

OP DE BAAN



TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
Nr. 90 - APRIL 2009 - 2 8,50

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Voorwoord

werd op 14 en 15 februari succesvol ingezet met verschillende stoomtreinritten naar aanleiding van Sint-Valentijn. De datum speelde ons voordeel omdat deze manifestatie op de feestdag zelf kon worden georganiseerd. De drie treinen, met vertrek vanuit Gent, Brussel, waren volledig uitverkocht.

ging werd bovendien uitgebreid met twee fraaie machines: het Ministerie van Landsverdediging vertrouwt ons, voor een periode van jaar, het beheer toe van haar locomotief type V36 die in Kapellen niet meer gebruikt wordt. Ondertussen is ze in haar nieuwe thuis-Ghislain aangekomen. Ook de 2201 komt de gelederen versterken. Deze locomotief bevindt zich nog te Stockem.

vaststellen dat de drie aangekondigde boeken intussen van de persen zijn gerold. Tot slot werken we volop aan de voorbereiding van de Bocq-lijn en bereiden we de dagen van het patrimonium voor, waarvan het thema dit keer aansluit bij onze activiteiten.

kunnen we dankzij Uw steun onze doelstellingen bereiken. Aarzel dus niet om deel te nemen aan onze speciale reizen en onze Saint-Ghislain of op de Bocq-lijn.

el leesgenot.

EEN EEUW STOOM 3

432



maat 26 x 21 cm - 136 foto's waarvan 8 in kleur, gekartoneerde kaft - gebonden met linnendraad. talige teksten Frans-Nederlands : €32 + verzendkosten 750 g Mededeling: "Stoom 3"

HET OPENBAAR VERVOER IN BELGIË

445



Formaat A4 - 287 pagina's - meer dan 300 foto's, documenten en kaarten. Harde, gekartoneerde kaft - gebonden met linnendraad. Prijs : 145 + verzendkosten €5,80 (118 buitenland) Mededeling: "Openbaar Vervoer"

Zoekertjes

advertenties : gratis voor abonnees. et-abonnees : 1 3 voor 5 lijnen (elke 40 karakters, spaties of leestekens). komende lijn wordt er 1 1 aangere- foto's en tekeningen : 1 15 per stuk.

sadvertenties : 1 25 per vak van 6 Foto's / tekeningen : 1 25 / stuk. en per post, fax of e-mail.

OP: tijdschrift "Train Miniature Maga- 0 t/m 77; onberispelijke staat. paul DESSAUVAGES 9, Rue René et Mullie B-7700 LUINGNE. jean-paul.dessauvages@skynet.be (0) 56 84 .27 33.

OP : bouwdozen in nieuwe staat. 1/87 : locomotief Baureihe 03 Revell 1/6; Big Boy Revell nr. 2166; Scania wagen van Kibri, nr. 10218; Daf vracht- van Kibri nr. 10458; vrachtwagen + er Kibri nr. 10120. Schaal 1/72 : High tractor M5; Raf Emergency Set Amifix.

TSP-agenda

- **Zaterdag 9 mei**: ruilbeurs in "le Musée du Rail" te St.-Ghislain;
- **Zaterdag 16 mei**: TSP-reis;
- **Zaterdag 27 juni**: TSP-reis;
- **Zaterdag 12 en zondag 13 september**: dagen van het Patrimonium, ons "Espace Train - Musée du Rail" te St.-Ghislain is geopend;
- **2 april, 19 mei, 1 juni, alle zon- en feestdagen van juli t/m oktober**: ritten op "le Chemin de fer du Bocq" tussen Ciney en Purnode.

P.T.V.F.

Het nieuwe seizoen bij "le Petit Train à Vapeur de Forest" begint op 18 en 19 april 2009 met een groot stoomfestival.

Inlichtingen : PTVF, Neerstalle- steenweg 323B, B-1190 Brussel

Rechtzettingen

- **OP DE BAAN 88 pagina 40** : de foto bovenaan werd niet gemaakt aan de Thunersee, maar aan de Zugersee.
- **OP DE BAAN 89 pagina 60**: de foto bovenaan moet zijn "70 jaar gele- den..." De foto dateert van 12 november 1955. De type-aanduiding van de motorstellen is deze van de jaren 1950. Oorspronkelijk was er geen 1ste klasse aanwezig. (CD + BC).
- **OP DE BAAN 89 p. 64** : de locomotieven 001 en 002 werden niet door Cockerill gebouwd, maar wel door Sächsische Maschinenfabrik in 1881/1882. Ze bestaan nog steeds te

AS.MO.CO

AS.MO.CO organiseert op 26 april 2009 van 9 tot 13 uur de 56ste internationale ruil- beurs in de zaal St. Raphaël te Aywaille. INFO : AS.MO.CO (011 222 50 40)

OP DE BAAN

Tweemaandelijks tijdschrift, uitgegeven door vzw

TSP

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM



Hoofredacteur : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Redactiecomité

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

Met dank aan (in alfabetische volgorde)

Patrice AIROLDI, Michel AMOND, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Marco CACOZZA, Henri CHAUVEHEID, Michel CLAUD, COCKERILL, Simon DERIDDER, Michel DE ESCH, Peter EMBRECHTS, Philippe en Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Tim HAESVOET, Michel HANSENS, Marc HUYBENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Raphaëlle GILLES, Tom LAUWEREINS, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Serge MATEY, Christophe MAURICE, Tomas MEYER-EPPLER, Georges NEVE, de NMBS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Philippe PIRNAY, Ivo RAAB, Yves REYNAERTS, Chr. RUQUOY, SKODA, Michel SIMAR, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Marc STRIFFELER, Patrick TASSIGNON, katlein TORFS, Chr. VANHECK, Tim VAN ROOY, Marijn VOCKE, Bernard WILLEN.

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
✉: pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

BTW-nummer : BE 435.339.562

Abonnement 2009

Om "OP DE BAAN" zes maal per jaar te ontvangen volstaat het om jaarlijks een som van 1 36 (buitenland 1 42) te storten volgens de hieronder vermelde modaliteiten, met de vermelding : "ABO 2009". Het abonnement begint met het eerste nummer van het jaar, ongeacht de datum van de storting.

Betalingsmodaliteiten

- Indien u in België woont, volstaat het om de gewenste som te storten op bankrekening 001-1201789-35 van TSP te Brussel.
- Vanuit het buitenland zijn er meerdere mogelijkheden :
 - u kan het bedrag overschrijven: BIC-code van onze financiële instelling is GEBABEBB, ons IBAN-rekening-nummer BE57 0011 2017 8935;
 - u kan met Visa of Eurocard betalen waarbij u ons uw naam en adres, het nummer van de kaart, de som in euro, de geldigheidsdatum van de kaart en uw handtekening laat geworden;

Adreswijziging

Het volstaat om ons uw nieuwe coördinaten mee te delen.

Briefwisseling

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

Actief meewerken?

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

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

Drukkerij

Gedrukt in België door Geers Offset nv, Oostakker

Wettelijk depot bij verschijning

VOORPAGINA

FOTO 90-01 In januari 2009 werd de TSP-collectie aangevuld met de 2201. Op de foto sleept zij een *direct Mons - Liège*. Utrit Manage, 25 maart 1983. Pierre HERBIET.

