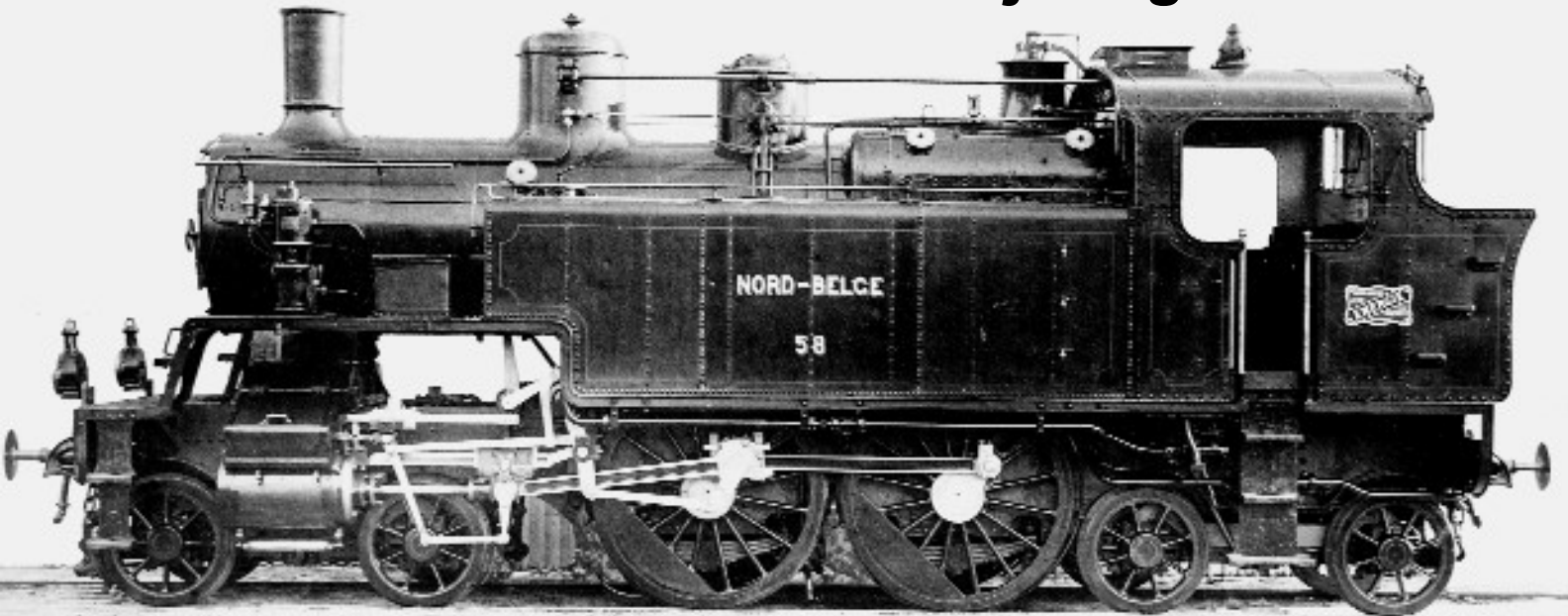


FOTO 88-66 ↑ *LOTOS is een belangrijk Pools petroleummerk. Dit bedrijf kreeg zijn vergunning om op het Poolse net te mogen rijden op 20 september 2001. Sinds 2002 verzorgt zij de sleping van petroleumtreinen vanuit de raffinaderij te Gdansk. Op 6 mei 2008 rijdt de 181 074 (ex-CD Cargo), in dubbeltractie met de SM42 2656 voorbij Karczemka. Yves STEENEBRUGGEN.*

FOTO 88-67 ↓ *Verschillende ondernemingen bezitten diesellocomotieven van het type 060DA (Roemeens en identiek aan de ST43 van de PKP) verworven van Polen of van Roemenië. Op de foto de 060DA2222 te Ciemnice op 5 juni 2008. Er werden 2496 machines gebouwd in Roemenië van 1960 tot 1993 (Co'Co' - 1545 kW - Sulzer-dieselmotor - 116 t) voor de CFR (Roemeense spoorwegen) reeks 060DA, PKP reeks ST43, BDZ (Bulgaarse spoorwegen) reeks 06 en voor China ND2. Pierre HERBIET.*



100 jaar geleden ...



