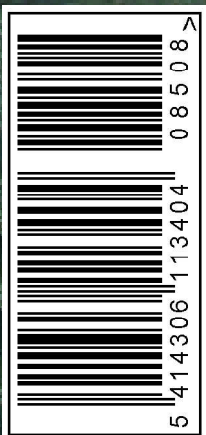


OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Nr. 85 - JUNI 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

Het seizoen 2008 is amper gestart en het draait reeds op kruissnelheid! Inderdaad, na ritten in de Hoyoux-, de Meuhaigne- en de Bocqvallei was onze P8 present op het stoomfestival van Maldegem. Ondertussen geniet zij van een rustperiode en worden de noodzakelijke controles uitgevoerd. Ze zal tijdens de zomer terug rijden in de Bocqvallei en deelnemen aan het stoomfestival van de CFV3V te Mariembourg! De restauratie van het materieel vordert eveneens: de 5183 zit in de eindfase, de 5941 staat terug in het groen, een M1-rijtuig is volledig gerestaureerd en de 9209 wacht ongeduldig op haar definitieve livree.

Ondertussen hebben de NMBS-Holding en TSp een definitief akkoord bereikt wat betreft St-Ghislain en "la ligne du Bocq", twee belangrijke elementen voor onze activiteiten, die ons voor een periode van 27 jaar in concessie werden gegeven.

We kunnen de toekomst rustig tegemoet zien!

En onze publicaties: "Motorwagens" deel 2 is bij de drukker en zal gevolgd worden door "Een eeuw stoom" deel 3. Tenslotte staat er nog een werk op stapel over het openbaar vervoer tussen 1945 en 1960.

Veel leesgenot...

ONZE SPOORWEGEN 3

MOTORWAGENS 1980-2005 - deel 2

Onze derde publicatie in de reeks "ONZE SPOORWEGEN" is weldra beschikbaar en is een vervolg op de vorige uitgave. In dit nieuwe boek besteden we niet enkel aandacht aan de motorwagens van de reeksen 46 en 49, maar eveneens aan de deze van de dienst-ES en aan 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

Liggend formaat 21 x 15 cm - harde gekartonnerde kaft - gebonden met linnendraad. Verschijnt september 2008. € 25 + verzendkosten (600 g). Mededeling: "Autorails 2". Voor betalingsmodaliteiten zie pagina 3.

Zoekertjes

Privé-advertenties : gratis voor abonnees. Voor niet-abonnees : € 3 voor 5 lijnen (elke lijn telt 40 karakters, spaties of leestekens). Per bijkomende lijn wordt er € 1 aangerekend. Foto's en tekeningen : € 15 per stuk.

Handelsadvertenties : € 25 per vak van 6 x 9 cm. Foto's / tekeningen : € 25 / stuk. Opsturen per post, fax of e-mail.

TE KOOP : Pin's (25 mm lang) met BN-tram van de Buurtspoorwegen, uitgegeven door Marc Hélin, specialist terzake. Bestelling door storting van 5 euro op rekening 063-0117303-65 van Marc Hélin.



Verduidelijking

OP DE BAAN 83

pagina 38 : "Een gesleepte trein op lijn 144".

Meerdere lezers vragen naar het waarom van dergelijke verbinding, temeer de treinen tussen Jemeppe-sur-Sambre en Gembloux (en terug) leeg rijden. Het antwoord is eenvoudig: het station van Jemeppe-sur-Sambre heeft enkel een rangeerder van B-Cargo ter beschikking die niet mag tussenkomen bij een NMBS-trein. Te Gembloux is dergelijke agent wel aanwezig. Een mooi voorbeeld van de nieuwe spoorwegen...

Rechtzettingen

OP DE BAAN 84

pagina 44 : De 12766 was de laatste oranje 110 die in originele versie AC-Salzinnes verliet op 1 februari 2008.

TSP-agenda

- **Zaterdag 28 juni** : TSP-reis
- **Volgende ritten op lijn 128** : voor details zie pagina 65. Niet te missen : onze P8 in actie tijdens de weekends van 19 - 21 juli en 15 - 17 augustus.
- **Zaterdag 13 en zondag 14 september** : Dagen van het patrimonium. Opening van "ESPACE TRAIN - le Musée du Rail" te Saint-Ghislain; bezoek de 64.169 onder stoom.
- **Zaterdag 27 en zondag 28 september** : stoomfestival bij CFV3V te Mariembourg; aanwezigheid van TSP met P8; TSP-reis vanuit Charleroi naar Mariembourg. Meer info en inschrijvingsformulier in de volge OP DE BAAN.

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, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET, Hugo SPELMANS, William BOECKX, Ghislain SMOUT, Ivo VAN STEENWINKEL, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHÉPPER, Bart DE WOLF.

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Chr. AUQUIERE, Emile BECKER, Johnny BRAUNS, Eric CHEVALIER, Roger CRIKELAIRE, João CUNHA, Jan DEGROOT, Merc DE ROECK, Michel DUHAUT, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gerald KOWARIK, Gilbert LAURENT, François-Xavier LEMANS, Bruno MALFAIT, Christophe MAURICÉ, Tomas MEYER-EPPLER, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PAKET, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, la SNCB, Yves STEENE-BRUGGEN, Marc STRIFFELER, Michel VALERE, Nico VAN-DEBUERIE, Christian VANHECK, Tomas VAN WETTEREN, Kristof de VEIRMAN, Eddy VERVOORT, Bram ZUIDWEG.

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
✉ inform@pfttsp.be Internet: www.pfttsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2008

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

Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van 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 0071 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

Op 20 maart 2008 werden de 5101 en 5146, aangekocht door het Franse SECO-Rail, vanuit de Antwerpse haven verscheept naar Algerije. De 5146 hangt tussen wal en schip terwijl de 5101 haar beurt afwacht op de kade. Philippe HOMBROEKX.

OP DE BAAN 85 - JUNI 2008

inhoud



8

TRAXX reeks 28



16

Verschepping naar Algerije



24

Het GEN-materieel is besteld



26

Het einde van de bordeaux M4'en



2 Voorwoord

4 News TSP

- 4 reizen - verhuringen
- 6 Chemin de Fer du Bocq

8 Belgische actualiteit

- 8 statistieken
- 8 locomotieven
- 12 de eerste V250 voor HSA
- 16 5101 en 5146 Seco-Rail
- 24 het GEN-materieel is besteld
- 25 de Desiro's van de Siemens
- 26 alle M4-rijtuigen zijn vernieuwd
- 34 wagens
- 35 news Infrabel
- 36 de "Centers" te Antwerpen
- 38 allerlei
- 39 privémaatschappijen

42 Buitenlandse actualiteit

- 42 Frankrijk
- 43 Duitsland
- 44 Nederland
- 46 Europa
- 47 telex
- 48 stoom in ex-Joegoslavië

52 Les Carrières CUP

60 Er was eens ...

62 Het rijtuig 47.324

64 Gisteren - Vandaag

66 TSP-boetiek

ACHTERPAGINA

FOTO 85-01 Op 29 maart verzorgde onze P8 pendelritten vanuit Statte naar Moha (lijn 126) en naar Marchin (lijn 127). Hier rijdt zij over de Houyou te Huy-Sud, richting Marchin. Christian AUCQUIERE.

FOTO 85-02

Wegens een gebrek aan locomotieven moest de 1182 op 28 maart de IC J 2116 slepen tussen Brussel-Zuid en Arlon. Doortocht van Rixensart (zie p. 8). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



REIZEN VERHURINGEN

Zaterdag 1 maart 2008

"Françoise Dolto, la fureur de vivre"

Op deze dag was de 64.169 afgehuurd om te figureren in de film "Françoise Dolto, la fureur de vivre".

De trein, die uit vijf rijtuigen bestond, reed via het westelijke ringspoor van Brussel (lijn 28) naar Quenast. De regisseur wou immers een landelijke scène filmen - zonder bovenleiding - met de sneltrein Paris - København (!). Bovendien moest de trein gekeerd worden, wat een bijkomende reden was om via lijn 115 te rijden.

Na aankomst in Clabecq werden enkele schijnvertrekken georganiseerd, gevolgd door opnames van de acteurs - vooral kinderen van ongeveer 10 jaar - die rennend uit te trein komen.

We maken al een afspraak in de bioscoop om deze langspeelfilm te bekijken...

FOTO 85-04 De sneltrein Paris - København rijdt tussen Tubize en Quenast (lijn 115).



FOTO 85-03 Op 1 maart kwam onze P8 voor een tweede maal dit jaar in actie: ze had een filmrol gekregen in een Franse film. Er werd gedraaid in Schaarbeek, Quenast en Clabecq. De 64.169 werd verondersteld de sneltrein Paris - København te slepen. Geert PACKET / TSP.

Zaterdag 29 maart 2008

Op 29 maart profiteerde het TSP van de overbrenging van 64.169 naar Ciney om vanuit Statte pendelritten te organiseren in de valleien van de Méhaigne en de Hoyoux, met respectievelijk Moha en Marchin als bestemming.

Er werden vijf pendelritten voorgesteld: twee naar Moha en drie naar Marchin.

De trein bestond uit vier AK-rijtuigen (twee van TSP en twee van NMBS-Holding), het buffetrijtuig en het begeleidingsrijtuig. De P8 trok de trein terwijl de 6077 achteraan meereed om omslachtige rangeringen aan de eindpunten te vermijden.

Het werd een groot succes: we telden 1100 reizigers waaronder 250 liefhebbers.

TSP.





Op 29 maart rijdt de 64.169 op lijn 127 tussen Moha en Statte. Er was zoveel belangstelling dat we enkele reizigers hebben moeten weigeren wegens plaatsgebrek.

François-Xavier LEMANS.

Deze twee lijnen worden normaal enkel door goederentreinen bereden voor de bediening van de steengroeve van Carmeuse in Moha en van TDM (Tôleries Delloye-Matthieu) in Marchin. Het was dus een unieke gelegenheid om deze lijnen - met stoomtractie - aan 40 km/h te kunnen berijden.

Een mooi resultaat voor een reis die vooral op het grote publiek was gericht.

Zaterdag 12 april 2008

Het is niet voor het eerst dat TSP voor het Luikse GTF rijdt. Deze keer werd de in Ciney gestationeerde 4605 ingezet om de spooransluitingen langs de Maas te verkennen.

FOTO 85-05 *Tijdens een GTF-excursie was het bezoek van de 4605 aan de imposante steengroeven en kalkovens van Dumont-Wauthier te Hermalle-sous-Huy een waar avontuur. Deze installaties zijn slechts via een tunnel bereikbaar.* TSP.

We vertrokken om 8u30 onder de overkapping van het nieuwe station Liège-Guillemins naar de aansluiting van Prayon in Engis.

Daarna ging het naar Hermalle-sous-Huy voor een bezoek aan de toch wel bijzondere aansluiting van Dumont-Wauthier. De laadinstallatie wordt immers bereikt via een tunnel !

In de namiddag werden de lijnen 127 (Statte - Moha) en 126 (Statte - Marchin) verkend, twee weken na onze stoomritten.

's Avonds keerde de 4605 terug naar Ciney om ingezet te worden voor enkele speciale treinen, in afwachting van de normale dienst eind juni.



Chemin de Fer du Bocq

Het seizoen 2007 is nog maar net geëindigd en dat van 2008 is reeds begonnen! De paarsritten voor het grote publiek waren een groot succes en het orderboek voor speciale ritten blijft goed gevuld... Dat alles is zeer bemoedigend!

Op 12 en 13 april huurde een Nederlandse organisatie een stoomtrein voor verschillende fotosessies. Op zaterdag reed de 64.169 met de schoorsteen richting Purnode en op zondag stond deze richting Ciney, nadat de P8 gedraaid was op de driehoek van Ronet.

Op 20 april was de 4605 in dienst naar aanleiding van de honderdvijftigste verjaardag van de brouwerij van Purnode. Op vraag van de brouwerij organiseerde TSP pendelritten tussen Spontin en Purnode om de beperkte parkeermogelijkheden in het dorp te ontzien. Een bus werd ingezet voor een pendeldienst tussen het station en de brouwerij, een afstand van 1,5 km over een steile en smalle weg. De Chemin de Fer du Bocq werd dus ingeschakeld in een complexe transportketen. Zowat 1500 reizigers maakten van het aanbod gebruik waardoor onze motorwagen constant in dienst was.

Binnenkort begint de aanleg van een bijkomend wijkspoor in Dorinne-Durnal. Dit is nodig vanwege het begin van de moderniseringswerken in het station van Ciney waardoor ons materieel daar niet meer afgesteld kan worden.

Het station van Dorinne-Durnal krijgt steeds meer haar oude uitzicht terug. De afsluitingen en de perronboorden werden geschilderd en de "tuin" van de stationschef werd afgewerkt. Er werden bijkomende perronboorden geleverd waardoor perron 2 in Spontin heraangelegd kan worden en het perron in Purnode zal verlengd worden.

Wat de locotractor uit Haut-le-Wastia betreft, verliep de eerste proefrit - na een dagenlange herstelling - in mineur. Het bleek dat de overbrenging volledig versleten was terwijl ook de dieselmotor tekenen van sleet vertoonde. Gezien de nodige reparaties (bekabeling, carrosserie, pneumatische leidingen) werd beslist om de vrijwilligers andere taken te laten uitvoeren. De locotractor keerde terug naar zijn vroegere eigenaar...

Er is nog veel te doen (schilderwerken, onderhoud van het materieel, werken aan het spoor en de seininrichting, exploitatie, begeleiding van groepen, ...).

Aarzel niet om u bij deze vriendenkring aan te sluiten! Contacteer Xavier VERMEIRE:

☎ +32 (0) 479 91 05 26.

FOTO 85-07 *De sneeuw kwam wanneer we het niet meer verwachtten! Op 25 maart rijdt de 4605 door een wit landschap in de omgeving van Gemenne.* Christian AUCQUIERE.



FOTO 85-06 *Op 25 maart bracht de 202.020 de 5128 en 5149 over van Saint-Ghislain naar de Centrale Werkplaats van Salzinnes. De 5128 (verkocht aan een bedrijf in de haven van Dunkerque) zal er een revisie van haar draaistellen en assen krijgen terwijl de dieselmotor van de 5149 zal worden afgesteld. De 202.020 werd voor het eerst ingezet na de revisie van haar dieselmotor. Doortocht in Franière.* Ch. AUCQUIERE.

Voor een privétrein op de lijn van de Bocq huurde TSP twee M1-rijtuigen van het Stoomcentrum Maldegem. Ze werden op 11 april door de 202.020 overgebracht van Eeklo naar Ronet. De foto werd in Wondelgem gemaakt. Kristof de VEIRMAN.





FOTO 85-08 Op 12 en 13 april huurde een Nederlandse vereniging de 64.169 op lijn 128 voor het maken van foto's. De eerste dag reed de P8 met haar schoorsteen richting Purnode terwijl ze voor de ritten op zondag gedraaid werd. Om dit mogelijk te maken werd ze 's nachts naar de driehoek van Ronet gebracht. De trein bestond uit drie M1-rijtuigen: twee van het Stoomcentrum Maldegem en één van TSP (herkenbaar aan de gele band) dat voor deze gelegenheid werd herschilderd. De rijtuigen droegen de livrei met twee tinten groen. Ontmoeting van de P8 met een Citroën in Senenne. Dave HABRAKEN.

FOTO 85-09 Terwijl de P8 haar voorraden aanvulde in Dorinne-Durnal werd de 202.020 gebruikt voor een pendelrit tussen Dorinne en Purnode. Deze foto werd gemaakt aan de inrit van de tunnel van Durnal richting Dorinne. Tim HAESEVOETS.



RECHTZETTINGEN

OP DE BAAN 81

pagina 36 : de datum "afbraak" die vermeld staat bij de 2305, 2554, 5308, 5502, 5504, 5524 en 5524 is deze van hun verkoop aan de schroothandelaar. De correcte datum van afbraak is vermeld in **OP DE BAAN 84** pagina 32.

OP DE BAAN 78 p. 22 en 81 p. 36 de datum van vernumming van 707 naar 978 is **09-02-2007**.

OP DE BAAN 83

pagina 55 : 7385 werd uit exploitatie genomen op **03-07-2006** en niet op 03-01-2006.

OP DE BAAN 84

pagina 32 : de datum "uit revisie" en vernumming van de 998 / 729 is 29-06-07

UIT REVISIE

979 : 24-04-08 M CR
 981 : 31-01-08 M CR
 982 : 07-02-08 M CR
 983 : 01-04-08 M CR
 1352 : 15-02-08 RI
 1358 : 25-04-08 RI
 2019 : 25-04-08 GR
 2104 : 22-04-08 GR
 2113 : 28-03-08 GR
 2115 : 26-02-08 GR
 2328 : 22-04-08 LC
 2333 : 19-02-08 LC
 2347 : 25-03-08 LT

2373 : 06-03-08 LT
 2615 : 05-03-08 LC
 2618 : 04-04-08 LT
 2728 : 04-03-08 GR + MUX
 2754 : 14-02-08 GF
 2758 : 22-02-08 GF
 2760 : 15-02-08 GR + GF + MUX
 3014 CFL : 02-04-08 RI
 4127 : 22-02-08 RI

VERNUMMINGEN

708 → 979 : 24-04-08
 711 → 981 : 31-01-08
 712 → 982 : 07-02-08
 713 → 983 : 01-04-08

AFBRAAK

9148 : 03-08 MKM

AFKORTINGEN

CFL : Chemin de Fer Luxembourgeois
 FAZ : Centr. Werkpl. Salzinnes
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FM : CW Mechelen
 FSD : Oostende
 FSR : Schaarbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GF : Automatische GF-koppeling
 GR : Grote revisie
 I / INF : Infrabel
 LC : Comfort revisie
 LT : Technische revisie1
 M CR : City Rail, gemoderniseerd
 MKM : Stockem
 MUX : Multiplexing
 NK : Kinkempois
 RI : Tussentijdse revisie

Locomotieven

reeks 11

● De locomotieven van de reeks 11 spelen verlengingen voor de IC B Brussel-Zuid - Amsterdam. We kunnen ons zelfs afvragen of de door HSA gehuurde TRAXX'en ooit op deze verbinding zullen rijden aangezien de nieuwe treinstellen vanaf 2009 zullen worden geleverd. Bovendien is sinds februari één van de ICR-stuurstandrijtuigen van NS

niet meer in dienst waardoor de locomotief in het eindstation telkens moet worden rondgezet. De stuurposten krijgen geen onderhoud meer en ze worden buiten dienst gesteld wanneer de revisietermijn verstrijkt.