OP DE BAAN 90 - APRIL 2009

inhoud



9

De WR360C14K bij TSP



16

Geen 55'ers meer in commerciële dienst



40

Het GTW-gamma van Stadler



56

Ex-C3tr-rijtuigen van de NMBS



2 Voorwoord

4 News TSP

6 twee nieuwe locomotieven

12 Belgische actualiteit

12 statistieken

12 locomotieven

16 de dieseltractie onthoofd reeks 57 - G2000

22 motorstellen - motorwagens

23 de poststellen verlaten Oostende

24 HST

26 rijtuigen - wagens

27 allerlei

28 de GEN-werf

30 allerlei

34 privémaatschappijen

38 schrappingen

40 Buitenlandse actualiteit

40 het GTW-gamma van Stadler

48 Oostenrijk

50 Frankrijk

51 Zwitserland

52 Italië - Telex

53 Dit is Belgisch

54 Spoorse beelden uit Peru

56 De rijtuigen ex-DR C3tr

62 Er was eens...

64 Jeugdherinneringen

66 TSP-Boetiek

ACHTERPAGINA

FOTO 90-03

Eén van de laatste mooie treinen die gesleept werd door de reeks 55: Antwerpen-BASF - Ludwigshafen. 5528 + 5517, Testelt, 10 januari 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN

FOTO 90-02 Landsverdediging heeft het beheer van de "V36" WR360C14K, sedert 1960 gekazerneerd te Kapellen, in beheer gegeven aan TSP. Op 6 februari werd zij door de 202.020 en 1603 overgebracht naar Saint-Ghislain. TSP.



REIZEN

zaterdag 14 en zondag 15 februari
"Sint-Valentrein"

De Valentrein kende in 2008 een groot succes. Hierdoor werd deze in 2009 weer ingezet, en zoals verwacht waren er weer veel koppels geïnteresseerd om Valentijn op een originele manier te vieren. Er waren in totaal drie ritten. Op zaterdag werd vertrokken vanuit Gent en Brugge, op zondag vanuit Brussel-Noord. In de twee K-rijtuigen van TSP konden de koppeltjes genieten van een driegangmenu met aperitief en koffie. Het feestmaal werd professioneel opgediend door vrijwilligers van TSP.

TSP kon zelfs meehelpen aan een huwelijksaanzoek.

De drie treinen waren helemaal volgeboekt, wat overeenkwam met het opdienen van 210 maaltijden, klaargemaakt door een Brusselse traiteur en vervoerd in containers. Wat ook niet mag vergeten worden zijn de 150 km in het machinistenhuis van de P8. Tijdens de ritten met de tender vooraan is er geen bescherming voor het personeel terwijl er in de vroege uurtjes -3°C kon afgelezen worden op de thermometer.

Iets heel anders was de driedaagse reis die de V36 ondernomen heeft om overgebracht te worden van Kapellen naar Saint



Romantiek en magie in onze Valentrein. Een onvergetelijke ervaring, zeker voor de jongste deelnemers. TSP / Katlein TORFS.

Ghislain, alsook de overbrenging van materieel naar Ciney.

vertoont tekenen van slijtage en moet preventief vervangen worden.

MATERIEEL

Een beknopt overzicht van werkzaamheden aan het materieel:

5149

Na deskundig onderzoek is de locomotief teruggekeerd vanuit Salzinnes. Deze zal snel terug in dienst genomen worden in haar huidige staat. Zij is operationeel maar er moet een kleine herstelling worden uitgevoerd aan één van acht cilinderkoppen alvorens zij effectief getest wordt. Een van de twee ventilatoren van de tractiemotoren

5183

Eind februari zal deze locomotief voorzien worden van haar definitieve livrei. Er werden al twee pogingen ondernomen, maar telkens hechtte de verf niet naar behoren. De tekortkomingen aan het hoogspanningscircuit zijn opgelost door het reinigen van de elektrische kast. De test met 1000 Volt gaven daarover uitsluitel. De locomotief zal in principe tegen de lente rijvaardig zijn.

1603 CFL

De renovatie van stuurpost 1 werd op het

De eerste TSP-reis vond plaats op 14 en 15 februari ter gelegenheid van Valentijn. Er werden in totaal drie treinen ingelegd: op zaterdag 14 februari een heen- en terugrit Gent - Ronse en een heen- en terugrit Gent - Brugge. Op zondag 15 februari was er een vertrek vanuit Brussel. Via Mechelen, Lier en Aarschot terug naar het vertrekstation. De trein bestond uit vier TSP-rijtuigen: twee K-rijtuigen waarin de maaltijden werden opgediend, ons buffetrijtuig en het technisch begeleidingsrijtuig voor de 64.169. De tractie werd verzorgd door de P8 en de 202.020 zodat de machines niet moesten worden rondgezet. Onze P8 reed voor de eerste maal aan 80 km/h! Op volle snelheid door Eine op lijn 86 tussen De Pinte en Oudenaarde. Peter EMBRECHTS.



einde van het jaar afgerond, met ondermeer het bekleden van de vloer. Tijdens de kerstreis werden problemen vastgesteld met de hoogspanning (verliesstroom tussen de elektrische geleiders en de kast van de machine). De hoofdgenerator en zijn koolborstelhouders werden grondig gereinigd maar dit bracht niet het beoogde resultaat. Na het afkoppelen van de tractiemotoren kwam een isolatiefout aan het licht, eigen aan deze krachtbronnen. De kast zal moeten gelicht worden om de fout exact te situeren en te herstellen.

Buffetrijtuig 9001

De assen hadden hun limietdatum voor revisie bereikt. TSP heeft daarom vier assen gekocht en deze laten reviseren zodat we weer 15 jaar kunnen rijden. Het rijtuig werd in februari gelicht om zo de assen te vervangen. De oude assen zullen later gereviseerd worden en onder een ander rijtuig geplaatst.

K1-rijtuig 21125

De grondige vernieuwing en ombouw tot buffetrijtuig vordert met rasse schreden: alle ramen werden vernieuwd. De vrijwilligers werken het nieuwe interieur af. Enkel de draaistellen en de buitenzijde moeten nog worden afgewerkt.

Bij Belgorail werd een dossier ingediend tot erkenning en inschrijving van dit voertuig.

4602

Gedurende de winter werden de herstelingswerkzaamheden aan de kast verder

Onze P8 in actie voor de eerste Valentrein te Nukerke (Maarkedal) kort voor de inrit van de Louise-Marietunnel op lijn 86 Oude-naarde - Ronse. Peter EMBRECHTS.



Tijdens de drie ingelegde ritten was de inzet van het buffetrijtuig noodzakelijk. Felicitaties voor de voltallige ploeg. TSP / Katlein TORFS.

gezet. Alle ramen zijn verwijderd om behandeld te worden tegen de vergevoerde corrosie. Elk raam wordt in de 4 hoeken doorgesneden, behandeld in de werkplaats en daarna terug aan elkaar gelast. Ondertussen is men al begonnen met de raamprofielen terug te monteren.

P8

De locomotief heeft zijn jaarlijkse reinigingsbeurt van de ketel achter de rug als ook de technische keuring, uitgevoerd door het controle-organisme van AiB-Vinçotte.

Belgorail heeft deze locomotief gecertificeerd: ze mag nu 80 km/h rijden (voordien was dit 40 km/h).

M1-rijtuigen

Het interieur van het M1-rijtuig 43.045 is bijna gerestaureerd.

Het rijtuig zal worden ingezet op lijn 128 tijdens het komende toeristische seizoen. De buitenzijde is reeds afgewerkt.

Chemin de Fer du Bocq

Het programma voor de zomer is reeds helemaal klaar, u vindt dit in het midden van ons tijdschrift. Begint het al te kriebelen? Breng gerust een bezoek met Pasen, of sluit je aan bij één van de vele medewerkers. Info: Xavier Vermeire : +32 (0) 479 91 05 26



Twee nieuwe locomotieven in de TSP-collectie



De 2201 met de internationale trein 282 Amsterdam CS - Paris-Nord aan de haak te Kijkuit op 22 februari 1982. Pierre HERBIET.