In 1908 bestelde de "Nord Belge" een reeks van 14 tenderlocomotieven van het type 2B2t, identiek aan deze van de "Nord Français" (222 TA 1 t/m 75, ex-2.231 t/m 2.305 NORD). Zij kregen de nummers 51 t/m 64, de eerste 8 werden gebouwd in 1908 door Energie, de 59 t/m 61 door Cockerill in 1911 en de 62 t/m 64 door Couillet, eveneens in 1911. Na de overname door de NMBS, werden zij ingedeeld als type 24: 2451 t/m 2464 (de 57 en de 62 werden sinds 1936 verhuurd aan de Compagnie de Chimay). In 1946 kregen zij een nieuwe nummering: 24.001 t/m 24.006 (ex-2451 t/m 2456), 24.007 (ex-2463), 24.008 t/m 24.011 (ex-2458 t/m 2461) en 24.012 (ex-2464). Ons document toont de 58 bij het verlaten van de fabriek bij Energie (nr. 201). Deze machine werd geschrapt te Tamines op 19 juni 1951. Foto Energie, verzameling TSP.

FOTO BD-300 Het is juist een halve eeuw geleden, van 31 december 1958, dat de allerlaatste reizigerstrein van de maatschappij "Chemin de Fer Electrique de Bruxelles à Tervuren" (BT) het station van Brussel-Leopoldswijk verliet met bestemming Tervuren. Deze lijn werd aangelegd door de "Belgische Staat" tussen 1877 en 1882. Vanaf 1 december 1931 verkreeg de BT de vergunning op deze lijn. Direct werd er gestart met elektrificatiewerken onder 1500V gelijkspanning. De elektrische tractie werd ingehuldigd op 1 december 1931, het ging hier om de eerste geëlektrificeerde lijn in België. De uitbating gebeurde door vijf elektrische motorwagens met enkele kast (Ateliers Métallurgiques de Nivelles /ACEC) en een vierassige locomotief, geleverd in 1935 door dezelfde fabriek. Het voertuigenpark werd vervolledigd met vijf rijtuigen met dubbele stuurpost en met meerdere rijtuigen die werden overgekocht van de Parijse metro. Drie dagen voor het einde, op 29 december 1958, stopt een enkele motorwagen in Oudergem. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP.

50 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



In 1982 bestelde de Marokkaanse Spoorwegen (ONCF) een reeks van acht motorstellen, gelijkend op de Breaks van de NMBS (301 t/m 440). Later zullen nog zes bijkomende stellen besteld worden. Het belangrijkste verschil bestond in het toevoegen van een derde rijtuig (op dat moment waren de Breaks van de NMBS nog tweeledig). Op 20 november 1983 wacht één element van een motorstel buiten aan de fabriek La Brugeoise et Nivelles te Brugge op zijn schildering. Christophe HOLLANGE.

Na de revisie van zijn dieselmotor voerde de 7004 op 11 januari 1984 een testrit uit tussen de CW van Salzinnes en Dinant. Net voor haar terugkeer te Salzinnes rijdt zij voorbij het oude station van Jambes-Nord. Deze locomotief, in gebruik genomen op 10 mei 1954 te Ronet, zal geschrapt worden op 1 maart 2001 te Antwerpen-Noord en gesloopt te Bressoux in december 2002. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

25 jaar geleden ...



Dit is Belgisch



VIETNAM

D18E-611

In 1984 leverde een consortium van Cockerill, ACEC en BN 18 dieselelektrische locomotieven aan Vietnam (D18E-601 t/m 618). Deze machines bestemd voor smalspoor (1,067m) hebben zes aangedreven assen, wegen 84 t en halen 105 km/h. Ze zijn uitgerust met een viertakt Cockerill-dieselmotor type 8TR240CO, met 8 cilinders en een vermogen van 1472 kW. Eén van deze locomotieven werd destijds getest in de werkplaatsen van Saint-Ghislain. Meer hierover vind je in *OP DE BAAN 20*



De18E-611 gefotografeerd op 21 februari 2008.
Verzameling Alessandro ALBE.

FRANKRIJK

1Ct nr. 15

Baie de Somme

In 1920 leverde de "Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre" verschillende tenderlocomotieven type 1Ct, bestemd voor meterspoor, aan de "Voies Ferrées d'Intérêt local de l'Oise" (VFIL) waar ze werden ingezet op de lijn Noyon - Guiscard - Lassigny. Na het sluiten van deze lijn in februari 1955 verhuisde locomotief nr. 15 (Haine-Saint-Pierre 1306/1920) naar de lijn St-Just-en-Chaussée te Froissy. Deze lijn werd op haar beurt gesloten op 30 april 1961. De 15 werd dan gered door de "Chemin de Fer Touristique de la Baie de Somme", waar ze tot op de dag van vandaag dienst doet.



De 1Ct nr. 15 te Noyelles-sur-Mer op 12 mei 2008. Philippe DE GIETER.