● Wegens een gebrek aan rijvaardige locomotieven van de reeksen 13, 20 en 3000 CFL, was op 28 maart 2008 nog slechts de 1182 beschikbaar om de IC J 2116 Brussel-Zuid - Luxemburg te slepen. Het was ongetwijfeld de eerste

keer dat een 11 een stel dubbeldeksrijtuigen sleepte, en dan nog op de lijn naar Luxemburg ! Omdat de reeks 11 niet is uitgerust met het voor het CFL-net verplichte Memor 2+ systeem, werd vanuit Arlon een vervangingstrein met een MS96 gereden.

De volgende ochtend werd de locomotief als voertuig in IC J 2128 Luxemburg - Brussel-Zuid (met losse rit Arlon - Luxemburg) terug naar Brussel overgebracht. Zie ook de foto genomen in Rixensart op bladzijde 68.

Op 2 april 2008 sleepte de 2801 (Angel Trains 186 123) een Audi-trein tussen Montzen en Ruisbroek. Omdat lijn 28 (westelijk ringspoor rond Brussel) gesloten was wegens werkzaamheden, moest de trein via Brussel-Zuid rondrijden. Eric CHEVALIER.





FOTO 85-10 De 2801 verzorgde in april praktisch alle dagen een goederentrein. De loc sleepte op 10 april een uit Montzen afkomstige gemengde goederentrein. Hier de doorrit te Mortsel. Walter PINET.

De toekomstige reeks 18 van de NMBS zal hierop lijken

In 2006 bestelde de Portugese spoorwegmaatschappij CP 25 locomotieven van het type EuroSprinter (zie ODB 73 pagina 39). De eerste machine werd begin maart 2008 geleverd. De door de NMBS bestelde locs verschillen op drie punten: de draaistellen zijn identiek aan die van de Oostenrijkse Taurus-locs; de twee stroomafnemers bezetten de posities 2 en 3 (en niet de posities 1 en 4 zoals bij de Portugese versie) en de hoek van hun arm staat naar binnen gericht (zoals bij de locs van de reeks 26) en dan is er de schildering. De 4701 (UIC-nummer 90 94 0 644701-3) werd op 18 maart 2008 vereeuwigd te Poceirão (een station gelegen op een veertigtal kilometer ten zuiden van Lisboa). De eerste locomotief van de reeks 18 zal de fabriek verlaten in de loop van de maand juli en wordt onmiddellijk overgebracht naar het testparcours van Siemens te Wildenrath. Zij zal hier verscheidene maanden verblijven en intensief worden getest. De eerste 18 zal zoals voorzien begin 2009 in België toekomen. João



Op 19 april 2008 was de IC B 9241 Brussel-Zuid - Amsterdam CS, gesleept door de 1184, betrokken bij een ongeval op een overweg nabij het station van Essen, enkele meters op het Nederlandse grondgebied. Door de impact van het ongeval, vatte de wagen vuur, waardoor de voorzijde van de 1184 zwaar werd beschadigd.

De diensten van de reeks 11 worden eens te meer bemoeilijkt...

Verzameling Michel SIMAR.



FOTO 85-11 ←

FOTO 85-12 ↓

Op 13 maart 2008 werd de 186 124 ingezet voor opleidingsritten. Zij sleepte kolentrein 49813 (Antwerpen-Zandvliet - Creuzwald) van Antwerpen-Noord tot Leuven. De 1314 en 1335 werden als voertuig meegenomen.

Bij de terugkeer sleepte zij een gemengde goederentrein waarvoor normaal de 7838 voorzien was.

De beide foto's werden gemaakt tussen Sint-Katelijne-Waver en Mechelen-Nekkerspoel op lijn 27B. Enkele dagen later werd zij vernummerd als 2802.

Pierre HERBIET.



reeks 27

● De problemen met de GF-koppeling zijn nog steeds niet opgelost. Er zou zelfs geen oplossing zijn. De NMBS zou zelfs al beslist hebben om de voorziene uitrusting van een tweede lot 27'ers met een GF-koppeling te staken. De GF-koppeling bij de al aangepaste machines (2742 t/m 2760) zou zelfs mogelijk verwijderd worden... In afwachting hiervan zou men slechts

zes 27'ers inzetten om de IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge (m.a.w. drie dubbele rijkuitgastammen) te rijden. Alle andere 27'ers met GF-koppeling worden gewoonlijk op de IC I Charleroi-Sud – Antwerpen-Centraal ingezet.

reeks 28

● De drie door de NMBS gehuurde TRAXX'en ontvingen eind maart hun nummer: 2801 t/m 2803. De nummers

van Angel Trains (186 123 t/m 125) zijn nog steeds aanwezig op de machines.

De ingebruikname van de nieuwe verbinding tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen is weer uitgesteld. Infrabel is nog niet klaar met de plaatsing van de voorlopige seininrichting.

Reeks 12 te Lille Flandre

De internationale treinen 242/243 Berlin - Paris werden op 16 maart 2008, vanwege vernieuwingswerken aan een brug tussen Aulnoye en Paris, omgeleid via Tournai en Lille.

FOTO 85-13 →

De foto hiernaast toont ons de aankomst van de uit Berlin afkomstige INT 242. De trein werd vanaf Tournai getrokken door de 1208.

FOTO 85-14 ↓

INT 243, ditmaal gesleept door de 1211, wacht in Lille Flandres het vertrek naar Berlin af.

Philippe GOUSSET.



FOTO 85-15

Terwijl TSP zich klaarmaakt om het op lijn 128 gebruikte materieel over te brengen (210.077, 202.020, 64.169, de drie M1-rijtuigen en het dienstrijtuig), vertrekt de IC J 2138 Luxembourg - Brussel-Zuid uit Ciney. Deze wordt uitzonderlijk gesleept door twee locomotieven reeks 23 (2368 + 2323).

De betrouwbaarheid van de reeksen 13, 20 en 3000 CFL is nog steeds slecht. Op 28 maart werd zelfs een HLE 11 ingezet voor een IC J naar Arlon (zie omslagfoto op blz. 68).

Dave HABRAKEN.



HET EERSTE V250-STEL VAN HSA VOOR AMSTERDAM - BRUSSEL IS BUITENGEREDEN

Het eerste V250-treinstel voor HSA (High Speed Alliance) heeft de fabriek (Ansaldo-Bréda) verlaten in de loop van de maand maart. Het treinstel werd vanuit Pistoia (Italië) overgebracht naar het testcentrum te Velim in Tsjechië voor een uitvoerige testen. Het interieur is niet aanwezig.

Ter herinnering: HSA bestelde op 24 mei 2004 bij Ansaldo-Bréda een eerste reeks van 12 stellen (+ 14 in optie), waarvan drie voor rekening van de NMBS (zie *OP DE BAAN* 62 pagina 34). Het eerste stel zou moeten geleverd worden begin 2009.



Een nachtopname te Mallnitz (in Oostenrijk) op 26 maart 2008 tijdens de overbrenging naar Velim.

Gerald KOWARIK.



→ Op 12 maart was de 7832 betrokken bij een ongeval met een vrachtwagen op de overweg Moerstraat (lijn 226) in de Antwerpse haven. Het leverde ons dit spectaculaire plaatje op.
Marc DE ROECK.

↓ **FOTO 85-16** Een zicht op de afbraak van de 7369 en 7372.
CW Salzannes, 13 februari 2008.

↘ De 9143 werd gedeeltelijk ontmanteld te Kinkempois en vervolgens op een platte wagen geladen, samen met o.a. een draaistel van de reeks 18, voor transport naar de schroothandelaar aan het Gentse Grootdok.
Eddy VERVOORT, 14 maart 2008.



reeks 73 - RRF

● De 7382 en 7394, verkocht aan RRF (*Rotterdam Rail Feeding* - zie *OP DE BAAN 84* pagina. 37), hebben op 21 maart de werkplaats Antwerpen-Noord verlaten - met bestemming Rotterdam - in hun nieuwe RRF-livrei. Inzet in de Antwerpse haven is niet mogelijk omdat de NMBS slechts toelating tot verkoop geeft op voorwaarde dat het materieel in het buitenland wordt ingezet of in privé-installaties. De beide machines kregen de nummers 101 en 102 en zullen in de Maasvlakte worden ingezet. Als zij voldoen aan de verwachtingen wenst RRF nog zes bijkomende locomotieven te kopen. RRF werd in april 2008 overgenomen door het Amerikaanse *Genesee & Wyoming Inc* (GWI). Dit bedrijf is zowel in Amerika als wereldwijd, reeds actief in 16 havens.

FOTO 85-17 De ex-7382 en ex-7394, als RRF 101 en 102 in de Maasvlakte op 8 april 2008. Rechts de 203 102 van Shunter.
Jan DEGROOT.



reeks 55 : de terugkeer !

● Als gevolg van de heropening van hoogoven 6 in Seraing in de maand februari zijn er weer twee locomotieven nodig voor het vervoer van vloeibaar staal naar de staalfabriek van Chertal. Sinds de maand maart worden deze treinen vooral gesleept door de reeks 55 wegens een tekort aan locomotieven reeks 77/78. Deze laatste hebben meer en meer af te rekenen met technische problemen (overbrenging, turbo, ...).

Een andere oudere serie moet eveneens de reeks 55 te hulp roepen: de reeks 15. In april 2008 waren twee van de drie overgebleven locomotieven defect in Kinkempois. Gedurende enkele weken moesten de blauwe 55'ers inspringen voor het slepen van P-treinen op de lijn 42.

FOTO 85-18 → De sloop van de 5541 in de AC Salzannes op 19 februari 2008. Michel VALERE.

FOTO 85-19 ↓ Op 15 maart 2008 rijdt een lege trein voor vloeibaar staal door Monsin, op weg van de staalfabriek van Chertal naar Ougrée of Seraing. Hij rijdt over het verbindingskanaal tussen de Maas (rechts) en het Albertkanaal (links). Christian AUCQUIERE.



Op 29 februari 2008 reed de laatste 55'er met ATB voor het laatst naar de Sloehaven in Nederland. Deze dienst werd overgenomen door een Class 66 van Railion Nederland (zie ODB 84 blz. 53). Een trein uit Genk met bestemming Sloehaven passeert op 26 februari te Bergen-op-Zoom. Bram ZUIDWEG.

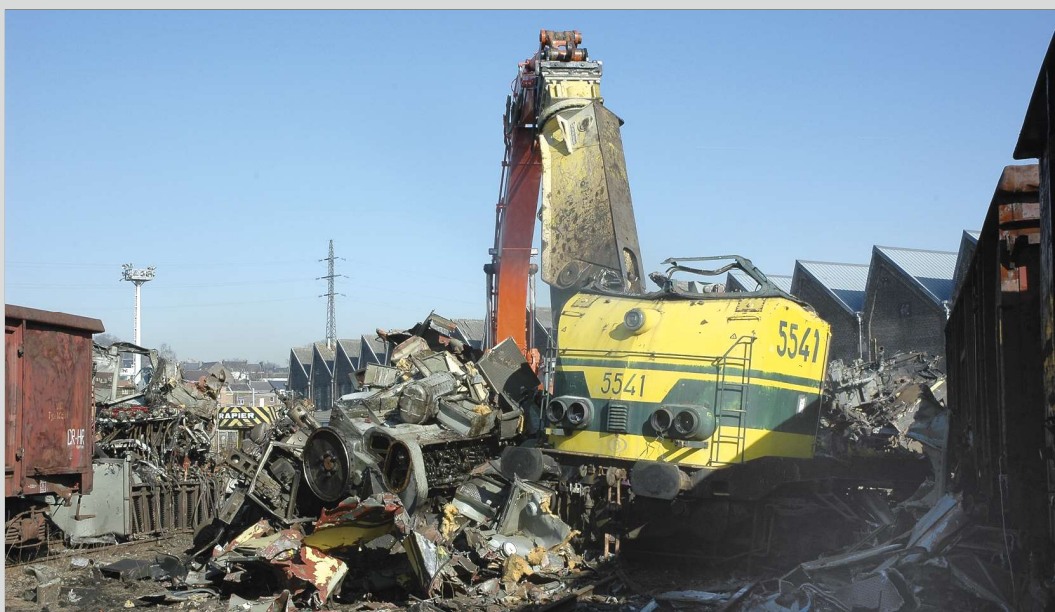




FOTO 85-20 Tijdens de maanden februari en maart werden meerdere militaire treinen ingelegd tussen het militaire kamp Leopoldsburg en Gravenwöhr in Duitsland. Op 15 februari sleepte de 5508 een tanktransport van Leopoldsburg naar Hasselt. Doortocht te Beringen.

FOTO 85-21 Terugkeer van een trein met tanks vanuit Duitsland gesleept door de 5533. Beringen-Mijn, 3 maart 2008. Serge MARTIN.





FOTOTHEMA 85 Absolute stilte tijdens een delicaat manoeuvre: de 5146 bengelt in de lucht hangend aan de kabels van de kranen van het vrachtschip. De 5101 wacht haar beurt af. Dave HABRAKEN.

DE 5101 en 5146 VERSCHEEPT NAAR ALGERIJE

Door bemiddeling van MFI werden de 5101 en 5146 verkocht aan SECO-Rail (zie ODB 83 pagina 35). Op 20 maart werden zij geladen aan boord van het Belgische vrachtschip "Beluga Fanfare" dat hen naar Algerije zal brengen.

De bevrachting vond plaats in de bundel "IJsland" aan kaai 345 aan het 5de Haven-dok in de Antwerpse haven.

Na lading van nog andere goederen op diverse kaaien, vertrok het schip op 27 maart naar de Algerijnse haven Béjaia, waar het aankwam op 13 april. Deze stad telt 115.000 inwoners en ligt op ongeveer 200 km van Algiers.

Elke locomotief reed op eigen kracht op de laadwieg of spreader. Het overladen van kaai naar schip gebeurde met de eigen kranen van het schip.

Hier een fotoverslag van deze spectaculaire bevrachting. Foto's zeggen meer dan duizend woorden...



FOTO 85-22 De beide 51'ers van SECO-Rail worden vanuit de werkplaats Antwerpen-Noord overgebracht naar kaai 345. Oosterweelbrug, 17 maart 2008. Dave HABRAKEN.



FOTOTHEMA 85 *Nog een honderdtal meter en de 5101 bereikt kaai 345, de laatste meters op Belgische bodem... Pierre HERBIET.*

FOTOTHEMA 85 *De twee locomotieven reden op eigen kracht op de spreader of laadwieg.*

Dave HABRAKEN.





FOTOTHEMA 85 *Het vrachtschip "Beluga Fanfare" is aangemeerd aan kaai 345. Ondertussen is ook de 5146 ter plaatse aangekomen.* Philippe HOMBROECKX.

FOTOTHEMA 85 *De beide 51'ers op hun laadwieg. De hijsstropen van de beide kranen komen naar beneden.* Pierre HERBIET.





FOTOTHEMA 85 *Langzaam maar zeker wordt de 5146 opgetild.*

Pierre HERBIET.

FOTOTHEMA 85 *Soms hellen de spreaders zwaar over, maar de kraanmannen corrigeren onmiddellijk.*





FOTOTHEMA 85 ↑ - FOTOTHEMA 85 ↓ Tweede fase: de vracht wordt neergelaten in de ruimen van het schip. Voor zover ons bekend, is dit de derde maal dat een ex-NMBS-locomotief (stoomlocomotieven niet meegerekend) per schip worden vervoerd. De eerste was de 6302 van Francesco Ventura die in 2005 naar Venezuela verhuisde (zie ODB 71 pagina 38); de tweede maal de 60'ers en 51'ers van Espósito voor de oversteek van Calabria naar Sicilië en nu - voor de eerste maal vanuit België - de 5101 en 5146. Philippe HOMBROECKX.





FOTOTHEMA 85 ↑ - FOTOTHEMA 85 ↓ Na de 5146 wordt de 5101 ingeladen. Een laatste blik op Belgische bodem...
Dave HABRAKEN.





FOTOTHEMA 85 ↑ - FOTOTHEMA 85 ↓ De 5101 kende een bewogen leven: zij werd in 1961 aan de NMBS geleverd en ingeschreven als 200.001. In de zeventiger jaren werd zij verbouwd tot een prototype-locomotief van 4000 pk, kreeg een mooie blauwe livrei en werd vernummerd als 5001. In 1980 werd ze terug omgebouwd in oorspronkelijke versie en werd uiteindelijk geschrapt in 2001. (Zie ook ODB 76 p. 10-27.) Nu is zij klaar voor een nieuw leven op het Afrikaanse continent. Afspraak in Algerije... Philippe HOMBROECKX.





FOTOTHEMA 85 ↑ - **FOTOTHEMA 85** ↓ *Opdracht volbracht. De beide locomotieven staan stevig verankerd in het ruim van het schip, klaar voor de overtocht naar Algerije.* Pierre HERBIET.



HET GEN-MATERIEEL IS BESTELD

Na jarenlange studies heeft de raad van bestuur van de NMBS (spoorwegoperator) op 11 april 2008 bij Siemens Transportation Systems een bestelling geplaatst voor de levering van 305 motorstellen. Deze keuze komt als een verrassing omdat velen dachten dat Alstom of Bombardier het contract zouden toegewezen krijgen.

De keuze voor dit materieel is gebaseerd op verschillende criteria zoals het aanzet- en remvermogen, het comfort, het vrijruimteprofiel in de Brusselse tunnels, het aantal deuren en de grootte ervan teneinde snel in- en uitstappen toe te laten alsmede de voorzieningen voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Uit de laatste vier kandidaten werd uiteindelijk het bod van Siemens weerhouden. Het bod van Siemens blijkt het meest concurrentieel te zijn met een verschil van bijna 40% ten opzichte van de concurrentie. De prijs per zitplaats komt op € 16.695.