Onze verzameling werd uitgebreid met twee locomotieven: de 2201 en de diesellocomotief type V36 van Landsverdediging. Na de 1805 wordt de 2201 dus onze tweede elektrische locomotief.

Hier volgt een kort overzicht van de levensloop van beide machines:

122.001 - 2201

De 2201 werd in januari 2009 door TSP overgenomen. Ze bevindt zich nog in Stockem in afwachting van haar overbrenging naar ons museum in Saint-

Ghislain.

De zeer positieve ervaringen die met de elektrificatie van de lijn Antwerpen - Brussel in 1935, en van de lijn Brussel - Charleroi in 1949 werden opgedaan, overtuigden de NMBS ervan dat de hoofdassen van het net het best met elektrische tractie konden uitgebaat worden. Volgende lijnen zouden het eerst met bovenleiding worden uitgerust:

- 50A Brussel-Zuid - Gent-Sint-Pieters (27 februari 1954) - kust (Oostende op 26 juni 1954, Blankenberge op 17 juli

1954, Knokke op 23 mei 1955);
- 36 Brussel-Noord - Liège-Guillemins (op 17 oktober 1954 ingehuldigd tot Leuven en op 2 oktober 1955 verlengd tot Liège);
- 53 Mechelen - Leuven (1 januari 1956);
- 161-162 Brussel-Noord - Luxembourg (ingehuldigd tot Ottignies op 14 januari 1956, tot Namur op 29 januari 1956 en tot Luxembourg op 29 september 1956).

Om dit programma mogelijk te maken, plaatste de NMBS begin 1952 een groot order voor elektrisch materieel bij de "Association des Constructeurs Electiciens", een groep bestaande uit ACEC (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi) en SEM (Société d'Electricité et de Mécaniques) :

- 79 tweeledige motorstellen van het type 1954 (228.050 t/m 128) voor de stoptreinen ;
- 38 tweeledige motorstellen van het type 1955 (228.502 t/m 539) voor de directe treinen;
- 22 tweeledige motorstellen van het type 1956 (228.129 t/m 150) met een inox kast (de Budd's)

FOTO BD-168

De 122.001 gefotografeerd in Brussel-Zuid tijdens haar eerste testrit op 22 januari 1954.

Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.





FOTO 90-06 ZW De 2201 met een omnibus Brussel - Aalst te Sint-Martens-Bodegem op 12 april 1979. Enkele dagen later zou deze locomotief naar de Centrale Werkplaats van Mechelen worden overgebracht voor een grote revisie waarbij ze haar gele schildering kreeg. Eric VAN HOECK.

- 50 locomotieven van het type 122;
- 83 locomotieven van het type 123;

De locomotieven van het type 122, de latere reeks 22, waren gebaseerd op de succesvolle prototypes 120.001 t/m 120.003 (de latere 2001 t/m 2003 en vervolgens 2801 t/m 2803). Ze waren ontworpen om zowel reizigers- als goederentreinen te slepen. Ze werden gebouwd bij de Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

De 122.001 werd als eerste op 29 december 1953 in dienst gesteld in de

werkplaats elektrische tractie te Schaarbeek. Gedurende haar eerste jaren veranderde ze enkele malen van standplaats :

- Brussel-Zuid op 17 februari 1954
- Oostende op 29 juni 1954
- Kinkempois op 16 januari 1956
- Oostende op 1 juli 1957.

Na ruim tien jaar keerde ze op 28 april 1967 terug naar Kinkempois.

Op 1 januari 1971 werd ze omgenummerd tot 2201.

Vanaf 30 november 1971 vinden we de 2201 weer in Brussel-Zuid waar ze het grootste deel van haar leven zal doorbrengen. Pas op 2 mei 1985 volgde een nieuwe overplaatsing naar Saint-Ghislain, gevolgd door Monceau op 31 oktober 1995. Deze werkplaats gaf na haar sluiting op 5 maart 2000 het onderhoud van de 22'en door aan Charleroi-Sud.

De 2201 werd uiteindelijk op 14 december 2003 buiten dienst gesteld: een halve eeuw na haar levering.

Tijdens haar loopbaan droeg ze de vier livreeën van de elektrische tractie :

- twee tinten groen;
- de groene livree (28 april 1967);
- de gele livree, waarbij ze ook dubbele koplampen kreeg (3 december 1979);
- de blauwe livree, die ze het langst zou dragen (16 november 1988).

De 2201 bevindt zich nu dus in de collectie van TSP. Voorlopig blijft ze in haar huidige toestand in afwachting van een volledige restauratie binnen enkele jaren.

FOTO 90-07 Een algemeen zicht op de 2201. Machelen, 3 oktober 1978. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



NEWS



IDENTITEITSKAART

Naam : 122.001 later 2201
Geboorteplaats : Nivelles
Geboortedatum : 29.12.1953
Ouders : ACEC-SEM-AMN
Adressen: 29-12-1953 Schaarbeek
17-02-1954 Brussel-Zuid
29-06-1954 Oostende
28-04-1967 Kinkempois
30-11-1971 Brussel-Zuid
02-05-1985 Saint-Ghislain
31-10-1995 Monceau
05-03-2000 Charleroi-Sud
14-12-2003
Met pensioen :
Heropstanding : januari 2009
Adoptiefouder : TSP



FOTO 90-09 → De 41776 Vilvoorde - Achères, herleid tot zijn elementairste vorm, is onderweg naar Quévy en werd gefotografeerd op 22 maart 1995 tussen Cuesmes en Frameries. Serge MARTIN.

FOTO 90-10 ↓ De 38847 Saint-Ghislain - Clabecq in de uitgraving van Neufvilles op 28 april 1993. Serge MARTIN.



FOTO 90-08 ↑ De 2201 voor een P-trein met bestemming Châtelet. Schaarbeek, 26 mei 2000. Pierre HERBIET.





De V36 van het Belgische leger

In november 2008 verkreeg TSP het beheer van de diesellocomotief van Landsverdediging, een V36 die werd ingezet op de militaire spoorlijn Kapellen - Brasschaat.

Na de Tweede Wereldoorlog behoorde deze machine tot de oorlogsbuit van het Britse leger. Ze werd in 1940 gebouwd door Orenstein & Koppel in Babelsberg (Berlijn) met het bouwnummer O&K 21141.

Ze behoorde tot een reeks van 311 locomotieven van het type WR360 C12, 14, 14K, 15 of 17 die voor rekening van de Deutsche Wehrmacht (Duitse leger) werden gebouwd. De typeaanduiding heeft de volgende betekenis :

- WR : WehrmachtsRegelspurige Locomotieven (normaalspoorlocomotieven voor het leger);
- 360 : het vermogen in PK;
- C : met drie assen;
- 12, 14, 15, 17 : de asdruk ;
- K : voor 10 exemplaren die waren uitgerust met een koelinstallatie voor de uitlaatgassen. Dit verminderde de kans op brand of ontploffingen in bijvoorbeeld munitie- en brandstofdepots.

De V36 van Landsverdediging behoorde tot het type WR360 C14K.

Na de oorlog waren deze machines over heel Europa verspreid. De meeste vormden de series V36 (later 236) van de DB en V36 (later 103) van de DR. Andere werden onder meer ingezet in Oostenrijk, Roemenië, Tsjechoslowakije, Denemarken, Frankrijk, Italië, Zweden, Joegoslavië en de VS.