LOCO 2009

Onze kalender LOCO 2009 is beschikbaar en telt elf kleurenfoto's en een zwart-witfoto van Belgisch en Luxemburgs materieel:

- elektrische locomotief 123.047 te Hamipré (lijn 162 Namur - Arlon);
- stoomlocomotief 40.006 en 40.030 in de werkplaats van Mons;
- diesellocomotief 6052 (geel) te Thulin (lijn 97 Saint-Ghislain - Quiévrain);
- elektrische locomotief 2013 (groen) te Groenendaal;
- motorwagen CFL Z208/218 te Neef (Duitsland);
- Budd-motorstel in originele versie te Namur;
- diesellocomotief 6077 van TSP bij de tunnel van Lèche op lijn 128;
- diesellocomotief 5504 (groen) te Testelt op lijn 35 Aarschot - Hasselt;
- rangeerlocomotief 8213 te Moha (lijn 126);
- diesellocomotief 6603 in de werkplaats van Hasselt;
- motorstel 993 CityRail te Genval;
- motorwagen 4506 te Burhaimont (lijn 166 Dinant - Bertrix).

Formaat A3 - blinkend papier - spiraalbinding

€ 10 + verzendkosten : € 4,95 - mededeling : "LOCO 2009"



€10

UW ABONNEMENT EN LIGNES - OP DE BAAN

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

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

Om u te abonneren of om uw abonnement te verlengen volstaat het om - in België - € 36 op rekening 001-1201789-35 van het TSP-Brussel over te schrijven met de vermelding "abonnement 2009". Vanuit het buitenland kan u gebruik maken van de op blz. 3 genoemde modaliteiten om de som van € 42 over te maken. Het eerste nummer van 2009 zal in februari verschijnen. We verzoeken u om uw abonnement VOOR 31 DECEMBER 2008 in orde te brengen. We leggen hier de nadruk op omdat enkel diegenen die ten laatste op deze dag hun abonnement hebben betaald een verminderskaart krijgen die recht geeft op 10% reductie op het volledige gamma van de TSP-shop tijdens de opendeurdagen in Saint-Ghislain of andere manifestaties waar TSP een stand heeft. Met dank aan de vrijwilligers... en voor het vertrouwen dat u in het TSP en zijn medewerkers stelt.

EEN EEUW STOOM 3

Goed nieuws voor alle liefhebbers van de Belgische stoomtractie:

"EEN EEUW STOOM"- deel 3 is van de persen gerold.

Net zoals in delen 1 en 2 werden de geselecteerde foto's gerangschikt in vijf hoofdstukken:

- periode 1835 - 1930 (Belgische Staat)
- periode 1931 - 1945 (NMBS, nummering met vier cijfers)
- periode 1946 - 1966 (NMBS, nummering met vijf cijfers)
- industriële spoorlijnen
- stoomlocomotieven in grensoverschrijdend verkeer.

Nieuw in dit derde deel is een katern met acht pagina's kleurenfoto's. Onze fotoverzameling is nog verder uitgegroeid en telt een duizendtal foto's van stoomlocomotieven, waarvan een honderdtal kleurenfoto's van zeer goede kwaliteit.

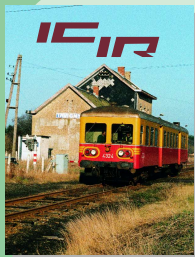
Tweetalige teksten Nederlands - Frans

Formaat 26 x 21 cm - 136 foto's - harde, gekartonneerde kaft - gebonden met linnendraad - Prijs : €32 + verzendkosten: 750 g - mededeling "Vapeur 3"

€32



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 - Kp 2



PROMO €19,60

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



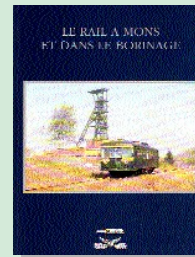
PROMO €10

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

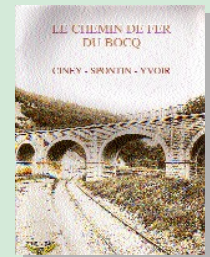


PROMO €14,40

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

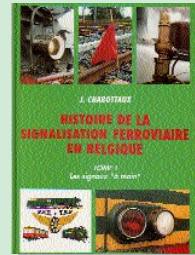


ONZE SPOORWEGEN 2 Motorwagens 1980-2005 deel 1
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 112 pagina's - harde kaft
 106 kleuren foto's
 € 25,00 - 700 g

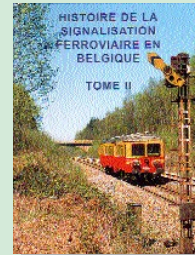


NIEUW!

ONZE SPOORWEGEN 3 Motorwagens 1980-2005 deel 2
 Fotoboek over de motorwagens in de periode 1980-2005. Deel 2 toont de reeksen 46, 49, ES en het historisch materieel.
 112 pagina's - harde kaft
 110 kleuren foto's



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 - Kp2



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



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



NIEUW!