Het nieuwe motorstel is van het type Desiro ML (ML voor MainLine, een versie aangepast voor langere trajecten) en bestaat uit drie enkeldeksrijtuigen met twee draaistellen. De totale lengte bedraagt 79,93m. De toegangsplatformen en het centrale gedeelte van de rijtuigen hebben een verlaagde vloer ten opzichte van de hoogte van de perrons. De capaciteit bedraagt 280 zitplaatsen: 232 in tweede klas, 32 in eerste klas en 16 klapstoelen. Het comfort wordt bijkomend verhoogd door multifunctionele ruimtes. De maximumsnelheid bedraagt 160km/h.

Het is een historische bestelling aangezien het gaat om de grootste bestelling van de NMBS sedert haar ontstaan. In totaal gaat het om € 1,291 miljard (€ 1,425 miljard op het einde van de levering).

95 motorstellen zijn voorzien voor het GEN dat -

ter herinnering- de bereikbaarheid van de hoofdstad per spoor vanuit de rand moet verhogen met een trein elke 15 minuten in beide richtingen op een tiental bestemmingen. De 210 andere motorstellen zullen het verouderd materieel vervangen (motorstellen genummerd van 151 t/m 270 van bijna 50jaar oud en de eerste 600'en die in 2016 ook de leeftijd van 50jaar zullen bereiken) en laten de operator toe aan hogere reizigersaantallen het hoofd te bieden (+ 34% sedert 2000 en + 25% voorzien tussen nu en 2012).

De leveringen zijn voorzien van 2011 t/m 2016 volgens een ritme van 5 tot 8 motorstellen per maand. De eerste 95 motorstellen die voorzien zijn voor het GEN worden geleverd van 2011 t/m 2012; de 95 volgende tussen 2013 en 2014 en de laatste 115 vanaf 2014 t/m 2016.

Tegelijkertijd met de levering van de nieuwe stellen moderniseert de NMBS in haar eigen werkplaatsen 90.000 bestaande zitplaatsen. Uiteindelijk zullen niet minder dan 365.000 plaatsen voor de reizigers beschikbaar zijn.



De moderne binneninrichting zal zeer ruim zijn en zal zeker iedereen bekoren.
NMBS.

Een fotomontage van het toekomstige GEN-materieel in het station van Halle.
NMBS.

De Desiro van Siemens

De Desiro's van Siemens ontstonden exact 10 jaar geleden, in 1998. Het gaat om een nieuwe generatie lichte treinen gebouwd volgens een modulair concept, bestaande in diesel- en elektrische uitvoering. We vinden momenteel Desiro's terug in verschillende landen: in Duitsland, Oostenrijk, Slovenië, Denemarken, Groot-Brittannië, Griekenland, Hongarije, Maleisië, Tsjechië, Roemenië, Slovenië en binnenkort in België. Ook al verschillen de diverse motorstellen van elkaar, toch is het concept van de rijkswagenkast over het algemeen hetzelfde. Het merendeel is voorzien voor regionale diensten. De grote aanzetvermogen wordt zeer geapprecieerd voor deze diensten.

Desiro bestaat in drie grote varianten :

- **Desiro**, het lichte model in diesel en elektrische uitvoering, is het meest verspreid;
- **Desiro UK** (United Kingdom - Verenigd Koninkrijk) is compleet verschillend van het voorgaande en is een modernere uitvoering; bestaat in dieselvansie (Class 185) en elektrische (Class 350, 360, 444 en 450). Het gaat om motorstellen die via België kwamen bij hun levering;
- **Desiro ML** (MainLine) : een nieuwe elektrische versie (een dieselvansie is mogelijk) aangepast voor regionale en interregionale trajecten, geschikt voor snelheden tot 160km/h gekoppeld aan een grote flexibiliteit, maximum comfort, milieuvriendelijk, laag verbruik, aangepast aan de nieuwste Europese veiligheidsnormen en een minimum kostprijs aan onderhoud. De Desiro ML bestaat uit versies met 2, 3 of 4 rijkwagens met 2 of 4 toegangsplatformen per rijkwagen, verlaagde vloer (600, 800 of 1000mm) in lengte variabel. De binneninrichting is zeer comfortabel met multifunctionele ruimtes, airco, een omroepinstallatie en lichtschermen en bestaat in verschillende uitvoeringen. Er zijn geen deuren tussen de verschillende afdelingen of rijkwagens wat zorgt voor een ruimtelijke sfeer. Het aantal plaatsen kan aangepast worden volgens de behoeften. In drieledige versie (deze besteld door de NMBS) zijn alle assen gemotoriseerd, behalve deze van het tussenrijkswagen (Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'). Het vermogen bedraagt 2600kW bij een versnelling van 1,1 m/s². De totale massa bedraagt 132t.

De eerste Desiro's ML werden op 21 maart 2007 besteld door Angel Trains (16 stellen + 84 in optie). Ze zijn bestemd voor het regionale verkeer in Duitsland. De NMBS-stellen zeer gelijkaardig zijn. Siemens.



FOTO 85-23 Het Desiro-basismodel, hier in Roemeense uitvoering (twee ledig, CFR reeks 96), wordt ingezet in de IC-diensten. Er werden 120 stellen besteld (zie OP DE BAAN 56 pagina 27). De eerste kwamen in april 2003 in dienst.
Pierre HERBIET, 12 mei 2005.



FOTO 85-24 De Desiro UK heeft een totaal ander uitzicht en is speciaal voor Groot-Brittannië ontworpen. Hier het vijf ledig elektrisch motorstel (750V via derde rail) 444 038 van South West Trains (45 motorstellen in dienst sedert 2004, inzet vanuit London Waterloo) bij aankomst te Basingstoke op 11 februari 2006.
Philippe DE GIETER.



Alle M4-rijtuigen zijn gemoderniseerd



FOTO 85-25 12 oktober 2001, doortocht te Hambos van een L-trein Mechelen - Leuven op lijn 53.

Pierre HERBIET.

Eind februari 2008 reden de laatste vijf niet-gemoderniseerde M4-rijtuigen de CW Mechelen binnen (zie ook ODB 84 pagina 43). Voortaan zijn er dus geen bordeauxrode M4-rijtuigen meer.

De 580 rijtuigen van het type M4 werden tussen 1979 en 1984 in dienst genomen. In 1995 hadden de eerste al de helft van hun loopbaan achter de rug, hetgeen onvermijdelijk ouderdomsverschijnselen met zich meebracht. De staat van de rijtuigkasten was verre van goed, terwijl het interieur niet langer aan de verwachtingen van de reizigers

voldeed. Daarom besliste de NMBS om een volledig renovatieproject op te starten. De werkzaamheden werden toevertrouwd aan de Centrale Werkplaats van Mechelen en zouden 10 jaar in beslag gaan nemen, van juni 1996 tot in 2005.

De eerste twee vernieuwde rijtuigen waren begin oktober 1995 klaar. Het ging om de A 51.049 en de B 52.417. Op 8 oktober werden zij aan de pers voorgesteld in het station van Brussel-Zuid (zie *OP DE BAAN* 24 pagina 28). Is het echter wel gepast om van een

volledige renovatie te spreken?

De inrichting van het interieur is niet echt veranderd: enkel de vloerbekleding werd vernieuwd, en zowel zetels als wanden kregen een nieuwe kleur.

De zeer oncomfortabele zitbanken met een indeling 2+3 (eigenlijk eerder 1,5 + 2,5) werden jammer genoeg behouden, ondanks het feit dat deze indeling door zowat alle andere Europese spoorwagenaars al meerdere decennia niet meer gebruikt wordt. Toch werden de M4-rijtuigen verder ingezet voor IC-treinen.



De inrichting van de tweede klasse voor de vernieuwing (links) en erna (rechts). Enkel de kleuren en bagagerekken zijn veranderd. De oncomfortabele 2+3-indeling van de zitbanken is helaas gebleven.

Robert BODDEWIJN, verzameling TSP.



← **FOTO 85-26**
M4-rijtuig BD 59.927 in originele staat, aan de werkplaats van Schaarbeek op 16 september 1999.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 85-27**
Rijtuig A58.030 in de bordeauxrode livrei. De blauwe lijn in het midden van de witte band, die de rokersplaatsen aanduidt, was oorspronkelijk niet aanwezig. Werkplaats van Schaarbeek, 4 februari 1999.
 Pierre HERBIET.

De bagagerekken bevinden zich niet meer boven elke zitbank, maar zijn bovenaan de wand aangebracht over de gehele lengte van elk compartiment. De drukknoppen voor het openen van de deuren werden langs de buitenkant vervangen door sensors.

Ook de vuilnisbakjes werden vervangen door grotere exemplaren.

De toiletten werden volledig vernieuwd en vervangen door WC's met een gesloten circuit.

Op technisch vlak werd elk rijtuig uitgerust met een statische omvormer die energie levert voor de verwarming, verlichting, enz... Bovendien werd het systeem voor het openen en sluiten van de deuren aangepast, waardoor het onmogelijk was om zowel vernieuwde als niet-vernieuwde rijtuigen op te nemen in dezelfde trein.

De meest in het oog springende verandering was uiteraard de nieuwe kleurstelling. Het oude bordeauxrood wordt trouwens steeds zeldzamer. Momenteel is deze livrei enkel nog te zien op de motorstellen 151 t/m 270, 595 t/m 600, 801 t/m 844 en 901 t/m 952. Daarnaast zijn nog enkele niet-gemoderniseerde motorstellen 600 en 700 in het bordeauxrood geschilderd, alsook de volledige reeks dubbeldeksrijtuigen van het type M5.

De modernisering van de M4-rijtuigen werd voltooid met een vertraging van twee jaar.

FOTO 85-28 *De eerste twee gemoderniseerde M4-rijtuigen (A 51.049 en B 52.417) werden in maart 1996 opgenomen in een trein op de IC-verbinding tussen Charleroi en Antwerpen. Technisch was het toen immers nog mogelijk om gemoderniseerde en niet-gemoderniseerde rijtuigen in éénzelfde trein op te nemen. Doortocht te Holleken van IC-trein 935 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud op 2 april 1996.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTO-85 XX5 ↑ - FOTOTHEMA 85 ↓ Onmiddellijk na hun indienststelling werden de eerste rijkswagen van het type M4 ingezet op de directe treinen Liège - Oostende, waar zij de K1- en K3-rijtuigen vervingen. Tot aan de levering van de M4'en AD en BD (1ste klasse + pakwagen en 2de klasse + pakwagen) werden er rijkswagen van het type M2 BD in de samenstelling opgenomen. Deze twee foto's werden gemaakt te Anderlecht op 17 augustus 1981. Hierboven zien we de semi-directe trein 861 Schaarbeek-Oostende, hieronder de semi-directe trein 2891 Schaarbeek - Gent-Sint-Pieters (samengesteld uit rijkswagen die pas enkele dagen rondrijden). Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FOTOTHEMA 85 *Op 4 augustus 1991 heeft de IC B 539 Eupen - Oostende net Welkenraedt verlaten. De trein begint nu aan de afdaling van de Vesderlijn naar Liège.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTOTHEMA 85 *Op 12 februari 1986 passeert de INT 109 Brussel-Zuid - Luxembourg langs Bosvoorde.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **FOTO 85-33**

De IC M Schaarbeek - Tournai - Kortrijk doorkruist op 21 maart 1994 de omgeving van Silly. De trein bevindt zich op de nieuwe sectie Silly - Ath van lijn 94. Later werd HSL 1 parallel met deze sectie aangelegd, aan de rechterkant ten opzichte van de trein op de foto.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 85-34**

Een IC C Antwerpen-Centraal - Lille verlaat op 5 maart 1997 de Kennedy-tunnel onder de Schelde.

*Pierre HERBIET,
12 maart 1997.*

↓ **FOTO 85-35**

Op 12 maart 1984 passeert directe trein 3111 Liers - Moeskroen langs de installaties van "Roton" te Tergnée, dewelke twee jaar later de trieste eer zouden krijgen om als laatste het Waalse steenkooltijdperk af te sluiten.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 85-36 →

Een P-trein Schaarbeek - Quévry via Mons wordt door de 2202 met volle kracht omhoog gesleept op de helling van Hennyères. 12 maart 1984
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 85-37 →

Een semi-directe trein van Schaarbeek naar Châtelet nadert het station van Sint-Genesius-Rode op 31 maart 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 85-38 ↓

Op 3 september 1982 verlaat de 2250 het station van Namur met trein 3159 Moeskroen - Charleroi - Liège - Liers.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **FOTO 85-39**
Doortocht te Anderlecht van de IC B 508 Oostende - Welkenraedt, die op 26 april 1988 gesleept werd door de 1505. Over enkele ogenblikken zal de trein het station van Brussel-Zuid bereiken. Verschillende treinen op de relatie IC B waren destijds opgenomen in de omloop van reeks 15. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO 85-40**
De directe treinen op de Waalse as tussen Charleroi en Liège bestonden lange tijd uit M2-rijtuigen, totdat de nieuwe M4-rijtuigen hen kwamen aflossen. De directe trein 3160 Moeskroen - Liège - Liers komt aan te Charleroi-Sud op 30 mei 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **FOTO 85-41**
Op 14 maart 1996 leidde een tekort aan krachtvoertuigen tot een onverwachte inzet van de 2801, die normaal uitsluitend gebruikt werd voor het uitvoeren van rangeringen en transfers tussen Brussel-Zuid en Vorst-rijtuigen. Ze sleepte P-trein 4992 van Brussel-Zuid naar Dendermonde en kwam zo voor het eerst in lange tijd nog eens op de lijn terecht. De foto is genomen bij aankomst te Opwijk. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 85-42 →

Wegens de nood aan hoogspanningsvoeding werden de M4-rijtuigen slechts sporadisch gesleept door diesellocomotieven. Op 18 juni 1984 sleept de 5114 van Schaarbeek een speciale trein met vertrek uit Blankenberg. De M4-rijtuigen krijgen hun hoogspanningsvoeding van een generatorpakwagen, aangekoppeld achteraan de trein.

Pierre HERBIET.



FOTO 85-43 →

Tot in juni 1984 sleepten de 60'ers en 61'ers van Merelbeke een aantal overbrengingsritten van materieel tussen de wijkbundels van Schaarbeek (groep R) en Vorst-rijtuigen. Op 8 maart 1983 is het de 6101 die deze dienst uitvoert. Ze werd gefotografeerd tijdens de doortocht te Schaarbeek, op weg naar Vorst-rijtuigen met een lange trein die bestaat uit een stam M4-rijtuigen en een stam M2-rijtuigen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



FOTO 85-44 ↓

Op 20 augustus 1987 werd de 6005 ingezet voor het slepen van een speciale trein, bestaande uit M4-rijtuigen, met bestemming Houyet. Hier zien we de trein na aankomst in het eindstation.

Serge MARTIN.



Wagens

B-Cargo en TUC Rail huren wagens

B-Cargo huurt een reeks van 250 containerwagens met draaistellen type Sgnss. De nieuwe wagens worden ondergebracht onder het type NMBS 3714H4. Het is de firma MEWA uit Roemenië die sinds 2007 instaat voor de bouw van de wagens. Deze wagens, bestemd voor B Cargo, worden gehuurd bij European Rail Rent GmbH (ERR) te Duisburg, maar wel genummerd voor België met UIC 21884563 000 t/m 249 B - ERR. Hun gemiddelde netto massa bedraagt 19,5 ton en ze kunnen een maximum last van 60 ton vervoeren. Ze zullen toegewezen worden aan Antwerpen-Noord.

TUC-Rail heeft op zijn beurt 29 platte wagens van het type Res gehuurd bij de Duitse maatschappij On Rail GmbH te Mettmann. Ze zijn ingeschreven te Duitsland met de nummers UIC 37 80 3997 000 tot 0xx D - ORME. De netto lege massa bedraagt 23,7 ton. Het maximale laadvermogen is 56 ton en een maximumsnelheid bedraagt 120 km/h (leeg). De wagens zijn bestemd voor de werkbasis van TUC-Rail te Schaarbeek. Op 20 februari 2008 werden de eerste 20 opgenomen in het park. De laatste negen zijn op 10 april aangekomen.



De nieuwe wagen type Sgnss type 3714H4, gehuurd door B Cargo bij ERR. Het gaat hier om 31 88 456 3 063-7 bij de indienstneming in de wagenwerkplaats van Kinkempois op 18 januari 2008.
Roger CRIKELAIRE.



FOTO 84-45 ↑ - FOTO 84-46 ↓
De Res-wagens gehuurd door TUC-Rail bij de firma On Rail. Hier ziet men de eerste 20 wagens die ondergebracht zijn op de werkbasis van TUC-Rail te Schaarbeek, 31 maart 2008.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 84-47 ← De laatste negen Res-wagens zijn op 10 april aangekomen. Twee van deze wagens werden in bruine kleur afgeleverd, dit in tegenstelling met de andere die in geel geschilderd zijn. Mortsel, 10 april 2008.
Walter PINET.



De zeiltrein!

Infrabel zal deelnemen aan de bouw van een windmolenpark. Dit idee kreeg de naam: "de trein onder zeil" mee. Het project wordt verwezenlijkt in samenwerking met Electrabel en de betrokken gemeenten. De geproduceerde energie zal direct voor het spoorwegnetwerk benut worden en zal het mogelijk maken om hoofdzakelijk de HSL 2 tussen Leuven en Ans te voeden, daarnaast ook de lijn 36 tussen Tienen en Voroux en de lijn 21 tussen Landen en Hasselt.

Het park zal 20 windturbines met een capaciteit van 2 tot 2,5 megawatt omvatten. Zij zullen langs de autosnelweg E40 en langs de HSL 2 gebouwd worden ter hoogte van Landen, Gingelom en Hannut en zullen op jaarbasis een gemiddelde energie van ongeveer 100 gigawatt per uur produceren. Bij een gunstige windkracht zullen zij het mogelijk maken om de secties van de drie bovengenoemde lijnen volledig te voeden. Het grootste deel van de productie zal gebruikt worden om het spoorwegnetwerk te voeden, de rest zal naar het elektriciteitsnetwerk gestuurd worden.

De aansluiting van het windpark op het net zal via een tractie-onderstation van Infrabel verwezenlijkt worden dat te Avernas wordt gebouwd. De werkzaamheden zullen in 2009 starten en de indienststelling is voorzien vanaf 2010. Men kan dit initiatief alleen maar toejuichen, en hopen dat het zal gevolgd worden door vele gelijkaardige projecten.