In België werden drie locomotieven van dit type achtergelaten door het Duitse leger. Eén exemplaar werd overgenomen door de NMBS waar ze het nummer 231.01, later 231.001, kreeg (O&K 21118).

De twee andere machines werden gekocht door de "Société Anonyme des Carrières et Ciments Bataille" (later "Compagnie des Ciments Belges - CCB). Ze kregen de nummers CCB 215 en 216. Sinds 1993 behoren beide locomotieven eveneens tot de verzameling van TSP.

De locomotief van Landsverdediging werd dus niet in België teruggevonden, maar wel degelijk in Duitsland.

IDENTITEITSKAART

Naam: 42.550
 Geboorteplaats : Babelsberg
 Geboortedatum : 1940
 Ouders : O&K
 Adressen: 1940 Wehrmacht
 1946 Brits leger in Duitsland
 19-- Verkocht aan het Belgisch leger - kazerne van Soest
 1960 Kamp van Kapellen
 2009 TSP Saint-Ghislain
 Adoptiefouder : T.S.P.



De WR 360 C op 24 november 1961 te Hoogboom in de kazerne van het Spoorwegbaljon. Met uitzondering van enkele kleine details, bevindt zij zich nog in originele Duitse uitvoering. Naast de rechter koplamp (in de rijrichting) draagt zij een zwarte rechthoek met het witte getal 387. Dit verwijst naar de cijfercode van de eenheid waartoe zij behoort: het 27ste Genie Bataljon. Naast de linker koplamp het logo van de binnenlandse strijdkrachten: een gele leeuwenkop op rode achtergrond en wit afgeboord. George NEVE.



NEWS



Het Belgische leger kocht de locomotief na de oorlog voor de bediening van een militair depot in Soest, waar ze het nummer 42.550 kreeg. In 1960 werd ze overgeplaatst naar Kapellen, waar ze twee stoomlocomotieven van het type 93 (ex-T9³) verving. Dit kamp ligt ten noorden van Antwerpen aan de militaire spoorlijn Kapellen - Brasschaat, die in het station van Kapellen aansluit op de lijn 12 Antwerpen - Essen.

Wie meer wil weten over deze locomotieven verwijzen we naar *EN LIGNES - hors série n°3*, een nummer dat nog steeds verkrijgbaar is in onze boekenwinkel (zie pagina 66).

In 2008 zocht Landsverdediging, dat de locomotief niet meer nodig heeft, een geïnteresseerde vereniging om haar te bewaren. Het is TSP dat nu voor het beheer instaat.

FOTO 90-11 →

*De 1603 van de CFL trok de WR360C 14K uit de loods. Het was ongetwijfeld de eerste keer dat twee voormalige CFL-locomotieven in een Belgisch militair domein te zien waren !
Kapellen, 6 februari 2009
TSP / Philippe GOUSSET.*

FOTO 90-12 ↓

*De drie locomotieven gefotografeerd tijdens de rangeringen voor het vertrek.
Kapellen, 6 februari 2009.
TSP / Marc HUYBENS.*



De locomotief tijdens een opendeurdag in Brasschaat op 11 september 1994. Op de voorzijde zien we drie opschriften. Linksboven staat het "transport"-insigne bestaande uit een geel wiel op een rode achtergrond en in een wit kader; rechtsboven het logo van de binnenlandse strijdkrachten (gele leeuw op rode achtergrond in een wit kader) en daaronder het nummer 42.550 in de vorm van een normale nummerplaat van de landmacht. Op de zijkant zien we een insigne met een gevleugeld wiel op een rode en blauwe achtergrond in een wit kader. Het gaat hierbij om een niet-reglementair logo dat verwijst naar de spoorwegen (SW - CF = Spoorwegen - Chemin de Fer). Op de stuurpost tenslotte zien we het insigne van de eenheid die de machine inzet: Binnenlandse Transporteenheid. Dit bestaat uit een gele zon op zilveren achtergrond die boven een spoorlijn (zwart en wit), een waterweg (blauw) en een weg (rood) staat. Yves REYNAERTS.





Zij verliet het kamp van Kapellen op vrijdag 6 februari 2009, ingesloten tussen de 202.020 en de 1603 van TSP. Omdat de overbrenging naar Saint-Ghislain geschiedde aan een maximale snelheid van 20 km/h werd het konvooi uitgeweken te Antwerpen-Schijnpoort. De rest van het traject werd afgelegd tijdens de nacht van zaterdag op zondag, aan 20 km/h.

Zij zal haar militaire uniform behouden en zal later het gezelschap krijgen van haar twee zusterlocomotieven die werden ingezet bij CCB.



FOTO 90-13 ↑ De drie locomotieven op de militaire lijn tussen het kamp en het station van Kapellen.

TSP / Marc HUYBENS.

FOTO 90-14 → De drie locomotieven dwarsen de Koning Albertlei te Kapellen.

TSP / Tim HASEVOETS.

De WR360C14K zal de hoofdattractie zijn tijdens onze volgende opendeurdag in Saint-Ghislain op 9 mei 2009. Een niet te missen evenement !

FOTO 90-15 ↓ Een duidelijk beeld van de WR360C 14K. Vergeleken met de foto uit 1994 (linker pagina), zien we dat ze nieuwe koplampen en een nieuwe gele sierlijn heeft gekregen. Een deel van de opschriften is echter verdwenen.

TSP / Dave HABRAKEN.



RECHTZETTINGEN	UIT REVISIE	VERNUMMERING	
OP DE BAAN 89 : tabel p. 17: voor de 5703 t/m 5705 staat er: VSTF, moet zijn VSFT	304 : 01-12-08 RI	665 : → 960 : 19-12-08	FHS : Hasselt
BUITEN DIENST 2632 : te precisieren GCR	368 : 15-12-08 RI	MUTATIES 355 à 367 : NK → FHS 13-12-08 413 à 415 : FHS → FKR 13-12-08 635 à 640 : FKR → NK 13-12-08	FKR : Merelbeke FM : C.W. Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaarbeek GCR : Charleroi-Sud GF : autom. GF-koppeling GR : grote revisie I / INF : INFRABEL LC : comfort revisie LT : technische revisie 1 M CR : gemoderniseerd City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexing NK : Kinkempois RI : tussentijdse revisie RF : Rail Feeding VSFT : Vossloh (1) Rails & Traction, voor Congo-Brazzaville
LEASING 2830 : 01-09 FNND, ATC E186 222 Bombardier 34431 2831 : 02-09 FNND, ATC E186 223 Bombardier 34440 2832 : 02-09 FNND, ATC E186 224 Bombardier 34444 2833 : 02-09 FNND, ATC E186 225 Bombardier 34446 2834 : 03-09 FNND, ATC E186 226 Bombardier 34453 2835 : 03-09 FNND, ATC E186 227 Bombardier 34455	379 : 17-12-08 RI 385 : 09-12-08 RI 477 : 12-12-08 RI 478 : 09-01-09 RI 540 : 18-12-08 RI 618 : 18-12-08 RI 829 : 19-12-08 GR 960 : 19-12-08 CR 1186 : 16-01-09 RI 2009 : 11-02-09 GR 2107 : 28-01-09 GR 2346 : 08-01-09 LT 2379 : 13-02-09 LT 4101 : 06-02-09 RI 4164 : 23-01-09 RI	IN PARK 2553 : 15-03-09 FNND 2556 : 15-03-09 FNND 2557 : 15-03-09 FNND VERKOCHT 5508 : R&T 12-08 (1) 5537 : R&T 12-08 (1) 5538 : R&T 12-08 (1) AFKORTINGEN ATC : Angel Trains Cargo FAZ : C.W. Salzannes	

Locomotieven

reeks 11 - Benelux

- De TRAXX'en van HSA verzorgen momenteel slechts twee heen- en terugritten Amsterdam CS - Brussel-Zuid: IC B 9220/9221 en 9252/9253.