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 schilderingen van de lijndiesels. Eéntalig Frans.
 A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans.
 Gekartoneerde kaft
 € 59,00 - Kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 racontée par H. Scaillet
 L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

OP DE BAAN

OP DE BAAN

- abonnement 2009 (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 85 per nummer : € 8,50 260 g

verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 Kp 2

EN LIGNES - hors série



PROMO €5,80

hors série n°1 LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pagina's
 100 foto's
 € 5,80 - 255 g



PROMO €7,30

hors série n°3 LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 € 7,30 - 210 g



PROMO €8,80

hors série n°4 LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pagina's
 100 foto's
 € 8,80 - 255 g

■ Le rail bruxellois en images (PFT-Éditions)	€ 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique tome I (Phil Dambly)	€ 66	kp 5
□ Vapeur en Belgique tome II (Phil Dambly)	€ 55	kp 5
□ Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren (Blanchart)	€ 57	kp 5
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	€ 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 38	400 g
- volume II	€ 38	550 g
■ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00	1095 g
□ België langs de sporen van weleer (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
□ Buurtspoorwegen in Brabant	€ 30	kp 2
□ En type S sur les rails du Hainaut (Cabri)	€ 39	kp 2
□ Le rail au Congo Belge (3 tomes) par tome	€ 59	kp 5
□ Stationsarchitectuur (deel II)	€ 46,64	1050 g
□ Le tram W Bruxelles-Wavre/Braine-l'Alleud	€ 39	800 g

NIEUW



Harde gekartonnerde kft
Formaat 21 x 15 cm
Gebonden met linnendraad
€ 25 + verzending (600 g)
Mededeling: "Autorails 2"

**"ONZE SPOORWEGEN 3"
 Motorwagens 2**

Dit werk is het logische vervolg op de vorige uitgave. In dit boek besteden we niet enkel aandacht aan de motorwagens van de reeksen 46 en 49, maar eveneens aan deze van de dienst ES en van het Historisch Patrimonium.

Dit werk telt 106 kleurenfoto's met tweetalige teksten.

PFT-Boutique

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 86-24) 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 : 28-01-2009; leveringsdatum: +/- 15-03-2009. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :
 ☎ +32 (0) 65 51 07 76 - Fax : +32 (0) 65 66 45 41 - ✉ martinserge59@skynet.be
 Gebruik enkel dit E-mailadres bij bestelling via internet !

□ Prijs per foto	€ 1,00	7 g
------------------	--------	-----

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prijs per foto :	€ 3,72	7 g
--------------------	--------	-----

Fotothema's

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

■ Nr. 6 :	Motorstellen ex-NMBS in Italië	€ 10,00	75 g
■ Nr. 30 ■ :	Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	€ 30,00	75 g
■ Nr. 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 :	Homologatieritten (zie OP DE BAAN 77)	€ 10,00	75 g
□ Nr. 78 :	De 8020 van CUP?	€ 10,00	75 g
□ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	€ 10,00	75 g
□ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn 128	€ 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
□ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	€ 10,00	75 g
□ Nr. 84 :	De oranje 110-rijtuigen	€ 10,00	75 g
□ Nr. 85 :	Inschepping van de 51'ers SecoRail (15 foto's)	€ 15,00	105 g
□ Nr. 86 :	Reeks 22 in groene livrei	€ 10,00	75 g
□ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	€ 10,00	75 g



FOTOTHEMA 88
 Tien foto's van goederentreinen op de as Antwerpen - Montzen (sectie Visé - Montzen + Testelt) gesleept door de reeks 20.
 Prijs € 10 + verzendkosten (100 g.)
 Mededeling: FOTOTHEMA 88

Allerlei

Pin's

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

Postkaarten

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

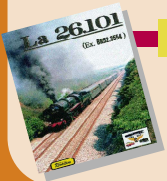
LOCO-kalenders

□ Beschikbare jaren : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :	per kalender :	€ 5,00	€ 4,95
□ LOCO 2009 :	€ 10	verzendkosten :	€ 4,95



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



De 26.101



De TSP-reizen

NIEUW !

Bestelling Verzendkosten

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

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

	BELGIË	EUROPA
t/m 100 g	€ 1,10	€ 2,50
t/m 350 g	€ 1,70	€ 4,90
t/m 1000 g	€ 2,80	€ 9,90
t/m 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (Kp 2)	€ 5,15	€ 18,00
Kilopost 5 kg (Kp 5)	€ 7,15	€ 26,00
Kilopost 10 kg (Kp 10)	€ 7,15	€ 39,00

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