De elektrificatie van de lijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens gaat goed vooruit. De eerste proefritten met elektrische tractie zouden reeds in september moeten beginnen om de TRAXX'en te testen. De laatste zes paar palen voor de tunnel van Gemmenich zijn van het Duitse type, de andere Belgisch. 10 april 2008.
Dominique ALLARD.



Een nieuwe sproeitrein

Infrabel nam een nieuwe Weedfree-sproeitrein in dienst, bestaande uit twee rijtuigen en twee ketelwagens. De 6203 en 6228 kregen voor de gelegenheid een mobiele camera opgebouwd die het personeel in het controlerijtuig toelaat om het sproeien te onderbreken op plaatsen waar dit nodig is. Vroeger keek men door een open raam naar buiten...

Hierboven: de trein heeft de tunnel van Louise-Marie verlaten en rijdt richting Ronse op 16 april 2008.
Dominique ALLARD.

Hiernaast: doorrit te Wevelgem op lijn 69 Kortrijk - Poperinge op dezelfde dag.
Bruno MALFAIT.



Restauratie van de "Centers"

In 1895 startten de bouwwerken voor het tweede (en huidige) station Antwerpen-Centraal naar de plannen van architect Louis De la Censerie. Het geheel - station en monumentale overkapping - werd in gebruik genomen op 15 juli 1905. Samen met het gebouw werden eveneens de sporen tussen Antwerpen-Centraal en Berchem (3.800 meter) verhoogd aangelegd, waardoor meerdere overwegen werden afgeschaft. Dit hoogspoor, door de Antwerpenaren ook "de Centers" genoemd, werd ontworpen door Jan van Asperen. Over een lengte van ongeveer 1500 meter creëerde hij een waar kunstwerk. In de Simons- en Mercatorstraat (aan westelijke zijde) en in de Oostenstraat (aan oostelijke zijde) is het bouwwerk versierd was met een 200-tal grote en kleine, romaans geïnspireerde torens, sculpturen, smeedwerk en 91 mozaïeken op de schuinliggende taludplaten. Aan de straatzijde lopen de torens uit in steunberen waarin waterspuwers zijn aangebracht voor de afvoer van regenwater dat wordt opgevangen in smeedijzeren zuilen.

De mozaïektekeningen bestaan uit tegelwerk van blauwgrijze Vinalmont-natuursteen en roodbruine terra cotta. Opmerkelijk is dat bij deze mozaïeken geen twee identieke tekeningen te vinden zijn. Alle mozaïeken en torentjes worden gerestaureerd.

De "Centers" zijn gelukkigerwijs geklasseerd als monument. In september 2006 is TUC-Rail gestart met de restauratie- en reinigingswerken van dit prachtige bouwwerk. De kostprijs van de werken bedraagt 2,365 miljoen euro, het einde is voorzien voor 2009.



Detail van een waterspuwer met smeedijzeren zuil voor de opvang van het regenwater.



FOTO 85-48 De "Centers". De romaans geïnspireerde torentjes lopen op de straatzijde uit in steunberen. Na de grootse werkzaamheden van de laatste decennia (aanleg pré-metro en de uitbreiding van het station) werd de Simonsstraat opnieuw aangelegd. Veel treinreizigers kennen dit kunstwerk niet, want enkel de torens zijn zichtbaar vanuit de trein. Walter PINET.



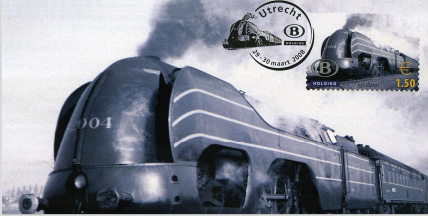
Een zicht op een boog en op de verschillende gerestaureerde mozaïeken op de taludplaten. De mozaïeken zijn van de straat afgescheiden door een smeedijzeren hek tussen paaltjes uit blauwgrijze Vinalmont-natuursteen. Walter



Het bouwwerk telt vijf bruggen. De grootste is deze ter hoogte van de Belgiëlei. Deze werd gebouwd met scharnierbogen, net zoals de monumentale overkapping van het station. Zij is omgeven door grote torens. De andere bruggen zijn stenen gewelven. Walter PINET.

Een nieuwe postzegel

Naar aanleiding van de "Dag van de Jeugdfilatelie" werd tijdens het weekend van 29 en 30 maart in het spoorwegmuseum van Utrecht een tentoonstelling georganiseerd met medewerking van het filatelistisch centrum van de NMBS. Er werd een nieuwe zegel van 1,50 euro uitgegeven met als afbeelding de 12.004.



Stolberg - Herzogenrath Stolberg - Eupen

De restauratiewerken op de sectie Alsdorf Annapark - Stolberg (13 km - lijn Herzogenrath - Stolberg) zijn de afgelopen maand februari begonnen. In december 2010 zal het reizigersverkeer dat door Euregio wordt uitgebaat, verlengd worden van Alsdorf tot Stolberg. Men zal zich herinneren dat de reizigersdienst op deze lijn per etappe opnieuw werd ingevoerd om in december 2005 Alsdorf Annapark te bereiken. Elke dag maken 1550 personen gebruik van

de lijn, waarvan de dienst door een Talent-motorwagen van de reeks 643 wordt gereden.

Euregio-bahn voorziet vervolgens om het reizigersverkeer te reactiveren over Stolberg-Altstadt naar Eupen en zelfs tot Monschau met de hulp van de Duitstalige Gemeenschap van België.

De NMBS en de DB overwegen om opnieuw een lijn aan te leggen tussen Montzen en Aachen Süd om een deel van het goederenverkeer via Aachen Hbf te kunnen omleiden zonder dat een frontwisseling in Aachen West nodig is.

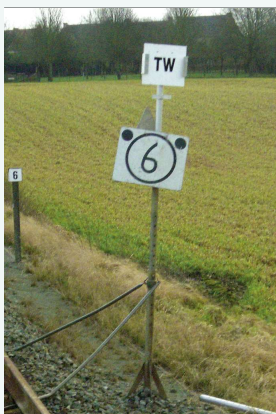
TGV Fret te Bierset

Vanaf 2012 zou de luchthaven van Bierset (Liège-Airport) in staat moeten zijn om de TGV Fret te ontvangen in het kader van het project CAREX (Cargo Rail Express). De installaties zullen een intermodale terminal omvatten met, in een eerste fase, twee toegangssporen met perons van 260 m lengte. De containers en de paletten met luchtvracht zullen direct van de treinen op vrachtwagens overgeladen worden.

De verbindingen Duitsland - Liège - Londen, Schiphol - Liège - Duitsland en Duitsland - Liège - Lyon liggen ter studie. Verbindingen naar Italië, Spanje en Oost-Europa zijn eveneens in onderzoek.

TW-seinen

Verschillende lezers hebben ons de betekenis gevraagd van de verlichte TW-seinen die langs bepaalde spoorwerven worden opgesteld. Deze seinen beschermen een werf waarbij werktuigen in het vrijruimteprofiel van het bereden spoor kunnen komen en waar een bescherming met vaste seinen niet mogelijk is. Deze seinrichting bestaat enerzijds uit een waarschuwingssein (geel bord met zwarte rand) waarin de letters T en W verticaal geplaatst zijn. Deze letters kunnen geel of groen knipperen. Anderzijds is er een stopsein dat bestaat uit een rood bord en waarin eveneens de letters T en W verticaal geplaatst zijn. In het stopsein kunnen ze groen of rood knipperen. Indien het profiel van het bereden spoor vrij is, vertonen beide seinen een groen knipperend licht. Wanneer het profiel echter bezet is, knipperen de letters T en W geel in het waarschuwingssein en rood in het stopsein. De bestuurder moet dan voor dit sein stoppen en wachten tot de letters groen knipperen. Het aankondigings- en het oorsprongsbord van de werf hebben een klein wit bord met de zwarte letters TW. Op het stopsein kan een klein wit plaatje met daarop een groene verticale pijl geplaatst worden. In dat geval moet de bestuurder stoppen indien de letters rood knipperen maar mag hij direct op zicht verder rijden.



Oorsprongsbord met de letters TW



Waarschuwingssein: de letters T en W knipperen groen



Stopsein: de letters T en W knipperen groen

Aanpassingen IC I

Sedert 12 april rijdt de IC I tijdens het weekend opnieuw tussen Charleroi-Sud en Antwerpen-Centraal. Deze verbinding was in het verleden in twee gesneden: Charleroi-Sud ↔ Brussel-Noord en Brussel-Zuid ↔ Antwerpen-Centraal.

Omleiding Berlin-Paris

Vanaf 14 december 2008 rijdt de 243/242 Berlin ↔ Paris niet meer door België, maar via Strasbourg.

Er blijven nog slechts drie internationale verbindingen over die ons land doorkruisen: de *Iris*, de *Vauban* en de *Jean Monnet*, die alle rijden via de Luxemburglijn.

Bezetting van de Eurostar omhoog

Tijdens het eerste trimester van 2008 noteerde Eurostar een groei van 21,3% aan reizigers tussen Paris, Brussel en Londen, of een totaal van 2,17 miljoen euro. Het omzetcijfer stijgt parallel met 25,2% of 223,1 miljoen euro.

Deze goede cijfers zijn het resultaat van een kortere reistijd vanaf 14 november 2007.



De NMBS vervolgt haar strategie om het goederentransport te optimaliseren en gaat daartoe haar filiaal IFB (Inter Ferry Boats) opsplitsen in twee juridische entiteiten :

- IFB, die de containertrafiek verder zal uitbaten, evenals de activiteiten die gelieerd zijn aan het beheer van de terminals, levert de wagens en de rangeerlocomotieven;
- Xpedys, die de andere tarisporten voor z'n rekening neemt, zoals agrarische producten (granen, suiker, bieten, ...), droge bulkgoederen (constructiematerialen, cokes, mineralen, schroot, ...) en halfafgewerkte en afgewerkte producten uit de staal- en andere metaalindustrieën. Xpedys zou in de lente moeten starten met het vervoer van droge bulkgoederen en in de zomer met het metaalvervoer. Xpedys zal zich tevens bezig houden met de logistiek en de administratie van het spoorvervoer, met het beheer van het aanvullend wegvervoer en met de studies en de expertises.

De uitbating van de spoorse activiteiten zal in handen gelegd worden van B-Cargo.

Een nieuwe operator op het Belgische net

Na B-Cargo, DLC (vandaag Crossrail), Fret-SNCF, ERS, Transport en Rail4Chem (vandaag Véolia), heeft een 7de gebruiker zijn veiligheidscertificaat voor het Belgische net verkregen: de Nederlandse vennootschap ACTS. Voor het einde van dit jaar wenst ACTS zijn activiteiten in België te starten, waarschijnlijk vanuit Zeebrugge en Antwerpen naar Duitsland en Frankrijk.

Twee andere operatoren wachten nog op hun certificatie: ECR en CFL-Cargo.

Met het oog op homologatie heeft de 77005 van ECR losse testritten uitgevoerd vanuit Schaerbeek naar Moeskroen en Tourcoing op 23 maart en naar Montzen en Aachen West op 25 maart.

B-Cargo zal in de komende maanden moeten rekening met een grotere concurrentie.



Op 14 maart 2008 zijn - eindelijk - de twee 59'ers ex-Vennbahn (201.001 alias 5930 en 5922, beide aangekocht door Transport) uit Montzen vertrokken naar Düren, samen met zes stortwagens met zinkerts (voor het remgewicht). Deze trein werd gesleept door de G2000 nr. V201 en de Class 66 JT5 - 653-05 van de Rurtalbahn. De beide 59'ers staan nu op een aansluiting van de Rurtalbahn te Düren.

FOTO 85-57 ↑ De beide 59'ers in het station Düren, voor hun transfer naar het wijkspoor van de Rurtalbahn. **FOTO 85-58** ↓ Doortocht van Eschweiler. *Philippe GOUSSET.*





FOTO 85-59 Sedert 1 maart 2008 staat Crossrail (DLC) in voor het slepen van een nieuwe glastrein vanuit de fabriek Saint-Gobain van Auvelais met bestemming Calarasi in Roemenië. Voor het eerst sinds jaren maakt deze glasfabriek opnieuw gebruik van de diensten van het spoor voor het vervoer van haar afgewerkte producten. De eerste trein (47583) die in Châtelet vertrok, werd gesleept door de DE6307 (Class 66) van DLC. We zien de trein hier kort na het station van Floreffe, juist voorbij de brug over de Samber. Laurent JOSEPH.

FOTO 85-60 Fret SNCF verzorgt van maandag t/m vrijdag twee ballasttreinen met vertrek vanuit Quenast. Op 25 maart was één locomotief voldoende om deze korte trein te slepen. De BB 67629 draagt nog steeds haar oorspronkelijk livrei. De foto werd gemaakt op lijn 115 tussen Quenast en Tubize. Philippe GOUSSET.



NEWS

privémaatschappijen

Sedert enkele maanden verzorgt IFB (Inter Ferry Boats), een filiaal van de NMBS, de rangeringen en de bediening van de industriële aansluitingen in het complex Genk-Zuid.

→ De 8246 rangeert in de bundel van Genk-Zuid-Rechteroever (lijn 230), terwijl de 8271 van IFB (nog steeds in NMBS-livrei) in actie is in de staalfabriek ALZ. Serge MARTIN.

FOTO 85-61 ↓

De 8246 bedient op lijn 230 op de oever van het Albertkanaal te Genk-Zuid de aansluiting van een schroothandelaar.

Philippe GOUSSET



FOTO 85-62 ↓

Trainsport rijdt niet enkel treinen met zinkerts 3 à 4 maal per week vanuit de Antwerpse haven (Lillo) naar Stolberg (zie ODB 79, p. 62) maar eveneens autotreinen naar de haven van Zeebrugge of Duitsland.

Op 18 februari 2008 sleept de V201 van de Rurtalbahn (maatschappij die nauw samenwerkt met Trainsport) een Opeltrein naar Duitsland. We zien de V201 hier op lijn 27B tussen Sint-Katelijne-Waver en Mechelen-Nekkerspoel.

Pierre HERBIET.



De eerste Class 77 van ECR in België

Een Class 77 (een verbeterde versie van de Class 66) van Euro Cargo Rail met UIC-nummer 92 87 007 7 005-2 E - ECR heeft in april 2008 testritten uitgevoerd (zie p. 40) om een licentie te verkrijgen voor het Belgische net.

De locomotief werd gefotografeerd te Antwerpen-Schijnpoort samen met de PB18 van DLC, op 27 april 2008. Op de achtergrond de PB19 van DLC. Eddy VERVOORT.



Een onverwachte verschijning

FOTO 84-64 →

Op 8 februari 2008 sleepte een Cockerill-locotractor een houtwagen over de oude lijn 38 tussen Hombourg en het doodspoor te Montzen.

Over dit lijnstuk van +/- 3 km heeft sedert meerdere jaren geen trein meer gereden.

De locotractor (Cockerill 3923) is afkomstig van Glaverbel te Mol en was er in dienst vanaf 1962.

Michel HANSENS.

FOTO 84-XX ↓

De twee 60'ers van de Carrières de Wallers hebben op 29 april 2008 Momignies verlaten.

De 6019 werd aangekocht door TSP, de 6086 door CFV3V. Het transport geschiedde over de weg. Meer info in ons volgend nummer. Laurent JOSEPH.



Frankrijk

De finale doodstrijd van de Z6300

De Z6300, één van de twee "monophasé"-versies van de inox motorstellen, zullen verdwijnen. 35 exemplaren werden gebouwd in 1967-70. Ze waren bedoeld als aanvulling van het park van de Parijse voorsteden, waarvan het net pas geëlektrificeerd was met 25 kV-50 Hz. De motorstellen waren ondergebracht in drie stelplaatsen:

- Paris-Levallois, voor het verkeer in een deel ten westen van Paris vanaf Paris-St Lazare;
- Longueau (Amiens), voor de regio Picardie. Van hier uit werden ze ingezet op een groot deel van het noordelijke net en met name de hoofdlijn Paris - België, als versterking tussen Creil en St. Quentin en in mindere mate tot Jeumont;
- Thionville, voor Lotharingen, voornamelijk voor de hoofdlijn Luxemburg - Metz - Nancy en omstreken. Dit is de enige stelplaats met nog actieve diensten. Het Lotharingse park bestond uit 21 eenheden in 2003 waarvan er slechts 6 overbleven op 1 januari 2008 (6310, 20, 26, 30, 32, 34). Geen enkele zal de zomer 2008 overleven. Verantwoordelijk voor deze terugval zijn de ZGC (Z27500) waarvan de levering bezig is. Dit is de tweespannige versie van motorstellen AGC (X76500) en waarvan de inzet een sterke weerslag zal hebben op de diensten van Z2 (Z11500), later voor die van Z6300.

De terugval van de wekelijkse afgelegde afstanden zijn veelzeggend: 17.250 km begin 2006, 5.200 km begin 2008 en 450 km voorzien voor april 2008. De enige resterende taken zullen zich dan beperken tot twee ritten tussen Thionville en Apach (lijn



De Lotharingse Z 6300'en werden in de Champagne ingezet vanaf het najaar 1987 tot einde 1995. Twee motorstellen verzorgen de 68527 en rijden op 24 juni 1993 door de wijngaarden van Rikky.
Gilbert LAURENT.

naar Trier) van maandag t/m donderdag, evenals een bescheiden expeditie naar Conflans-Jarny op vrijdag. Hiervoor volstaat één motorstel. Geen enkel motorstel zal de eerste helft van 2008 overleven. Meer algemeen is het een tendens die zich aftekent en die het nakende einde van de inox-motorstellen aankondigt. De Z6100 die op het net van Paris-Nord actief zijn staan zullen worden afgeschreven (één op twee zou verdwijnen).

Ook de versie voor 1,5 kV (Z5300) heeft in december 2007 zijn bevoorrechte positie verloren op de as Paris-Montparnasse - Chartres (lijn van Bretagne). De gehele generatie "Budd's" die in de jaren 60 uit 389 eenheden bestond, zal op middellange termijn verdwijnen ten gunste van de toekomstige NAT-dieseltreinen (Nouvelle Automotrice Transilien).