FOTO 90-16 De 1802 onderging de traditionele electro-magnetische compatibiliteitstesten onder 3.000 V tussen Ath en Silly op 7, 8 en 9 maart 2009. Wanneer dit nummer werd gedrukt, werd zij tussen Bertrix en Florenville getest onder 25 kV. Serge MARTIN, 8 maart 2009.

De beide rijtuigstammen zijn ingesloten tussen twee locomotieven. Enkel de 186 118, 119, 120 en 121 worden ingezet.

reeksen 15 en 16

- De definitieve buitendienststelling van de reeksen 15 en 16 is voorzien

voor december 2009.

- De situatie van de drie overblijvende locomotieven (1501, 1503 en 1504) is niet rooskleurig. Tijdens de maand januari heeft een blauwe 55'er meerdere malen de enige voorziene dienst van de omloop moeten uitvoeren (zie ODB 87 pagina 16).





Reeks 22 en 25: gedaan met rijden!

● Wanneer u dit leest is het mogelijk dat de 10 overblijvende locomotieven van de reeksen 22 (Charleroi-Sud) en 25 (Antwerpen-Noord) aan de kant geplaatst werden.

De drie locomotieven reeks 22 van Kinkempois die ingezet werden voor het opduwen van treinen op de hellende vlakken van Liège (2226, 2229 en 2248) zijn ook buiten dienst gesteld. De 2248 sneuvelde in januari, de 2226 en 2229 volgden op 2 februari. De 2381 en 2383 werden aangeduid als plaatsvervangers.

Dus alweer twee reeksen die na een lange loopbaan zullen verdwijnen van het Belgische spoorwagtoneel. TSP heeft de 2201 aangekocht (meer hierover in TSP - News pagina.6-8).

De extreme koude die over België heerste tijdens het eerste deel van januari zorgde voor de nodige problemen. Met temperaturen tot -20°C en zelfs lager werd het uiterste gevraagd van het materieel. Niet minder dan 42 locomotieven van de reeks 13 waren gelijktijdig onbeschikbaar, een absoluut record! Op 6 januari 2009 sleept de 2503 uitzonderlijk M6-dubbeldeksrijtuigen, hier gefotografeerd ter hoogte van Epegem op lijn 27, richting Brussel.

Armand BEERLANDT.

reeks 25.5

● Sinds 2 februari 2009 neemt de inzet van deze reeks nog verder af, de beurtregeling kent nog slechts één dag:

44600 ①-⑥ FNND 07.50 - XNKFH 09.18

44800 ①-⑥ XNKFH 10.00 - FNZG 11.28

44805 ①-⑥ FNZG 15.23 - XNKFH 16.49

44603 ①-⑥ XNKFH 18.30 - FNND 19.35

48806 ⑥ XNKFH 18.28 - FIZ 20.08

Afkortingen:

FIZ: Muizen

FNND: Antwerpen-Noord

FNZG: Antwerpen-Schijnpoort

XNKFH: Rotterdam-Kijfhoek

Depuis le 15 mars, les 2553, 2556 et 2557 sont garées en parc. Pour le mois de juin, toute la série sera placée en parc.

reeks 26

● De NMBS heeft besloten om eerst de locomotieven van de reeks 26 buiten dienst te stellen en dit zelfs voor de reeks 23. De hoofdredenen zijn de oplopende onderhoudskosten van de draaistellen, alsook de problemen met de remming, waardoor de snelheid bij losse rit nog steeds beperkt is tot 80 km/h. Indien deze plannen worden doorgevoerd, gebeurt dit tot genoegen van veel bestuurders, daar de locomotieven niet echt geliefd zijn.

● De 2632 is reeds buiten dienst gesteld na een aanrijding met een vrachtwagen op een overweg in de omgeving van Brugge.

reeks 28 TRAXX

● 26 locomotieven (2804 t/m 2829, geleverd in 2008) waren op 14 december 2008 in dienst. De 14 volgende exemplaren zullen in de loop van 2009 geleverd worden. Met maandelijks twee exemplaren zullen alle locomotieven eind juli 2009 bij de NMBS in dienst zijn.



Het "Benelux"-stuurstandrijtuig 50 84 28 70 105-8 in de HSA-kleuren. Dit zou een initiatief zijn van één personeelslid van HSA. IC B 9229 Brussel-Zuid - Amsterdam CS bij de irrit van Antwerpen-Berchem, 4 februari 2009. Walter PINET.

Naar aanleiding van de indienstname van de elektrische tractie tussen Montzen en Aachen West werd door de NMBS op 20 december een speciale trein ingelegd tussen Brussel-Zuid en Aachen Hbf. Deze trein reed via Hasselt, Montzen en Aachen West (met frontverandering). Het ging om zeven I10-rijtuigen en een restauratierijtuig ingesloten tussen de 2802 en de 2828. De foto toont de trein bij de afdaling naar Aachen West. Philippe GOUSSET.





FOTO 90-90 De 1802, de eerste locomotief van de reeks 18, is op 28 februari 2009 aangekomen te Schaarbeek. Ze werd door de Class 66 MRCE 653.05 van de Ruhrbahn overgebracht. Op 3 maart volgde de voorstelling aan de directie in de rijtuigenwerkplaats van Schaarbeek. Op 7, 8 en 9 maart vonden testen plaats te Coucou nabij Silly (electromagnetische compatibiliteitstesten). Het volgende weekend werd zij getest onder 25 kV te Epioux (tussen Bertrix en Florenville). Ondertussen werd de 1860 op 22 februari overgebracht naar het testcentrum van Wildenrath. Nicolas GOUSSET.

FOTO 90-17 De 1801 werd uitvoerig getest te Velim in Tsjechië in de periode december 2008 - maart 2009. Het testcircuit is 14 km lang en is geschikt voor testen aan hoge snelheid. De 1801 reed reeds rondjes aan 200 km/h. Op 8 februari 2009 werden de remmen grondig uitgeprobeerd. Links het eerste HSA-stel reeks V250 dat in de toekomst zal worden ingezet op de verbinding Brussel - Amsterdam. Eric VAN HOECK.



reeksen 52-53-54 : het einde!

● Er werd uiteindelijk beslist om de locomotieven van reeks 55 af te staan aan TUC-Rail, ter vervanging van de reeksen 52, 53 en 54 die hun beste jaren hebben gehad. Zo zijn de 5503 en 5531 te Schaarbeek toegekomen op 21 februari om de opleiding van de bestuurders te starten. In de loop van januari werden de 5209, 5211, 5302, 5313, 5315, 5316 en 5318 reeds buiten dienst gesteld, gevolgd door de 5301 en de 5403. De rest van de reeks zal op 15 maart worden uitgerangeerd.

reeks 55

● De 5508, 5537 en 5538 zijn verkocht aan Rails & Traction voor Congo-Brazzaville. Begin februari was men volop bezig met het herschilderen van de 5538 te Kinkempois. De livrei zal bestaan uit de nationale kleuren van Congo-Brazzaville en krijgt het nummer 1001.

reeks 73

● Eind 2008 kregen de bestuurders van Châtelet een opleiding op de locomotieven van reeks 82. De laatste 8 exemplaren van de reeks 73 (derde bouwschijf), die door B-Cargo worden gebruikt, zullen in de nabije toekomst vervangen worden.

reeks 82

● Zoals reeds vermeld in ons vorige nummer, werd de 8202 verkocht aan de schroothandelaar Kaiser te Courcelles. Zij zal gebruikt worden voor het uitvoeren van rangeringen op de terreinen van de schroothandelaar, die zich in de buurt van het station Courcelles-Motte bevinden op de lijn 124. De locomotief zal per vrachtwagen overgebracht worden van Schaarbeek naar het bedrijf DICK te Tubize waar een revisie zal plaatsvinden en ook een laagje verf zal worden aangebracht.