Momenteel worden, in navolging van hun voorgangers de Z-6100 SNCF en Z-200 CFL, zeven Z-6300 (6301, 6, 9, 13, 16, 19 en 33) overgebracht naar Roemenië.

Gilbert LAURENT

FOTO 85-49 Sinds februari huurt ITL Benelux vier TRAXX'en bij CB Rail. Op 16 februari 2008 voert de ITL 150 (E186 150) enkele rangeerbewegingen uit te Emmerich samen met de 101.



ITL overgenomen door SNCF

Het spoorse spelletje "monopoly" gaat verder. Het Duitse ITL (*Import, Transport und Logistik*) werd overgenomen door de SNCF op 7 april 2008.

ITL werd op 17 december 1998 opgericht te Dresden. Deze grote operator is niet enkel zeer actief in Duitsland, maar eveneens in Nederland (ITL Benelux - zie ODB 84 p. 28), Polen en Tsjechië. Door deze overname kan de SNCF haar klanten directe deur-aan-deur-verbindingen aanbieden naar Oost-Europa.

ITL bezit 35 - voornamelijk - diesellocomotieven en 845 wagens. Er werken 160 personeelsleden. Het bedrijf is voornamelijk actief in het vervoer van petroleum, chemische producten, basisgrondstoffen en graan-gewassen.

ITL rijdt voornamelijk naar Dresden, Praha, Hamburg en Bremerhaven en heeft ook een verbinding voor ge-

kortweg...

● Twee reeksen brachten hun afscheidsgroet: de beroemde motorwagens van de reeks X2800 (alhoewel zij nog dagelijks een trein rijden tussen Besançon en le Valdahon) en de BB 9600 (laatste trein: de 886196 Avignon - Lyon-Perache, op 15 maart).

● De "Conseil Général de l'Ardèche" heeft de handdoek in de ring geworpen en heeft vanaf 14 april de exploitatie van de *Chemin de Fer du Vivarais*, tussen Tournon en Lamastre opgeheven. Geen enkele stoomlocomotief is nog rijvaardig en de infrastructuur bevindt zich in een erbarmelijke staat. Restauratie zou zeer duur uitvallen en zou uit de hand kunnen lopen.

Duitsland

ALEX wint terrein

In december 2002 stootte DB bijna zijn totale interregionetwerk, waaronder de verbinding München-Oberstdorf, af. Dit was voor de Duitse deelstaat Beieren het sein om een nieuwe exploitant voor deze verbinding te zoeken. Er werd een aanbesteding uitgeschreven. Een samenwerkingsverband van EuroThurbo (dochterbedrijf van het Zwitserse SBB-CFF) en "Die Länderbahn" (commerciële naam van de Regentalbahn AG) kreeg op 12 februari 2003 de concessie toegewezen. De dienst, gecommmercialiseerd onder de merknaam ALEX (Arriva Länderbahn Express), werd op 14 december 2003 aangevat. De tractie van de treinen werd verzorgd door vier diesellocomotieven van het type ER20 van Siemens (identiek aan de 2016 van ÖBB). Daarbij stond bij Siemens Dispolok een vijfde machine in reserve.

De deelstaat Beieren verkocht in 2004 het merendeel van zijn aandelen in de Regentalbahn aan de

FOTO 85-51 23 maart 2008 in een idyllisch decor... Trein 82614 München - Lindau rijdt langs de oevers van de Alpsee nabij Triebings. Hercules 223 071 (Siemens 21461/2007) van Arriva verzorgt de dienst.



FOTO 85-50 Trein XXXXXXXX wordt geslept door Taurus 183 004 (Siemens 21522/2007) van Arriva en rijdt door Freising. Christian VANHECK.

Britse groep Arriva. Arriva werd later zelfs de enige aandeelhouder. Het aanbod van ALEX is sinds 7 december 2007, dankzij een nieuwe aanbesteding, fors uitgebreid: naast München-Oberstdorf zijn er nu München-Hof, München-Lindau en München-Praha (2 keer per dag, in samenwerking met CD). De basisdienst omvat een trein iedere twee uur. Arriva bestelde

voor de sleping van zijn treinen 12 nieuwe ER20'ers en vier EuroSprinters type ES64U4 bij Siemens.

De maatschappij laat tevens in Schwandorf een nieuwe werkplaats bouwen. We melden eveneens dat Arriva voor de nieuwe diensten niet meer samenwerkt met EuroThurbo.



Nederland

De Wadlopers (DH's) werkloos

Het DH-materieel van de NS vervoerde op 28 februari 2008 voor de laatste maal reizigers in Nederland. Het verzorgde dan voor rekening van Véolia een piekurtrein tussen Venray en Nijmegen.

NS bestelde de DH1 en DH2 met de bedoeling om het in de jaren vijftig gebouwde materieel (DE1 en DE2), dat op de nevenlijnen van Friesland en Groningen werd ingezet, te vervangen. Om de sluiting van deze lijnen (gelegen in het minst bevolkte deel van Nederland) te vermijden, zocht NS naar een zo goedkoop mogelijke oplossing. Men besliste om geen nieuw materieel te ontwikkelen, maar zich te baseren op een bestaand concept. NS had in 1978 gunstige testen uitgevoerd met de 627 008 van DB en vertrouwde mede daarom de bouw van het nieuwe materieel toe aan de Wagonfabrik Uerdingen.

Uerdingen en Düwag bouwden tussen 1981 en 1983 negentien DH1'en (enkele kast - 3101 t/m 3119) en 31 DH2'en (gelede versie - 3201 t/m 3231). Iedere kast werd uitgerust met een Cummins-dieselmotor type NT855 R4 (6 cilinders - 210 kW) en een hydraulische Voith-overbrenging. Hun maximale snelheid bedroeg 100 km/h. Deze voertuigen, bijgenaamd "Wadlopers", zouden tijdens hun loopbaan bij NS de lijnen van Leeuwarden naar Stavoren, Harlingen en Groningen, en vanaf Groningen naar Roodeschool, Delfzijl en Nieuweschanen berijden.

De 3101, gehuurd door Connexion, verlaat Mariënberg in de richting Almelo.
Philippe DE GIETER.



FOTO 85-52 De DH2 3225 te Zuidbroek op 23 september 2006. Het motorstel is nog steeds getooid met de zelfklevers van NoordNed en kwam bij de NS 28 augustus 1982 in dienst.
Philippe DE GIETER.

De DH1'en werden in de periode 1996-97 gemoderniseerd. Het aantal zitplaatsen (enkel tweede klas) verminderde van 56 (+ 7 klapstoelen) tot 36 (+ 12 klapstoelen). Bij de DH2'en verminderde de capaciteit van 140 zitjes (+ 10 klapstoelen) tot 98 plaatsen (+ 24 klapstoelen). Ter verbetering van de veiligheid werd een baanruimer aan de voorzijde geplaatst. De schildering van de fronten wijzigde eveneens.

Toen NoordNed in mei 1999 de reizigersdienst op de regionale lijnen in de provincie Friesland ging uitbaten, nam ze het NS-materieel over. NoordNed leasede bij NS Financial Services de 3106, 3111 t/m 3119 en 3222 t/m 3231. De 3101 en 3102 versterkten hun rangen in januari 2000. NoordNed werd op 28 mei 2000 eveneens exploitant van de regionale lijnen in de provincie Groningen. Het kreeg wel de verplichting om een aantal plaatsen in eerste klas te voorzien. Noordned nam eveneens

de "Wadlopers" over van NS en creëerde een aantal zitplaatsen in eerste klas (8 in de DH1 en 20 in de DH2). De maatschappij zette nu praktisch alle DH's in, uitgezonderd de 3101 t/m 3103 en 3207 t/m 3210 die door NS Reizigers tussen Zwolle en Kampen gebruikt werden. De 3209 en 3210 werden tijdens de zomer van 2000 overgenomen door NoordNed.

De DM 90-dieselstellen verzorgden vanaf april 2002 exclusief de dienst tussen Kampen en Zwolle. NoordNed recupereerde alle DH2'en, maar de 3101 t/m 3103 stonden toen een hele poos werkloos terzijde in Zwolle. De 3103 werd in februari 2003 door NoordNed in gebruik genomen. Deze operator had vanaf toen alle Wadlopers (DH's), met uitzondering van de 3101 en 3102, in gebruik. De 3101 en 3102 gingen vanaf oktober 2002 voor rekening van Connexion de "Veenexpress" tussen Almelo en Mariënberg rijden. Deze twee motorrijtuigen werden op 27 mei 2006 vervangen door twee dieselstellen van het type LINT 41 van Syntus. Ze waren de eerste eenheden van de reeks, die minder dan 25 jaar na hun ingebruikname, definitief terzijde werden geplaatst.

Op 11 december 2005 nam Arriva de activiteiten van NoordNed en de Wadlopers over en bestelde nieuwe treinstellen bij Stadler (zie ODB 76 p. 32). Op 9 juli 2007 werden de oude dieselhydraulische treinstellen uiteindelijk vervangen.

Een aantal Wadlopers werd definitief werkloos, maar het merendeel kreeg nieuw werk aangeboden in de Maasvallei. Veolia werd in december 2006 de nieuwe uitbater van de Maaslijn Nij-

megen - Venlo - Roermond. Het koos voor de DH-treinstellen om de periode tussen de bestelling en levering van hun nieuw materieel (opnieuw GTW's van Stadler) te overbruggen. Deze beslissing zette kwaad bloed bij de reizigers. NS baatte deze verbinding immers uit met de snelle, comfortabele en veel modernere DM'90 treinstellen (reeks 3401 t/m 3453). De bij Arriva aanwezige Wadlopers (Maaslopers zou geografisch gezien gepaster zijn) boden te weinig transportcapaciteit. Daarbij waren ze veel trager en minder krachtiger dan de DM90'en waardoor de dienst niet volgens het (spoor)boekje verliep. Deze chaos was echter van korte duur. De eerste nieuwe GTW-dieselstellen van Stadler werden in november 2007 in dienst genomen en sinds 29 februari 2008 verzorgen ze de volledige dienst. De reizigers zijn de kinderziekten van Véolia intussen al vergeten. De laatste rit van de Wadlopers (trein 32322) gebeurde op 28 februari 2008 tussen Venray en Nijmegen en werd gereden door de 3106, 3107, 3108 en 3118. De DH2'en waren op 30 januari reeds terzijde geplaatst.

De schildering van de Wadlopers bleef tijdens hun loopbaan haast ongewijzigd: NS-geel met diagonale blauwe sierlijnen. Enkel de logo's van de verschillende exploitanten en zelfklevers die naar aanleiding van promotiecam-



FOTO 85-53 De 3208 en 3103 zijn onderweg vanuit Nijmegen naar Roermond via Venlo. Venray, 17 oktober 2007.

Philippe DE GIETER.

pagnes werden aangebracht zorgden voor de nodige variatie. Er waren wel twee uitzonderingen. De 3222 kreeg bij de oprichting van NoordNed een groen kleedje aangemeten, dat ze ook tijdens zijn diensttijd bij Veolia behield. De 3226 werd in april 2007 getooid in de roodwitte livrei van Véolia. De maatschappij wilde hiermee de komst van de nieuwe Stadler-motorwagens aankondigen. De nog betrekkelijk

jonge Wadlopers staan, in afwachting van een eventuele doorverkoop, uitgeweken in Amersfoort en Amsterdam-Dijksgracht.

Een eerste verkoop heeft in februari plaatsgevonden: twee DH1'en en twee DH2'en zouden kortelings Nederland omruilen voor Albanië.

Philippe DE GIETER

Reeks 189 sleept City Night Line

Sedert februari worden de City Night Line 300/301 tussen Frankfurt (M) en Amsterdam CS gesleept door EuroSprinter EF64F4 - 189 092 van MRCE-dispolok die verhuurd wordt aan DB Nachtzug.

De 189 092 van MRCE/Dispolok, gehuurd door DB Nachtzug, is op 21-4-2008 bij Nieuwersluis onderweg met de CNL 301 van Amsterdam CS naar Frankfurt (M). DB Nachtzug rijdt voorlopig met de vergunning en personeel van RRF. Het personeel van DB Nachtzug krijgt momenteel wel opleiding voor Nederlandse Seinen & Regelgeving, zodat ze straks door kunnen rijden tot in Amsterdam. André KOREVAAR.



Polen

TRAXX'en voor PKP Cargo

PKP Cargo leaset sinds januari 2008 tien meerspannige TRAXX'en van het type F140MS bij Angel Trains. De locs werden als EU43-001 t/m 010 genummerd. Het is het tweede gebruik van de reeks EU43. De eerste maal betrof het acht ADtranz-locomotieven, die wegens betalingsmoeilijkheden van PKP teruggenomen werden door de constructeur. Deze locs werden later doorverkocht aan het Italiaanse RTC. De TRAXX'en zijn bij Angel Trains genummerd van 186 126 t/m 135. Ze volgen dus direct op de drie TRAXX'en gehuurd door de NMBS (2801 t/m 2803 – zie pagina 8).



FOTO 85-54 TRAXX-loc EU43-003 van PKP Cargo (Angel Trains-loc 186 128). De EU43 werden toegewezen aan de stelplaats van Poznan Franowo en worden ingezet tussen Poznan en Seddin (Berlin). Poznan Franowo, 29 januari 2008. Laurent JOSEPH.

Spanje - Acciona

Acciona Rail Services is een nieuwe Spaanse operator die sinds 28 december 2008 goederentreinen verzorgt op het nationale net. Het betreft steenkooltreinen die beladen worden in de haven van El Musel (Gijon) en via de pas van Pajares worden afgevoerd naar de elektriciteitscentrale van La Robla (Léon).

De treinen worden gesleept door twee nieuwe diesellocs (333.382 en 333.383), gebouwd in de Vossloh-fabriek te Albuixech. Iedere dag worden twee treinen met 1000 ton steenkool aangevoerd. In het verleden gebeurde dit vervoer met vrachtwagens. De elektriciteitscentrale van El Robla werd in december 2006 aangesloten op het spoornet.



In augustus 2007 rijdt een steenkooltrein, gesleept door de 333.383 en 333.382 van Acciona, door Villamanin. Felipe ARANDA.

Zwitserland

Een nieuwe kleur voor reeks Re 460?

De Re 460 012 van de Zwitserse Federale spoorwegmaatschappij verliet op 11 februari de werkplaats van Yverdon in een rood/antracietzwart kleedje. Deze schildering werd als wijze van test toegepast. Men is bezig met de ontwikkeling van een nieuw livrei voor de Re 460. De loc ontving eveneens twee nieuwe Faiveley-stroomafnemers.

Doorrit van de Re 460 012 op kop van een IC-trein naar Brig. Chillon, 12 februari 2008. Marc STRIFFELER.



Luxemburg

CFL huurt TRAXX'en bij MRCE

CFL leaset sinds april 2008 vier TRAXX'en bij MRCE. Het betreft de 185 565 (toegekomen op 2 april 2008) en de 185 564, 566 en 567 (toegekomen op 3 april 2008). Deze machines deden voordien dienst bij het Zwitserse Crossrail. Toen ze toekwamen in de werkplaats van Luxemburg droegen ze hun Crossrail-logo's nog. Na aanpassing voor het CFL-net, zal CFL Cargo hen inzetten in het Groot-hertogdom en Duitsland.



De 1151 van CFL Cargo sleept de 185 567, 185 566 en 185 568 op de lijn Wasserbillig – Luxembourg. Mertert, 3 april 2008.
Emile BECKER.

TELEX.....

DENEMARKEN :

● De Deense nationale spoorwegmaatschappij DSB huurt sinds 9 december 2007 tien ICE-TD's (dieselstellen van DB-reeks 605). Ze worden tot 2020 ingezet op de internationale verbinding København – Hamburg.

NOORWEGEN: historisch order

● De Noorse spoorwegmaatschappij NSB lanceerde een aanbesteding voor de levering van 40 tot 60 motorstellen (+ 100 bijkomende eenheden in optie). Het betreft de grootste materieelbestelling in de geschiedenis van de NSB. Dit order zal de schrapping van oud materieel mogelijk maken en de verwachte groei van het spoorverkeer opvangen.

ITALIE : FER neemt ACTM over

● De gekende operator ACTM (Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità) ging op 1 januari 2008 op in de FER (Ferrovie Emilia-Romagna). ACTM zette op de lijn Modena - Sassuolo oude NMBS-motorstellen in. De FER exploiteerde reeds de lijnen Ferrara - Codigoro, Ferrara - Suzzara, Suzzara - Parma en Bologna - Portomaggiore. Misschien krijgt het oude NMBS-materieel wel een nieuwe schildering



een tweede fase zal men Rosairo met Cordoba (400 km) verbinden. De ingebruikname van de eerste lijn is tegen 2010 voorzien

Deze dienst krijgt de naam COBRA (de initialen van Cordoba, Buenos Aires, Rosario en Argentina) en zal gereden worden met TGV-stellen van het type Duplex.

De Argentijnse regering voorziet eveneens een 400 km lange HSL tussen Buenos Aires en Mar del Plata.

ARGENTINIË : weldra een HSL

● De Argentijnse regering wees op 21 juni 2007 Alstom de bouw van een nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) tussen Buenos Aires en Rosairo (310 km) toe. Beide steden zijn dan in 1u25 bereikbaar. Het Argentijnse spoornet kan vandaag door zijn slechte staat slechts aan 50 of 60 km/h bereden worden. In

Motorstel ETR 610 005 (zie ODB 81 p. 35) voerde op 12 en 13 april 2008, in aanwezigheid van enkele personeelsleden van het OFT (Office Fédéral des Transports), enkele homologatieritten tussen Genève en Brig uit. Hier het Cisalpino-stel te Aigle op 13 april 2008. Patrice AIROLDI.



Stoom, oorlog en vrede in ex-Joegoslavië

In Europa behoort de stoomtractie anno 2008 nog niet tot het verleden. In twee landen uit ex-Joegoslavië, met name Bosnië-Herzegovina en Servië, wordt deze tractievorm nog steeds gebruikt in de reguliere dienst. Stoomlocomotieven worden er ingezet voor een aantal treinen die tot 36 wagens kunnen bevatten. De taak van deze spoorweg-grootouders bestaat uit rangeringen en transfers op de terreinen van mijnen, kolencentrales, hoogovens en verschillende fabrieken.