FOTO 90-20 De laatste dagen van de tweede bouwschijf van de reeks 73 (7336 t/m 7375) bij B-Cargo zijn geteld. De 15 overblijvende locomotieven zijn allemaal in park geplaatst op 14 februari 2009 (7336 en 7373 te Schaarbeek; 7337, 7346, 7349, 7358, 7361 t/m 7366 en 7374 te Charleroi-Sud). Op 30 januari 2009 bediende de 7337 het industrieterrein van Ghislenghien. Het is goed mogelijk dat dit de laatste rit was van een 73 (tweede bouwschijf) van B-Cargo. Pierre HERBIET.



FOTO 90-18 De 7383 en 7387, verkocht aan Rail Feeding (hernummerd tot 105 en 106), werden op 19 januari 2009 overgebracht van de werkplaats te Antwerpen-Noord naar Roosendaal. Een foto van de overbrenging bij doortocht te Heide. Pierre HERBIET.



FOTO 90-19 Ondanks verscheidene aanpassingen aan de omloop van de diesellocomotieven van de reeks 225 DB Schenker na 14 december 2008, werden deze nooit doorgevoerd. Hierdoor kwam de reeks 225 voor de laatste keer in België aan kop van trein 44565 tussen Kinkempois en Gremberg op 13 december. De 225 027 te Montzen, voor de gelegenheid voorzien van de nodige versiering. M. HANSENS.



2 februari 2009 : De dieseltractie is onthoofd!



FOTO 90-21 Op 25 november 2008 slepen de 5532 en 5540 een trein tussen Aachen West en Montzen. Over enkele dagen zullen de TRAXX'en deze taak van hen overnemen. Philippe GOUSSET.

2 februari 2009 zal een trieste plaats krijgen in de geschiedenis van de Belgische dieseltractie. Op die dag werden immers de laatste 55'ers uit de commerciële dienst teruggetrokken. Het tijdperk van de lijndiesel locomotieven, dat in 1955 begon, komt zo ten einde. Weliswaar blijven er nog een aantal machines uit dat roemrijke tijdperk actief, maar zij worden niet meer in de commerciële dienst ingezet (55 TVM, 62/63 TBL2, 62/63 Infrabel, 52-53-54 TUC-Rail).

De datum van 2 februari 2009 komt niettemin als een verrassing. Het leek erop dat reeks 55 nog tot in juni of juli respijt zou krijgen, omdat tegen dan alle 28'ers van B-Cargo in dienst zouden moeten zijn. De indienstname van de 28'ers verloopt echter behoorlijk vlot en heeft al geleid tot het vrijkomen van een aantal locomotieven van de reeks 77/78, die eerder dan verwacht de taken van de 55'ers konden overnemen.

Op 14 december 2008 kreeg de reeks 55 al een eerste grote klap, toen de elektri-

FOTO 90-22 Op 14 december 2008 zijn de 5532 en 5517 aangekomen te Montzen, met de allerlaatste trein die door een treinbestuurder van het depot Montzen werd gereden: de 40082 Novara - Genk. Hiermee viel het doek over het depot van Montzen. In de plaats kwam een nieuw bestuurdersdepot van B-Cargo te Aachen West. Michel HANSSENS.

sche tractie haar intrede deed op het baanvak Montzen - Aachen West. Hun inzetreeks werd toen tot slechts 10 dagen teruggebracht (in realiteit waren dit er zelfs maar 5, aangezien nagenoeg alle diensten met 2 locomotieven in treinschakeling werden uitgevoerd). Op dezelfde dag sleepten de 5532 en de 5517 de laatste dieseltrein vanuit het depot Montzen. Daarna verhuisde het B-Cargo-depot van Montzen naar Aachen West.

Op 14 december waren er in theorie nog 20 locomotieven van de reeks 55 geschikt voor commerciële diensten: de 5503, 5505, 5507, 5508, 5515, 5517, 5518, 5519, 5523, 5526, 5528, 5529,

5531, 5532, 5533, 5535, 5537, 5538, 5539 en 5540. Enkele van deze machines werden aan de kant gezet met defecten of verkocht aan *Rails & Traction*, waar ze voorbereid worden op hun verzending naar Congo-Brazzaville (de 5508, 5537 en 5538).

De inzetreeks van de 55'ers bestaat in feite nog steeds, maar dan in de meest eenvoudige vorm: één enkele ritdag. Zo kan de materieelkennis van de bestuurders behouden worden en blijven de locomotieven in rijvaardige staat.

Dit is vooral belangrijk voor de blauwe exemplaren, voor het geval dat zij een locomotief van de reeks 15 moeten vervan-



gen voor een dienst op lijn 42 Liège - Gouvy. In januari was dit zo goed als dagelijkse kost. De enige ritdag bevat slechts één dienst, die bovendien enkel op woensdagen is voorzien :

- **48567** Hermalle-sous-Huy 14.24 - Aachen West 16.36

- **48566** Aachen West 17.12 - Hermalle-sous-Huy 18.55

Aangezien een groot aantal locomotieven reeks 77/78 niet beschikbaar is wegens defect, kwam de reeks toch nog in actie na 2 februari. De NMBS heeft van de DB de toelating gekregen om deze reeks nog in te zetten naar Duitsland (tot in Aachen West) tot op 31 maart.

Alle 55'ers zijn echter nog niet aan schrapping toe. De gele 55'ers zullen worden ingezet voor TUC-Rail. De 5503 en 5531 zijn op 21 februari aangekomen te Schaarbeek hetgeen het einde van de reeksen 52, 53 en 54 voor gevolg heeft. De blauwe 55'ers blijven momenteel beschikbaar te Kinkempois (de 5531 zal echter terugkeren naar Kinkempois).

FOTO 90-23 → *Na de sluiting van het bestuurdersdepot te Montzen op 14 december 2008, werden de 55'ers bij het einde van de dienst te Aachen West aan de kant gezet. Sinds 2 februari 2009 behoort dit beeld echter alweer tot het verleden.* M. HANSENS.

FOTO 90-24 *Sinds 2 februari 2009 rijden de 55'ers in theorie nog slechts één dienst, enkel op woensdag. Ze slepen treinen 48567 en 48566 (Hermalle-sous-Huy - Aachen West en terug). Op 9 januari 2009 zien we de 5507 aan kop van trein 48567, ter hoogte van de vertakking Berneau te Visé-Haut. Even later zal zij lijn 24 oprijden richting Montzen.* Michel. HANSENS.



De 5539 staat te Hermalle-sous-Huy klaar om met kalktrein 48567 te vertrekken naar Oberhausen op 29 januari 2009. Tim HAESEVOETS.





FOTO 90-25 Op 13 december 2008 slepen de 5520 en de 5507 de 47068 Basel - Antwerpen-DS-Petrol (Esso) tussen Aachen West en Montzen. Enkele dagen later zullen de TRAXX'en deze diensten overnemen. Michel HANSENS.

FOTO 90-26 Op 12 december 2008 hebben de 5515 + 5519 dezelfde trein aan de haak en beklimmen de helling bij het verlaten van Aachen richting België. Michel HANSENS.





FOTO 90-27 Op zaterdag werden de 55'ers gemakkelijk ingezet vanuit Antwerpen voor een trein met chemische producten van BASF alhoewel deze rit niet voorzien is in hun omloop. Dit is het enige lange traject dat nog door 55'ers werd afgelegd enkele dagen voor de wijziging van de treindienst. De 5539 en 5507 rijden op 31 januari 2009 door Testelt richting Hasselt. Serge MARTIN.

FOTO 90-28 Een van de laatste mooie goederentreinen geslept door de reeks 55. De 5533 en 5519 slepen een trein met boomstammen tussen Kinkempois en Stockem via de lijnen 43 en 162 naar zijn eindbestemming te Harnoncourt. Habay-la-Neuve, 30 januari 2008. Christian AUCQUIERE.





FOTO 90-29 ↗ Op 10 januari 2009 heeft ECR-G2000 nr. 2010 (5710) zopas Antwerpen-Noord verlaten met trein 43100, die Portbou als eindbestemming heeft. Over enkele ogenblikken zal de trein Antwerpen-Noorderdokken bereiken. Wim DE RIDDER.



reeks 57

● Sinds 2 februari 2009 is reeks 57 volop in dienst, in een pool met de G2000'en van ECR (zie *OP DE BAAN* 89 pagina's 16-17). Hun inzetreeks telt 7 ritdagen (zie volgende pagina).

De indienstname loopt niet bepaald van een leien dakje, aangezien twee locomotieven reeds zeer snel af te rekenen kregen met zware defecten. Zo is bij de 5702 de dieselmotor ontploft.

Verder zijn er talrijke problemen met de batterijen. ECR wacht op de levering van 60 locomotieven Class 77 (verbeterde versie van de Class 66) die de G2000'en zullen vervangen.

Bovendien verloopt de samenwerking tussen B-Cargo en ECR eerder stroef gezien de verschillen in arbeidsvoorwaarden en exploitatie.

De 10 locomotieven 5701 t/m 5705 van B-Cargo en de 2006 t/m 2010 van ECR (op papier de 5791 t/m 5795) worden ingezet in de beurtrol DP die 7 dagen telt.

FOTO 90-31 ← Op 14 februari 2009 passeert trein 43100 (Antwerpen-Angola - Barcelona) ter hoogte van Beveren-Leie. De 5701 blijft voor de trein tot in Dijon-Pérrigny. Christian AUCQUIERE.

FOTO 90-30 ↓ Op 20 februari 2009 bracht de 5704 een "Caravelle" (ex-CFV3V en verkocht aan Roemenië) over van Monceau naar Aulnoye. Laurent JOSEPH.



FOTO 90-04 → Op 14 februari 2009 passeert trein 43112 (Antwerpen-Angola - Barcelona) ter hoogte van Beveren-Leie, gesleept door de 2010 van ECR, terwijl de 7843 en 7866 als goetruigen meerijden tot in Kortrijk. De G2000 zal vervolgens de trein naar Lille-Délivrance brengen. Serge MARTIN.

Inzet van de reeks 57

42846 ①-⑥ LTD 08.17 - LKV 11.00/13.03
- Bully 15.20
42849 ①-⑤ Bully 19.20 - LKV 21.07/03.32
- LTD 06.10
43100 ⑥ ANG 12.22 - LKV 15.58 (1)
43100 ②④ ANG 19.45 - XFDPY 08.10 (1)
43100 ⑦ LKV 14.12 - XFDPY 08.00 (1)
43105 ①③⑥ XFDPY 18.10 - ANG 06.45 (2)
43105 ⑦ LKV 20.10 - ANG 22.33 (2)
43111 ①③④⑥ FMC 01.00 - ANG 03.50 (4)
43111 ⑦ XFLDV 19.42 - ANG 22.13 (4)
43112 ③④ ANG 20.18 -④⑤ XFDPY 23.50 (3)
43112 ⑥ ANG 12.48 - XFLDV 15.49 (3)
43194 ③④⑥⑦ FEO 01.36 - XFSP 11.59
43197 ① XFSP 13.20 - FEO 00.00
43197 ④ XFSP 09.00 - FEO 16.10
43197 ⑦ XFSP 09.00 - FEO 16.10
43801 ⑤ XFCDV 07.00 - NZT 17.50 (6)
43806 ③ NZT 02.35 - XFCDV 12.50 (5)

Afkortingen

ANG : Antwerpen-Angola
FEO : Ronet
FMC : Moeskroen
LKV : Kortrijk-Vorming
LTD : Tessenderlo
NZT : Antwerpen-Noordzeeterminal
XFDPY : Dijon-Pérrigny
XFCDV : Chalindrey
XFLDV : Lille-Délivrance
XFSP : Saint-Pierre-des-Corps (Tours)
(1) / (2) : naar/van Portbou
(3) / (4) : naar/van Barcelona-Morrot
(5) / (6) : naar/van Macon Port Fluvial



De 5705 sleept de 43196/43197 Madrid - Ronet tussen Saint-Pierre-des-Corps (Tours) en Ronet. Tussen Irun (E) en Tours staat een Class 66 van ECR voor de trein. Aflos van de bestuurder te Tergnier. Laurent CHARLIER.

FOTO 90-32 De 42846 Tessenderlo - Bully bij de doortocht van Tourcoing op 16 januari 2009. Sedert 2 februari wordt deze trein over het hele traject gesleept door een G2000. Pierre HERBIET.



Motorstellen - motorwagens

reeks 301-440 "Break"

● Op dit ogenblik bevinden er zich zes motorstellen van het type "Break" in de CW Mechelen voor moderniseringswerken, nl. de 308, 313, 378, 380, 383, en 391. De aangepaste 308 zal begin mei de CW verlaten, twee weken later zal de 380 volgen.

● De Break's zijn onder het rollend materieel de uitverkoren slachtoffers van graffitispuiters. Het wordt stilaan een zeldzaamheid om nog een stel te vinden uit deze reeks dat nog niet vervuild werd met graffiti. De NMBS gebruikt sinds enige tijd een zelfklevende papierfilm om de beschadigde delen van de Breaks te behandelen. De aldus bewerkte delen zijn gemakkelijk te herkennen door het ontbreken van de rode driehoeken op de buitenzijde van de deuren. (Zie de foto hieronder.) Op die manier kan elk motorstel behandeld worden naargelang de ernst van de vervuiling, ook op één rijtuig of zelfs op een gedeelte van een rijtuig.

→ *Op deze foto van de 348 kan men goed de aanwezigheid van de zelfklevende folie onderscheiden.*

↓ *Bij motorstel 388 werden de drie rijtuigen behandeld met deze papierfolie, hetgeen gemakkelijk te zien is door het verdwijnen van de rode driehoeken op de deuren.*

Op 13 december 2008 rijdt dit stel over de Netebrug te Duffel in de richting van Brussel. Dit is de enige plaats op deze lijn waar men nog twee oude bovenleidingspalen kan vinden. Armand BEERLANDT.



Sinds 14 december 2008 baat Transregio (zie ODB 86 pag. 40) de regionale verbindingen Köln - Bonn - Mainz (RB 262) en Koblenz - Mainz (RB 32) uit met Siemens-motorstellen van het type Desiro ML, identiek aan deze die werden besteld door de NMBS. Trein 87523 komt op 17 januari 2009 aan in Köln West. Tim VAN ROOY.