Momenteel maakt men nog op 11 plaatsen gebruik van stoomtractie, zowel op normaalspoor als smalspoor. De tenderlocomotieven van het type 62 (Ct), oorspronkelijk afkomstig van het "US Army Transportation Corps (USATC)", worden er het meest gebruikt. Er blijven nog slechts enkele exemplaren over die rechtstreeks afkomstig zijn van het

De 33-248 behoort toe aan KREKA. Deze locomotief werd van de DB overgenomen in 1952. Het gaat om de ex-52 4779 (Maschinenbau und Bahnbedarf, Berlin 13830/1943) van de DR.

Op 17 november 2007 verzorgt zij de pendelritten tussen Dubrave en de elektriciteitscentrale van Tuzla. De bovenste foto toont de machine op weg naar Dubrave. Op de middelste foto zien we dat het konvoi langer is dan het spoor dat de laadinstallatie van Dubrave bedient, waardoor de trein moet worden gesplitst. Hieronder keert de 33-248 terug van Tuzla naar Dubrave, met de ondertussen lege trein.
Thomas VAN WETTEREN.





USATC; de meeste locomotieven werden onder licentie gebouwd in Kroatië, door de werkplaatsen van Duro Dakovic.

In Bosnië-Herzegovina groepeert de "Rudnici KREKA TUZLA" drie sites die de centrale van Tuzla - de belangrijkste van het land - van kolen voorzien. Naast de locomotieven van het type 62 (Ct), bezit de KREKA ook Duitse "Kriegsloks" van de beroemde reeks BR 52 (1E), nu genummerd als type 33. De KREKA gebruikt vijf ex-BR 52's voor transfers tussen de mijnen van Dubrave of Sikulje en Tuzla. Nergens anders ter wereld worden er nog locomotieven van deze enorme reeks ingezet in de normale dienst. Dagelijks, uitgezonderd op zondag, rijden zij twee tot drie heen- en terugritten met vertrek aan elk

van de beide mijnen. De werkplaatsen van de KREKA bevinden zich nabij de Bukinje-mijn en zijn in staat om algemene revisies uit te voeren.

De Bukinje-mijn ligt in Banovici, niet ver van Tuzla en 70 % van haar productie is bestemd voor de centrale.

Tijdens de burgeroorlog hervatte de "Rudnici Mrkog Uglja Banovici" de stoomtractie op haar smalspoorlijn (760 mm). Dit was nodig om het hoofd te bieden aan een dreigend energietekort. Er werd zelfs een reizigersdienst ingericht voor het transport van mijnwerkers. Daarvoor werden gesloten goederenwagens gebruikt. Vanaf het uitwisselingsstation Oskova werden de treinen op normaalspoor gesleept door een type 33 (ex-DR 52) van de werkplaats

Bukinje. Ondertussen hebben gewone diesellocomotoren deze taak, die toentertijd door een dubbeltractie van stoomlocomotieven werd uitgevoerd, overgenomen.

De Duro Dakovic-locomotieven van het type 83 (D1), die gebouwd werden in 1949, worden echter nog steeds gebruikt bij het lossen van de treinen te Oskova. In de normaalspoorbundel kan men ook een Skoda-tenderlocomotief type 19 (Ct) aantreffen ter vervanging van een type 62. Ondanks alles is de toekomst van de stoomtractie in Oskova verre van zeker. De directie van het bedrijf heeft reeds stappen ondernomen die moeten leiden tot het vervangen van de stoomlocomotieven door tweedehands diesellocomotieven.

Zondag is rustdag in de mijnen van Kreka. In het depot van Bukinje worden er echter twee locomotieven onder druk gehouden. Links zien we de 62-637 (gebouwd door Duro Dakovic in Kroatië), en in het midden de 33-216. Deze laatste is de ex-52 1218 (Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG, Poznan 641/1943) van de DR. Tijdens de WO II werd zij als oorlogsbuit in bezit genomen door de USSR. In 1947 werd de locomotief verkocht aan de Joegoslavische spoorwegen, waar zij het nummer 33-216 kreeg.

In 1990 stond het TSP op het punt om een 33 van de JZ (Joegoslavische Spoorwegen) te kopen, die dan omgebouwd zou worden tot 26.101. De burgeroorlog gooide echter roet in het eten, zodat we verder moesten zoeken en uiteindelijk in Polen onze locomotief vonden. Thomas.VAN WETTEREN.



De locomotieven van het type 62 zijn in Bosnië-Herzegovina nog te vinden te Breza, Kakanj, Durdevic, Lukavac en Zenica. In Zenica sleepten zij op bepaalde dagen de personeelstrein bij de ploegenwissels. Deze reizigerstreinen, gesleept door stoomlocomotieven, werden in mei 2007 afgeschaft. De 62-020 is de laatste originele locomotief die nog in gebruik is.

In het Servische Vreoci werden de 62'ers samen ingezet met de Decauville-machines van het type 53 (Ct), die gebruikt werden als hulplocomotief. Zij sleepten ook onderhoudswagens voor de bovenleiding van het industriële smalspoornet, dat volledig geëlektrificeerd is. Vandaag is enkel de 53-017 nog inzetbaar, maar zij mag niet rijden wegens de slechte staat van het spoor. Twee locotractoren zullen vanaf juni de typen 62 vervangen.

Nog steeds in Servië gebruikt de centrale van Kostolac een smalspoornet waarvan de spoorbreedte tijdens WO II van 600 naar 900 mm gebracht werd. Van dit net zijn nog slechts twee lijnen in dienst. Eén ervan leidt naar Cirikovac en is geëlektrificeerd, maar op de andere wordt er nog steeds met stoomtractie gereden. Die tweede lijn leidt naar de openluchtschacht van Klenovik en wordt enkel gebruikt in de winter, wanneer de vraag naar kolen het grootst is.

Twee Amerikaanse locomotieven (D) die na WO II geleverd werden door de UNRRA (United Nations Relief Rehabilitation Administration) zijn operationeel en ondergebracht in een enorme rondeloops, die eraan herinnert dat de onderneming in de jaren zestig tot 50 locomotieven in dienst had. Tijdens mijn bezoek in no-



Te Cirikovac vertrekt locomotief nr. 3 met een kolentrein naar de elektriciteitscentrale van Pozarevac. De locomotief werd in 1978 gebouwd door LEW Hennigsdorf. Rechts zien we de buiten dienst gestelde lijn 46 Pozarevac - Kostolac van de JZ (Servische spoorwegen). De UNRRA-locomotieven rijden niet op dit baanvak.

Thomas VAN WETTEREN.

vember 2007 had men de herneming van het werk te Klenovik uitgesteld. Op het moment dat deze tekst geschreven werd, blijft het een open vraag of de werken zullen hervat worden tijdens de winter 2008-2009.

Dan is er ook nog de viscofabriek van Loznica die wacht op een overnemer. Hier staan nog twee vuurloze locomotieven die in 1956 gebouwd werden door de "Société de la Meuse" te Liège. Alhoewel zij sinds het begin van de burgeroorlog buitendienst staan, zijn zij nog

steeds rijvaardig.

Bosnië-Herzegovina en Servië hebben de spoorwegliefhebbers veel te bieden. De netten van beide landen zijn terug operationeel, dankzij de herwonnen vrede. En hoewel ze logischerwijze minder en minder voorkomt, lijkt de toekomst van de stoomtractie er slechts op korte termijn verzekerd. Stoomfanaten kunnen er per dag nog steeds tot 14 stoomlocomotieven in actie aantreffen, en dat zowel in de industrie als in de volle natuur.

Thomas VAN WETTEREN



De grandioze 83-159 (D1, spoorbreedte 760 mm) duwt in Oskova de zelflossende wagenjes één voor één op. Dit exemplaar is het laatste van haar reeks dat nog in commerciële dienst wordt gebruikt. Ze werd gebouwd door Duro Dakovic in 1948. Thomas VAN WETTEREN.



→ De 62-125 rust uit te Oskova. Dit is geen originele USATC-locomotief, maar een Duro Dakovic die na de Tweede Wereldoorlog werd gebouwd.

Thomas VAN WETTEREN.

↓ In Oskova staan twee treinen te wachten om door de loc type 83 naar de losinstallatie gebracht te worden, die zich enkele meter verder bevindt. De twee diesellocomotieven op de foto zijn de 740-113 (links) en 740-197 (rechts). Deze B'B' met hydraulische transmissie werden gebouwd door Duro Dakovic tussen 1968 en 1971. Ze hebben een MGO-dieselmotor van 600 pk die onder licentie in Joegoslavië werd gebouwd.

Thomas VAN WETTEREN.





CARRIERES UNIES DE PORPHYRE

De stations van Lessines en de verschillende aansluitingen

Naar verluidt was Lessines tijdens het Interbellum goed op weg om, na de haven van Antwerpen, het belangrijkste goederenstation van ons land te worden. De steengroeven leverden niet enkel miljoenen kasseien voor België, maar ook aan Nederland, Duitsland en Frankrijk. Een groot gedeelte van de kasseien van de Champs Elysées in Parijs komen trouwens uit Lessines!

Tot aan de Eerste Wereldoorlog bleven de tonnenmaat en het aantal behandelde wagens zowel in het station van Lessines als in Lessines-Carières spectaculair groeien. Dit blijkt duidelijk uit de tabel hieronder. Deze tabel komt uit het administratieve jaarverslag van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad. Tussen haakjes staat het aantal wagens.

Het station van Lessines was voorzien



De kleine locomotief Cockerill nr. 3000 van 1921, type II voor meterspoor. Deze locomotief deed dienst bij de carrière Willocq in Lessines in 1947. G. Desbarax, verzameling.

van tien aansluitingen, niet alleen voor de steengroeven trouwens, ook andere ondernemingen waren aangesloten. Zo waren er ook aan de achterzijde, (kant van de Rue Latérale) zes aansluitingen.

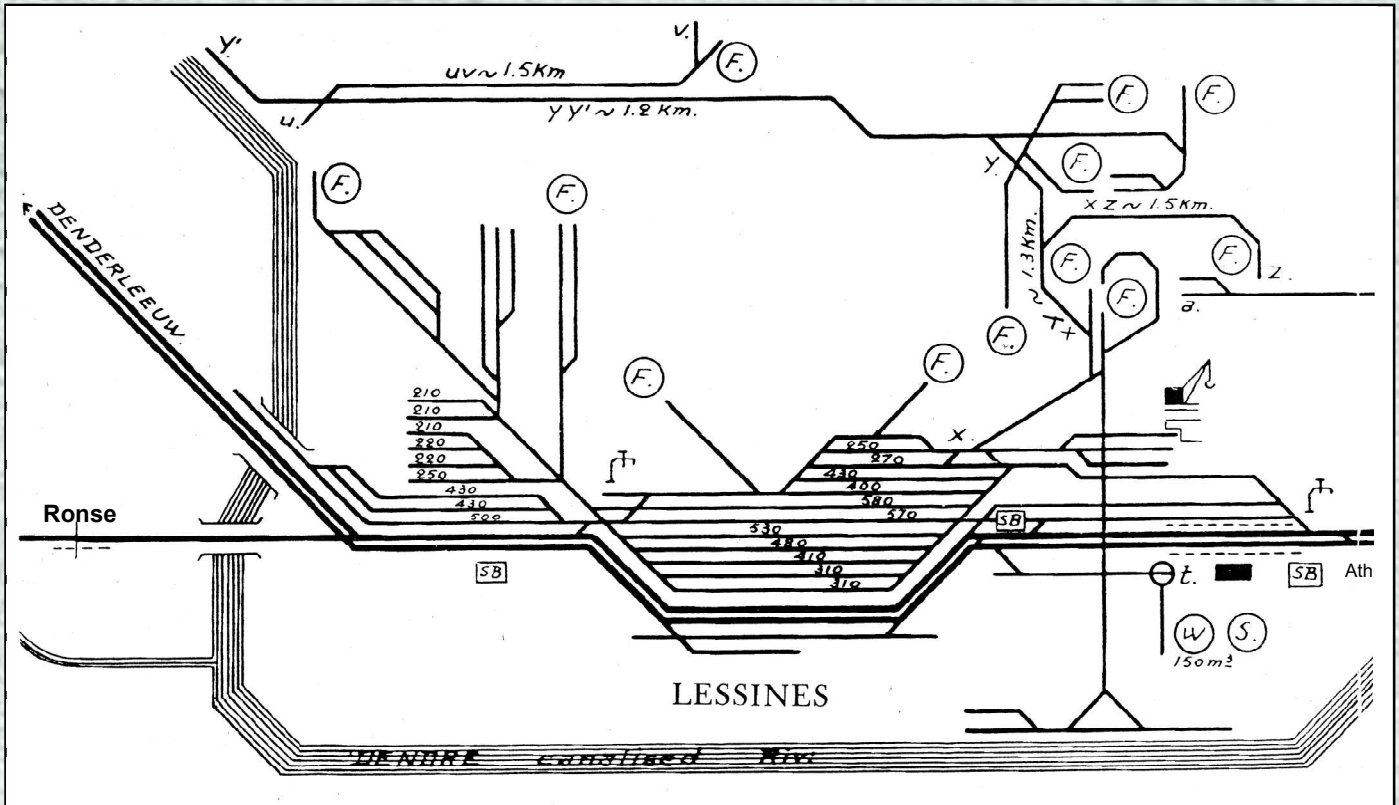
Sommige werden door meerdere firma's gebruikt.

Hier volgt de lijst:

- S.A. des CUP, voorheen S.A. pour l'Exploitation des Carrières Tacqueniers (toegang langs het zuiden);
- S.A. A.Vandeveld, A.D'Harueng et Cie (vervolgens CUP - toegang langs het zuiden). De S.A. des Carrières Saint-Roch (later CUP) had hier een "nevenaansluiting";
- Fabrique de tuiles, briques et carreaux Rousseau-Dejihansart-Mercier, later S.A. des carrières des Sarts, daarna S.A. Des Asphaltes, Bitumes et Goudrons (toegang langs het zuiden);
- S.A. franco-belge des Carrières de porphyre du Mouplon (toegang langs het noorden);
- S.A. des Nouvelles Carrières, daarna S.A. des Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies (toegang langs het noorden). La Compagnie d'Electricité de la Dendre (elektriciteitscentrale van Deux-Acres) had hier een "nevenaansluiting";
- Etablisements Clément Fréteur, daarna Société Nouvelles des Forges de Lessines (twee bedieningsspooren met een gemiddelde van 12 wagens per maand, gebruikte de vroegere locomotievenstelplaats van Lessines - toegang langs het noorden).

LESSINES			LESSINES-CARRIERES	
JAAR	VERZONDEN (T)	AANKOMST (T)	VERZONDEN (T)	AANKOMST (T)
1874	32.027			
1875	34.189			
1876	103.398			
1877	127.522			
1878	213.082			
1879	195.957			
1880	220.422			
1881	225.843			
1882	196.781		?	?
1883	178.824	71.693 (7.054)	?	?
1884	180.652	121.252 (12.133)	6.242 (628)	?
1885	180.980	132.115 (13.151)	5.998 (613)	?
1887	137.768	83.408 (8.020)	5.209 (528)	?
1888	142.695	76.207 (7.277)	5.648 (569)	?
1889	159.398	90.229 (8.846)	5.615 (570)	?
1890	185.536	115.036 (11.278)	6.832 (709)	?
1891	196.692	133.283 (13.067)	7.256 (742)	?
1892	240.874	136.445 (13.377)	7.111 (711)	?
1893	267.680	226.450 (22.201)	6.774 (715)	?
1894	255.955	169.463 (16.614)	6.500 (700)	?
1895	227.535 (8.884)	180.571 (17.035)	7773 (786)	?
1896	215.751 (21.300)	30.689 (2.950)	158.103 (14.776)	7.274 (808)
1898	286.308 (23.859)	7.347 (757)	?	?
1899	469.090 (46.910)	54.182 (4.916)	264.280 (26.428)	7.500 (751)
1900	475.151 (47.470)	50.073 (4.898)	?	?
1901	485.210 (48.152)	49.800 (4.810)	?	?
1902	478.610 (47.115)	54.810 (5.420)	262.822 (25.830)	?
1903	510.310 (50.810)	52.640 (5.210)	?	?





→ Foto's van vroegere industriële locomotieven zijn zeldzaam en meestal van bedenkelijke kwaliteit. Vaak werden ze genomen door het personeel zelf, bedoeld als souvenir. Deze stoomlocomotief met verticale stoomketel was van het type IV van Cockerill. Zij was eigendom van de Carrières des Sarts (Compagnie générale des Asphaltes, Bitumes et Goudrons te Brussel) en werd tweedehands gekocht toen deze Compagnie générale in 1924 de uitbating van de Carrières des Sarts te Lessines voor haar rekening nam die werd stilgelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog. Verzameling Michel DUHAUT.



→ Hier hebben we een mooi zicht op de breekmolen (bakstenen gebouw rechts) en de vormings- en laadinstallaties van de S.A. franco-belge des Carrières de Porphyre du Mouplon. Let op het grote aantal wagens van de Belgische Staat, waarvan minstens drie voorzien zijn van een remmershuisje. In het midden rangeert een Cockerill locomotief type IV, met verticale stoomketel, twee wagens. Verzameling Michel DUHAUT.

Langs de kant van rue de la Station, waren vier aansluitingen:

- Usines à gaz de Lessines;
- S.A. l'Allumette Lux;
- S.A. belge pour la fabrication des lampes électriques (LEB) later Philips;
- S.A. des Carrières de Porphyre de la Dendre (Willocq et Trief). Dit bedrijf gebruikte blijkbaar de aansluiting van LEB, de breekmolen van de Carrière de la Dendre was trouwens geïnstalleerd in de oude fabriek van LEB.



↑ Ct-locomotief nr. 1 van de "Nouvelles Carrières de Porphyre de Lessines" (later S.A. des Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies) werd gebruikt om wagens naar het station van Lessines te slepen. Dit gebeurde via een lang, vrij bochtig en hellend aansluitspoor. Over de machine zelf weten we niets. We zien de stoker met zijn schop en de machinist met de smeerspuit! Verzameling Michel DUHAUT.



← De groeve van l'Ermitage, is samen met de CUP nog de enige in bedrijf en eigendom van Gralex, beschikt over een Ct, gebouwd door La Meuse, van het type 38t. We weten niets over nummer noch over constructiedatum. De machine rangeert hier in het station van Lessines.

G. DESBARAX, verzameling TSP.

↓ Tussen 1953 en 1957 kocht de groeve van l'Ermitage vier locotractoren van Cockerill. Ze hadden twee soorten buffers, waardoor ze zowel wagens van de NMBS als van de steengroeve zelf (met centrale buffer) konden rangeren. Hier locomotieven nrs. 3 en 1 aan het werk in het station van Lessines op 31 maart 1964. We zien duidelijk de derde centrale buffer. Daniel THIELEMANS.





Locomotief nr. 4 (Cockerill 1957/3574) en nr. 3 (Cockerill 1957/ constructienummer ?) van l'Ermitage, nu twintig jaar later, namelijk in oktober 1986 op weg naar het station van Lessines. Ondertussen werd de centrale buffer verwijderd. De locotractoren nrs. 1 en 2 werden door Cockerill gebouwd in 1953 onder de nummers 3399 en 3401. Christian DOSOGNE.

→ De aansluiting naar de "Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies" was behoorlijk lang, drie kilometer! Van alle aansluitingen in het bekken van Lessines, was dit de langste. Ze werd ook gebruikt door de elektriciteitscentrale van Deux-Acres, gelegen langs de Dender tussen Lessines en Deux-Acres.

In oktober 1986, keren de locotractoren 3 en 4 los terug naar de steengroeve.

Christian DOSOGNE.



← **FOTO 85-XX**

De aansluiting naar de groeve van l'Ermitage werd afgeschaft eind jaren tachtig. Er bleef alleen nog een stukje van ongeveer 400 meter in dienst waar wagens konden geladen worden. Ze werden vanuit de groeve bevoorrad door vrachtwagens. l'Ermitage was ondertussen opgenomen in de Groep Gralex.

We zien hier op 18 juni 1996 hoe locotractor 4 drie wagens met ballast voor de NMBS opduwt naar het station van Lessines. Ook dit stukje aansluiting wordt al enkele jaren niet meer gebruikt.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Lijn 87 Lessines - Bassilly werd in 1880 in gebruik genomen. Een jaar later werd het nieuwe station Lessines-Carières aangelegd. Hier moesten in het vervolg de zendingen van het zuidelijke bekken verwerkt worden en zouden de treinen naar de verschillende bestemmingen worden gevormd.

Oorspronkelijk waren er zes sporen, in 1920 negen en tenslotte dertien. Net zoals in Lessines heerste hier grote bedrijvigheid. Als gevolg van het teruglopen van het verkeer na 1950 werden in 1955 vijf sporen uitgebroken. Na het sluiten van de lijn en de ombouw naar een industriële lijn van het stuk Lessines - Ollignies, werden alle installaties, behalve het hoofdspoor, verwijderd.

In 1919 na het herstellen van de oorlogsschade werd overwogen beide stations samen te voegen tot één groot vormingsstation.

In Lessines-Carières waren drie aansluitingen, waaronder de "Société Civile de Chemin de fer de Raccordement" die zes bedrijven bediende.

Hier de lijst van de aansluitingen:

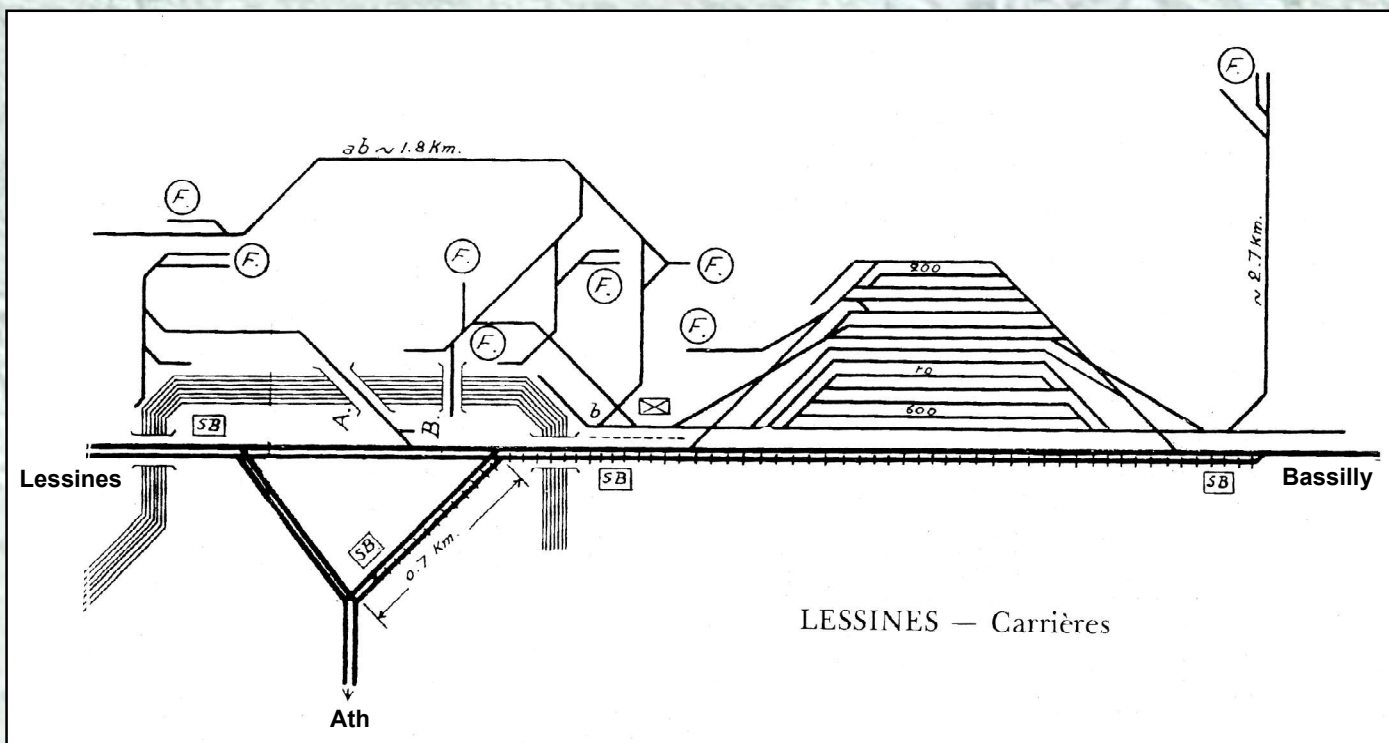
- S.A. des Carrières de l'Ermitage, waarlangs eveneens de S.A. Franco-belge "Le Porphyre" het vroegere Charles Deltenre bediend werd;
- Société Louis et Emile Lenoir Frère, later CUP;
- Société Civile du Chemin de fer de Raccordement des Carrières du Haut-



Prentbriefkaarten van het station Lessines-Carières zijn zeer zeldzaam. Wij hebben alleen maar weet van de kaart hierboven. De foto werd genomen vanuit het station richting Lessines. De goederenbundel ligt achter de fotograaf, vooraan het hoofdspoor van lijn 87. Rechts is het stationsgebouw, waarop staat Lessines-Carière, zonder S aan Carière. De overweg aan de steenweg Lessines - Ghislenghien is gesloten met rolbarelen, want locomotief 1576 van de Belgische Staat passeert! Het betreft hier een type 29 gebouwd door Tubize in 1882 (nummer 520) en aan de kant gezet ergens tussen 1926 en 1928. Het grote huis links is dat van de stationschef. Bij de opening van de lijn voor het reizigersverkeer werd het perron verlengd tot aan de overweg.
Verz. Michel DUHAUT.

Pierroir, Cosyns, Notté et Cie, later Société Coopérative de Raccordement industriel (beter bekend onder de naam van "Société Saint-Roch"), die het transport verzorgde van en naar Lessines-Carières voor de zuidelijk

gelegen steengroeven en enkele andere bedrijven. Ze bezat hiertoe twee locomotieven "Saint-Roch" en "Flore" genaamd. Zij stonden in een kleine loods vlak bij Brenez;
- Carrière Cardon-Droulers;

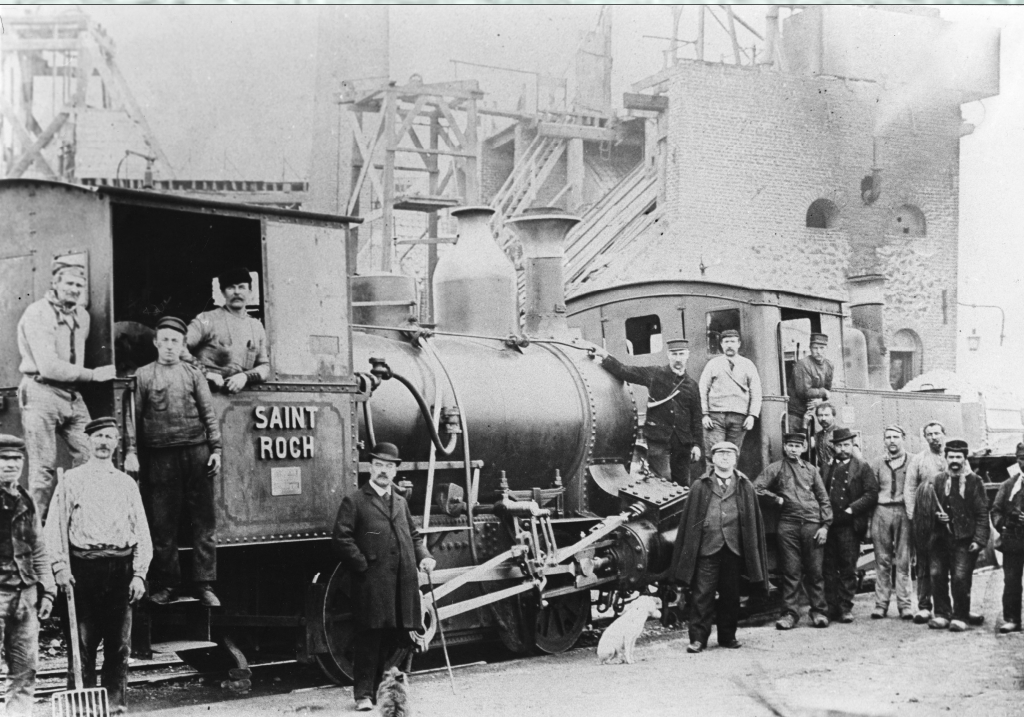


Lessines-Carières tijdens de oorlog 1940-1945. We hebben hier een overzicht van de spoorinfrastructuur en de belangrijkste industriële aansluitingen. We zien ook een schematische voorstelling van de loop van de Dender. De rechthoeken met SB verwijzen naar de seinposten. De cirkels met F zijn industriële gebouwen. Een van de hoofdsporen van Lessines-Carières en de verbidingsbocht tussen lijn 87 en 90 zijn buiten dienst gesteld als gevolg van een vereenvoudigde uitbating ingevoerd begin 1940.
Document G. NEVE.

- S.A. des Carrières de Porphyre Cosyns (had na 1933 een privé station aangesloten op lijn 87 net voor het binnenkomen van Lessines-Carrières);
- Carrière Brasse-Deltenre;
- Carrière Willocq Frères;
- Carrière Emile Notté;
- Établissement E. Brenez (mechanische constructies).

Bt-locomotief nr. 1 van de Frans-Belgische NV "Le Porphyre" houdt halt bij de aansluiting van de groeve van l'Ermitage en het station van Lessines-Carrières. We weten niets over de oorsprong van deze foto.

Verzameling Michel DUHAUT.



"Saint-Roch", was één van de twee locomotieven van de "Société Civile de Raccordement des Carrières du Haut Pierroir" die wagens overbracht van de verschillende groeven omschreven als le Pierroir (Cosyns, Notté, Willocq, Cardon-Droulers, Brasse-Deltenre) naar het vormingsstation van Lessines-Carrières. We weten verder niets over deze locomotief. De tweede machine kan niet geïdentificeerd worden, maar vermoedelijk betreft het hier een machine van Cosyns, ofwel "Flore", de tweede locomotief van de Société Civile de Raccordement. De foto werd genomen voor de breekmolen van de groeve van Cosyns, zichtbaar op de achtergrond. We zien ook de lift en het bovenste deel van het hellend vlak voor de kleine wagentjes. Tussen de arbeiders bevinden zich ploegbazen en valt het bolhoedje op van één van de bazen van Cosyns. De gebouwen en de liften zijn in 1911 in de groeve gezakt!

Verzameling Michel DUHAUT.

De steenkoperij van de groeve van Cosyns. De wagentjes aangebracht door de liften, zichtbaar op de achtergrond, worden met de hand ter plaatse geduwd. De op maat gekapte plaveien worden door de steenkappers gestapeld bij de "hangars" (strooien matten om ze te beschermen tegen regen en zon) en geladen op wagens van de Belgische Staat (of van de groeve zelf, waarna ze overgebracht worden naar de stockageplaatsen of naar de Denderkaai). De laadsporen liggen lager, om het laden te vergemakkelijken (zie de kantelbakken op het voorplan). De locomotief, is de nr. 2 of 3 van het bedrijf, gezien de drie buffers.

Verzameling Michel DUHAUT.



→ Locomotief nr. 1 (Bt) van "S.A. Co-syns" werd door FUF te Haine-Saint-Pierre gebouwd in 1903. Zij woog rijvaardig 25 ton.

Verzameling Michel DUHAUT.



← De Cockerill locomotief type IV nr. 2 met verticale stoomketel van de "Nouvelles Carrières de Porphyre" werd in 1909 gebouwd onder het nummer 2652, oorspronkelijk voor "Les Cristalleries et Faïenceries Le Spynx" (ex-Petrus Regout et Cie) uit Maastricht.

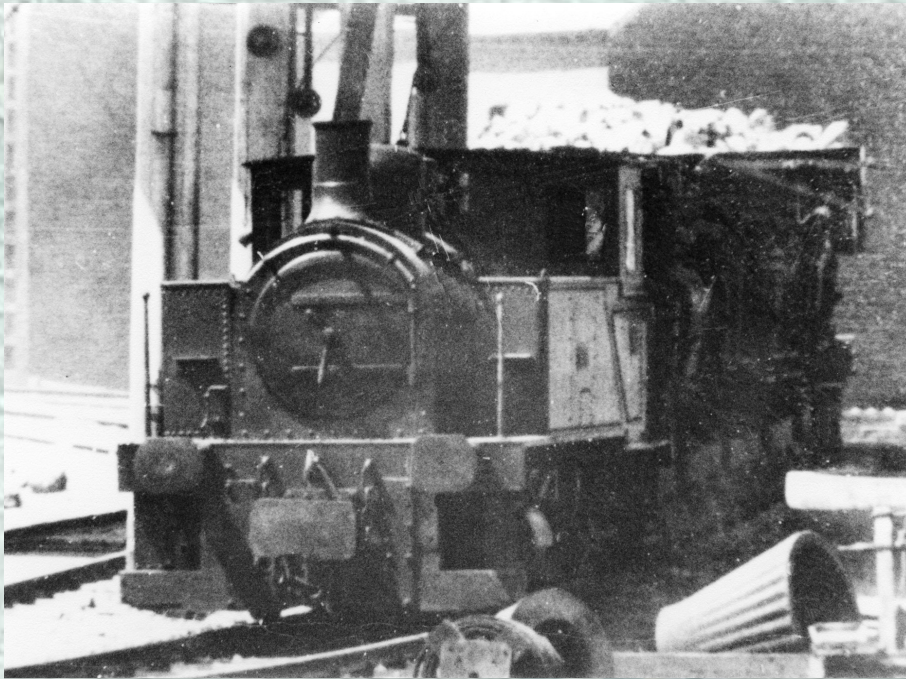
De steengroeven verbonden aan het station van Lessines (CUP, Vandevelde, Saint-Roch, les Sarts en Mouplon) lieten hun geladen wagens opdrukken waardoor, zonder rangeren, onmiddellijk kon teruggekeerd worden met lege wagens. Alleen vanuit de "Nouvelles Carrières" werd de locomotief vooraan het station binnengereden en dit omwille van het bochtige parcours. In de bundel moest dan wel altijd een spoor vrij zijn om te kunnen terugkeren.

Verzameling Michel DUHAUT.

→ De "Nouvelles Carrières de Porphyre" beschikten over twee Cockerill locomotieven type IV met verticale ketel. Op deze foto zien we rechts de mechanische "luchttrein".

Verzameling Michel DUHAUT.

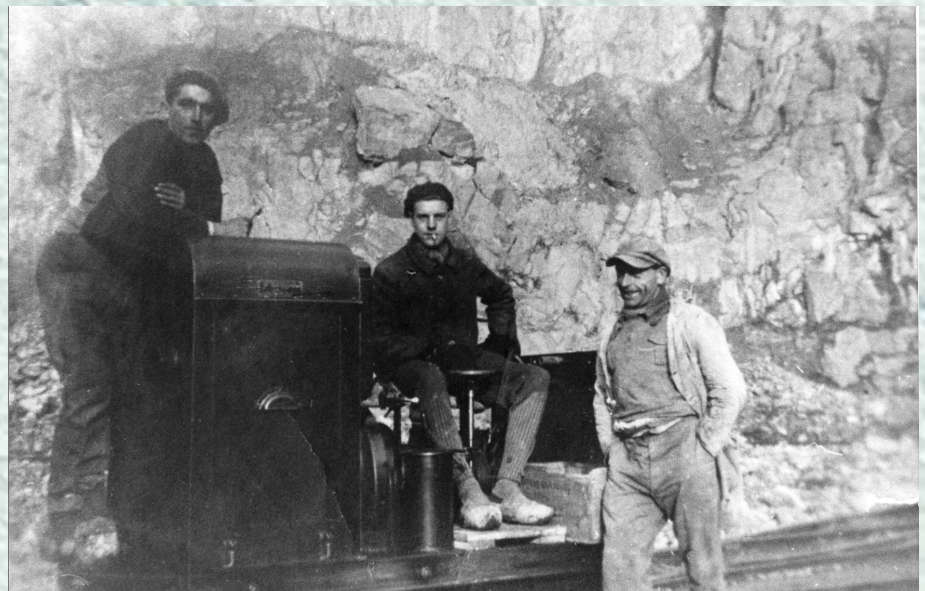




← Dit document, van mindere kwaliteit, toont een niet-geïdentificeerde locomotief, vermoedelijk een "la Meuse". De drie buffers zijn duidelijk zichtbaar. De foto werd gemaakt ter hoogte van de breekmolen van Lenoir Emile.
Verzameling Michel DUHAUT.

↓ In 1919 nam de S.A. des Carrières de Porphyre Cosyns de exploitatie over van de groeve van Brassart waar alle activiteit was stilgevallen door de Eerste Wereldoorlog. Omdat de afstand tussen de groeve van Brassart en de lift van Cosyns te groot was werden de wagentjes heen en weer gesleept door een kleine tractor op benzine. Ze werden samengebracht in slepen van 7 à 8 wagentjes. Over de oorsprong van deze machine weten we niets.
Verzameling Michel DUHAUT.

↓ De groeve van Emile Notté bezat deze kleine tractor (op benzine?) op meterspoor, gebouwd door Moës Frères te Waremme. We zien hem hier met twee houten wagens voorzien van een kipbak. Op de achtergrond zien we de breekmolen en de "luchtbaan" naar de stockageplaatsen.
Verzameling Michel DUHAUT.



Hier eindigt onze reeks over de steengroeven van Lessines en meer bepaald over de CUP. Ze gaf ons een mooi zicht op een stuk industriële archeologie.

We danken heel speciaal de heer Michel DUHAUT van Lessines, hij stelde ons heel wat documenten ter beschikking. Zonder hem hadden we aan deze reeks niet kunnen beginnen.

Voor wie nog meer wil weten verwijzen we naar het boek "Manutention de la pierre et chemins de fer industriels dans les carrières de Lessines" van Georges NEVE en uitgegeven door "le Cercle d'Histoire de l'Entité Lessinoise" in samenwerking met ARBAC.

50 jaar geleden ...



FOTO BD-281 Bij de verplaatsing van de luchthaven van Melsbroek naar Zaventem, ter gelegenheid van de Expo '58, werd de spoorwegverbinding die dateerde uit 1952 doorgetrokken tot bij de nieuwe terminal door het aanleggen van een grote S-bocht. Eind 1971 werd de lijn 36C geëlektrificeerd. Op 29 maart 1965 komt een van de zes motorwagens van het type 602, dat speciaal voor deze dienst werd ontworpen, aan bij het nieuwe station van de luchthaven. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

In 1958 werd de 123.083 bij wijze van experiment van volledig verend opgehangen tractie-motoren voorzien. Bij deze gelegenheid kreeg zij het nummer 124.001. Om proefritten uit te voeren aan hoge snelheid tussen Brussel en Oostende, werd zij in 1968 voorzien van een nieuwe aandrijving, Faiveley-stroomafnemers en gestroomlijnde bekleding voor één van de stuurcabines. Tijdens de verschillende proeven, bereikte zij op 28 mei 1969 de snelheid van 206 km/h, een snelheidsrecord in België ! De 124.001 op spoor 22 van Brussel-Zuid. Foto Groep NMBS.

40 jaar geleden ...



25 jaar geleden ...



FOTO 85-55 Op 29 mei 1983 kwam de elektrische tractie in dienst op twee lijnen: (Gent -) Schellebelle - Mechelen (L53) en Haine-Saint-Pierre - Binche (L108). Op 13 mei 1980 komt een steenkooltrein - geslept door de 6082 van Merelbeke - aan te Heike waar zich de vertakking tussen lijn 53 en lijn 54 Sint-Niklaas - Mechelen bevindt. Rechts op de foto is deze vertakking te zien. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO 85-56 Het reizigersverkeer op de lijn 21C Hasselt - As - Eisden werd op 28 mei 1983 opgeschort. De lijn overleefde nog enige tijd voor goederenverkeer, maar werd vervolgens op 25 september 1991 buiten dienst gesteld tussen Winterslag en Eisden. Op 13 augustus 1981 wacht de omnibus naar Hasselt te Eisden op het vertrek. Op kop de 6403 met hydraulische overbrenging. Pierre HERBIET.

25 jaar geleden ...



Het rijtuig 47.324 later 88.308

Na de Tweede Wereldoorlog nam de NMBS in zijn park een rijtuig met draaistellen op van Saksische oorsprong, door de Duitsers achtergelaten in België. Dit enige rijtuig kwam in dienst op 4 maart 1946 met het nummer 47.324.

Afkomstig van de Saksische Spoorwegen, werd het rijtuig in 1902 gebouwd. De DR nummerde het als DR 41570 Erfurt, en had het ingedeeld als type C4Sa98.

De binneninrichting van dit rijtuig 3de klasse bestond uit drie grote afdelingen waartussen geen doorgang mogelijk was; zij waren gescheiden door de toiletten (4 toiletten in totaal waarvan 2 voor de centrale afdeling). Zijn totale capaciteit bedroeg 76 zitplaatsen. In elke zijwand van het rijtuig, gaven negen deuren toegang tot de afdelingen (een deur per dubbele rij banken). Het rijtuig bezat geen mogelijkheid tot doorgang via

de kopwanden, maar was aan één front van een remmershuisje voorzien.

Op 5 augustus 1954 werd dit rijtuig hernummerd als 88.308.

In 1956, bij de afschaffing van 3de klasse, werd het rijtuig in tweede klasse herindeeld (in werkelijkheid is het de 1ste klasse die in 1956 werd afgeschaft; 2de klasse werd 1ste en 3de klasse werd 2de).

Rijtuig 88.308 werd door protocol 95 van 13 april 1960 echter opnieuw gebruikt als dienstvoertuig, kreeg het nummer UIC 30.88.94.92 258-7 en werd gebruikt door de onderhoudspost (OP) voor rijtuigen van Brussel-Leopoldswijk. Later werd het uitgeweken aan de wagenwerkplaats van Schaarbeek. Het werd er omstreeks 1982 afgebroken.

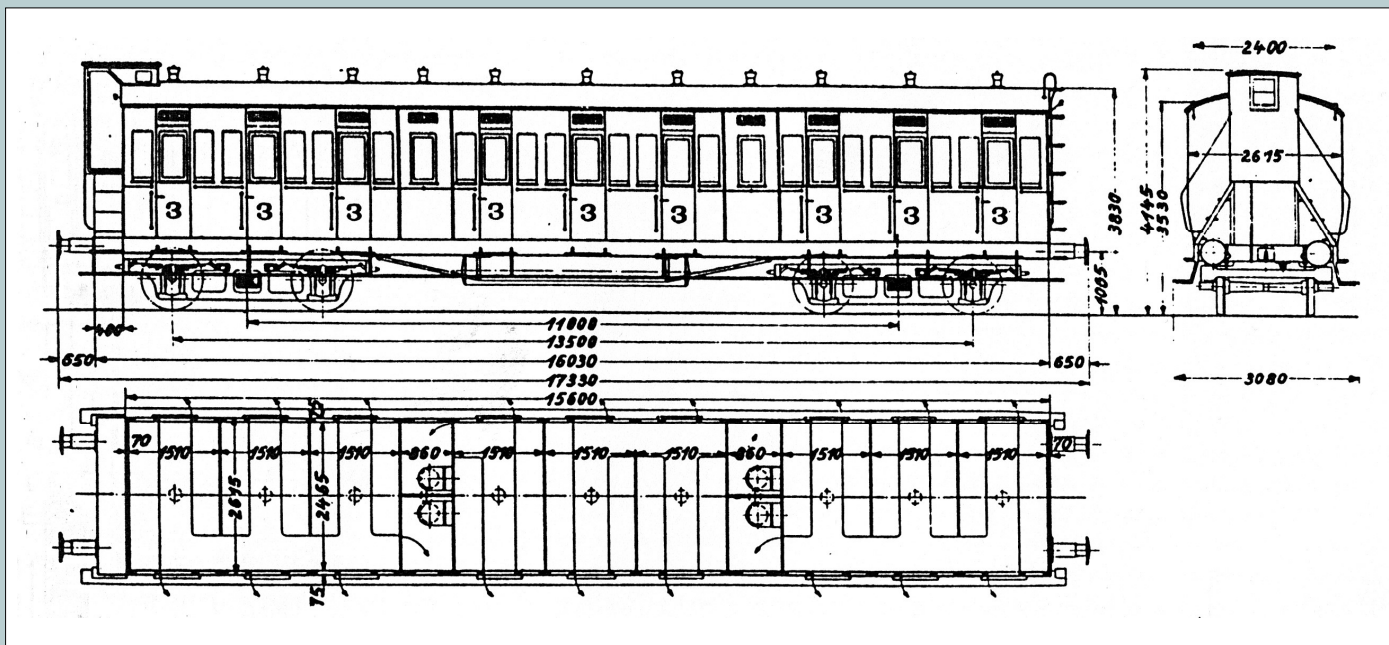


FOTO BD-283 Het rijtuig 88.308 te Schaarbeek, in april 1958. Op twee panelen, die tussen de deuren werden geplaatst, staat te lezen: "Abonnés semaine - weekabbonnementen".

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©.





FOTO BD-284 Rijtuig 88.308 behoorde toe aan Schaarbeek. Op 29 juli 1958 stond het in de wijkbundel van Schaarbeek (groep R). Dit soort rijtuigen werd oorspronkelijk gebruikt in sneltreinen. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

Rijtuig 88.308

Aantal :	1
Bouwjaar :	1902
Oorsprong :	Saksische Spoorwegen
Nr. NMBS :	47.324 later 88.308
Lege massa :	27,3 t
Capaciteit :	76 zitplaatsen
Klasse :	C later B
Totale lengte :	17,330 m
Totale hoogte :	4,145 m
Hoogte dak :	3,830 m
Totale breedte :	3,080 m
Breedte rijtuigkast :	2,615 m
Wielbasis :	13,500 m
Afstand draaistel :	11,000 m
Wielbasis draaistel :	2,500 m
Buiten dienst :	13-04-1960 (PV 95)
Hergebruik :	(volgens protocol 95) dienstvoertuig van de onderhoudspost van Brussel-Leopoldswijk (UIC 30 88 94 92 258-7).



Na schrapping op 13 april 1960 werd dit rijtuig gebruikt als onderhoudspost voor rijtuigen in Brussel-Leopoldswijk. In afwachting van de verschroting stond het uitgeweken in de wagenwerkplaats van Schaarbeek. Het remmershuis en de treeplanken zijn reeds verwijderd. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 september 1981.

TOURNAI

Gisteren



Op 24 mei 1906 poseert het type 18 nr. 2686 (2B) voor de fotograaf op de draaischijf van Tournai. Vandaag vinden we op dezelfde plaats een parking terug terwijl de huizen aan de Boulevard du Nord gemoderniseerd zijn of vervangen door moderne gebouwen. Deze loc, gebouwd door Hanrez, is op 25 juni 1902 aan de Belgische Staatsspoorwegen afgeleverd. Zij is spoorloos verdwenen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Van het type 18 werden 134 exemplaren gebouwd tussen 1902 en 1905 door verschillende leveranciers. Zij onderscheidden zich van het type 17 door een beetje grotere haard, een stuurcabine met drie gescheiden ruiten en geremd loopdraaistel. Ze ontwikkelden 880 pk en wogen rijvaardig 53,5 ton. Oorspronkelijk waren deze loc's toegewezen aan de stelplaatsen van Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Arlon, Liège, Verviers, Kortrijk en Gent-Ledeberg. Ze trokken directe treinen op alle hoofdlijnen.

Foto : R. DESCLEE, verzameling Bruno. DEDONCKER / TSP.

Vandaag



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

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

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

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

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

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

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

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



Autorail diesel / Motorwagen

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

Train à Vapeur / Stoomtrein

	10.10	13.30	16.10
Ciney SNCB			
Halloy			
Braibant	10.17	13.37	16.17
Senenne*			
Spontin	10.31/10.35	13.51/13.55	16.31/16.35
Dorinne-D.	10.43/11.00	14.03/14.16	16.43/17.00
Purnode	11.08	14.24	17.08
Purnode	11.11	14.27	17.11
Dorinne-D.	11.19	14.35	17.19
Spontin	11.27/12.10	14.42/15.20	17.27/18.10
Senenne*			
Braibant	12.24	15.34	18.24
Halloy			
Ciney SNCB	12.32	15.41	18.32



ONZE UITSTAPPEN

Voor groepen van minstens 30 personen

"Au Fil du Bocq"

Uitstap per trein, bezoek aan de watermolen van Spontin, maaltijd, bezoek aan "Brasserie du Bocq" en degustatie. Prijs per persoon: € 35 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites).

"Le Train Buissonnier"

Uitstap per trein, bezoek aan het dorpje Crupet (een van de mooiste van Wallonië), gastronomische maaltijd in de herberg Dol Besace.

Prijs per persoon: € 37 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites).

"Village et Terroir"

Bezoek aan de mosterdfabriek Bister "L'Impériale" te Jambes, maaltijd in de mosterdfabriek, begeleide wandeling door Spontin en de watermolen, rit met de trein. Prijs per persoon: € 34,50 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites)

organisatie van **Tourisme et Tradition asbl**
(+32)496/43.77.38 - info@tourisme-et-tradition.be

"Entre Bocq et Meuse"

Uitstap per trein, maaltijd op het eiland van Yvoir, bezoek aan "Brasserie du Bocq" en degustatie.

Prijs per persoon: € 30 alles inbegrepen (behalve dranken en transport tussen de sites)

"Héritage Ferroviaire"

Eenvoudige treinrit met commentaar voor alle gelegenheden: verjaardag, huwelijk, jubileum, ...
Prijs: op aanvraag.

Brocante / Rommelmark te Spontin

Parking difficile à Spontin, possibilité de stationnement à Ciney et Braibant.
Parking zéér moeilijk te Spontin, parkeerplaats mogelijk te Ciney en Braibant.

Trains diesel et Autorails
Dieseltreinen en motorwagen

03/08/2008

Grande Brocante
de Spontin

500 Exposants

Vertrek uit Ciney elk uur vanaf 8.05
t/m 18.05.

Dienstregeling in rechte kolom
(laatste vertrek vanuit Spontin
naar Ciney om 19.30)

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

* Senenne: Halte op aanvraag - verwittig de bestuurder !

AGENDA

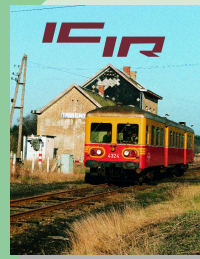
> Op 6 juli, 3 augustus, 7 september,
5 oktober en 2 november

Te Purnode, bij de aankomst van de trein rond 10.50: begeleide wandeling in de vallei van de Bocq tussen Purnode en Dorinne-Durnal of Spontin. Prijs: gratis.

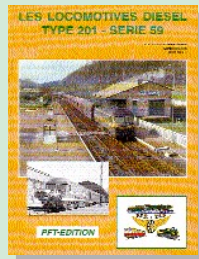
> Op 3 augustus: Grote rommelmarkt te Spontin.

> Op 30 november : Sinterklaastrein.

> Op 7 december : Historische trein van Brussel naar Spontin ter gelegenheid van de kerstmarkt te Spontin. Reservatie noodzakelijk.



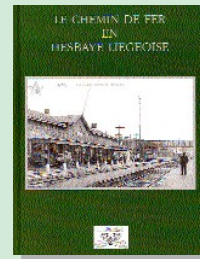
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's
 € 35,00 - Kp 2



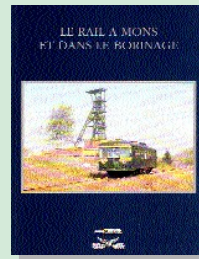
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



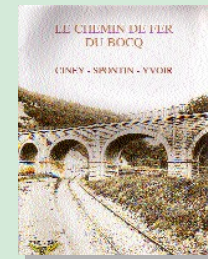
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Beschrijving van alle spoorlijnen van de ster van Ath.
 A4 - 268 pagina's
 252 foto's - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



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



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



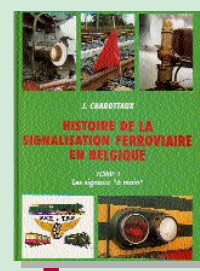
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 Lijn 128, gisteren en vandaag
 A4 - 82 pagina's
 107 foto's
 € 16,95 - 550 g



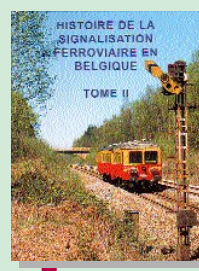
Autorails - motorwagens 1980-2005 - I
 Fotoboek over de motorwagens NMBS in de periode 1980-2005. Deel 1 toont de reeksen 40, 41, 43, 44 en 45.
 112 pagina's - harde kaft
 106 kleuren foto's
 € 25,00 - 700 g



Autorails - motorwagens 1980-2005 - II
 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
 € 25,00 - 700 g



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seininrichting.
 A4 - 256 pagina's
 220 foto's
 € 35,00 - Kp2



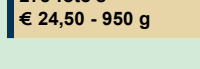
SPOORBOEKJE 1940
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - € 6,50 - 250 g



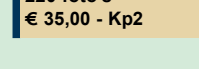
ONZE SPOORWEGEN 1
 De meerspannigen
 Fotoboek over de Belgische en buitenlandse meerspannige locomotieven op het Belgische net.
 132 pagina's - harde kaft
 126 kleurenfoto's
 € 27,00 - 750 g



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



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

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
 TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderijen van de lijndiesels. Eéntalig Frans.
 A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans.
 Gekartoneerde kaft
 € 59,00 - Kp 5

Op de Baan

OP DE BAAN

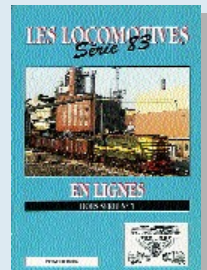
- abonnement 2008 (met ingang van 01-01-2008)
 - België € 36,00
 - buitenland (binnen Europa) € 42,00
 - buitenland (buiten Europa) € 49,00



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

verzamelband voor OP DE BAAN € 11,50 Kp 2

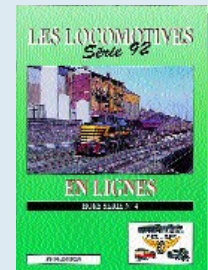
EN LIGNES - hors série



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



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



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