Het lot van de drie oude postmotorstellen die zich in werkplaats van RSI te Oostende bevonden is eindelijk bezegeld. Herinner U dat de 961, 965 en de 969 in 2004 aangekocht werden door de Italiaanse firma Visali met de bedoeling hen om te bouwen voor het gebruik op enkele privénetten in Italië (LFI en ATC). De werken werden aangevat in maart 2005 in de RSI-werkplaats te Oostende (de oude CIWLT-werkplaats - zie ODB 68 pag. 36-37). In 2007 werd de firma RSI - slachtoffer van zware financiële problemen - failliet verklaard, waarbij de drie poststellen achterbleven in een staat die ver van afgewerkt was. Visali heeft contact gezocht met verschillende werkplaatsen van de NMBS en ook privaat, teneinde de werken aan de stellen te laten voltooien. Omdat er geen plaats gevonden werd om ze tijdelijk uit te wijken, en na akkoord van de curatoren, zijn de drie stellen uiteindelijk op vrachtwagens geladen en naar Italië vertrokken.

Hierboven: de 965 bij een tussenstop te Tienen, net onder de brug van lijn 36 op 10 januari 2009. Tom LAUWEREINS.

Hieronder: Een ander stel werd aangetroffen op een parking naast de E40 te Eynatten, niet ver van de Duitse grens. Men kan zeer goed de ingrijpende wijzigingen zien die werden aangebracht aan de stuurpost, het bedieningspaneel werd van rechts naar links verplaatst, en de kopdeur behouden. Bij de 965 werd deze verwijderd. Georgy LEJEUNE.





FOTO 90-70 Bijna elke week werden ganse HST-stellen, of delen ervan, overgebracht van de HST-werkplaats Brussel-Zuid naar het "Technicentre d'Hellemmes" voor de vernieuwing van de Thalys-vloot. Op 9 januari 2009 sleepte de 36029 een Thalys zonder motoreenheden naar Lille. Aankomst te Tournai. Philippe GOUSSET.

Thalys in een nieuw kleedje

2009 is het jaar van de verandering bij Thalys: nieuw uitzicht en nieuw interieur voor de stellen, een nieuw uniform voor het personeel en nieuwe diensten aan boord. Op 8 januari werd met een grote show het eerste vernieuwde PBA-stel 4537 aan de pers voorgesteld in de tractiewerkplaats van Brussel-Zuid.

Het vernieuwde interieur werd ontworpen door *Enthoven* en *Avant-Première Design*. Er werd reeds ingespeeld op de nieuwe Europese comfortstandaard en op de concurrentie na 2010. Bij de binneninrichting springt vooral het "Thalys-rood" in het oog.

De reizigers zullen zeker de nieuwste technologische hoogstandjes aan boord waarden: gratis Wifi (in Comfort 1), een stopcontact aan elke zetel (in Comfort 1 en in Comfort 2), geautomatiseerde aanpassing van de zetels, lichtgevende display voor de plaatsaanduiding, ...

De stellen zijn eveneens uitgerust met ERTMS, het nieuwe Europese signalisatiesysteem, dat absoluut noodzakelijk is voor het verkeer op de hoge snelheidslijnen in België en Nederland.

Aan de buitenzijde kregen de stellen een nieuwe bijkomende zilverkleurige band die een V vormt op de zijwanden van de motoreenheden.

De werkzaamheden worden uitgevoerd in de werkplaatsen van het



Thalys PBA 4537, het eerste gemoderniseerde Thalys-stel rijdt als Thalys 9342 Amsterdam CS - Paris-Nord door Zwijndrecht (NL) op 28 februari 2009. Tim van ROOY.

"Technicentre d'Hellemmes" (Lille) dat alle 26 stellen zal moderniseren. De werken moeten beëindigd zijn tegen eind 2010. De ombouw duurt ongeveer 10 weken per stel.

Per Thalys-stel wordt ongeveer 11,8 miljoen geïnvesteerd. Deze kostprijs zal echter geen invloed hebben op de tarieven. Het betreft hier immers een "normale" vernieuwing van de stellen na 10 jaar dienst, veel sneller dan bij de eerste reeksen TGV PSE (Paris - Sud-Est).

Dit was eveneens het ideale ogenblik om het personeel in een nieuw uniform te steken.

Dit werd ontworpen door de ontwerper *Eva Gronbach*.

2009 zal eveneens het jaar zijn waarin Thalys tegen hoge snelheid zal gaan rijden op L4 vanuit Brussel naar Nederland en op L3 naar Duitsland. De rit naar Amsterdam wordt zo teruggebracht van 2 uur 44' naar 1 uur 43'. De reis naar Köln wordt eveneens met een uur ingekort.

Thalys trekt de kaart van de technologie. Zo zal het mogelijk zijn om "online" info te krijgen over het verkeer via de website www.thalys.mobi. Deze inlichtingen zijn eveneens verkrijgbaar via GSM of PDA.



FOTO 90-69

Op 16 januari werden de 5511 en 5514 opgeroepen naar Tourcoing (Fr) om er de Thalys 4332 te repatriëren naar de HST-werkplaats van Brussel-Zuid.

De beide locomotieven slepen het stel uit de TGV-bundel van Tourcoing en moeten nog van front veranderen om naar Moeskroen te kunnen vertrekken.

Pierre HERBIET.

Meerdere PBA Thalys-stellen zijn niet beschikbaar wegens modernisering. Om het tekort op te vangen worden TGV Réseaux-stellen ingezet zoals hier de 4532. Op 16 januari werd het overgebracht naar Brussel. We zien dit stel te Mons.

Pierre HERBIET.

FOTO 90-71 Op 30 december 2008 had PBKA 4342 af te rekenen met een defect ter hoogte van het station Schaarbeek. De 6225 en de 6324 TBL werden voor de evacuatie opgeroepen. De reizigers van de Thalys 9314 Amsterdam - Paris bleven in de trein geblokkeerd van ± 9.00 uur tot 11.30 uur zonder dat zij de trein te Schaarbeek mochten verlaten. Simon DERIDDER.



Rijtuigen - Wagens

Een nieuwe wagen voor Infrabel

De CW van Gentbrugge heeft een lange platte wagen van het type Rbps 80 88 393 2 107-8 type 2140 A1 uit 1980 omgebouwd voor het vervoeren van wissels. De nieuwe wagen is uitgerust met een afstandsbediening voor het in werking stellen van het hydraulische systeem om zo de wissel zowel links als rechts van het spoor te laten hellen. Daarvoor is er ook een mobiel tegengewicht voorzien dat zich automatisch verplaatst al naargelang de hellingsgraad van het platform tijdens de werken. De hydraulische leidingen worden gevormd door flexibele slangen. De huidige wagens zijn uitgerust met vaste leidingen, die meermaals olievlies veroorzaakten.

De oude wagens (WT1 t/m 6) zullen worden uitgerust met flexibele slangen en afstandsbediening. Nummering van de nieuwe wagen: WT 7, UIC-nr. 31 942 3 916-0 type 9821A3, lettercode Uay.

In totaal zullen nog een aantal andere wagens worden omgebouwd en zullen de volgende nummering krijgen: WT8 t/m WTx.

→ **FOTO 90-33** - ↓ **FOTO 90-34**
Twee foto's van de nieuwe wagens voor het transport van wissels.
Gentbrugge, 13 oktober 2008.
Charles OCSINBERG.



Xpedys verschijnt op het toneel

De wagens, gebruikt door Xpedys, krijgen stilaan hun eigen logo waardoor de typische "B" verdwijnt. Ter herinnering: Xpedys verzorgt het transport van landbouwproducten, bulkgoederen (ertsen, steenkool, cokes, grind) en afgewerkte en half-afgewerkte producten van de staalnijverheid en andere industrieën (zie ODB 85 p.7). De "Fals" werden ingedeeld in het nieuwe type 6626B0. Antwerpen-Noorderdokken, 3 januari 2009. Wim DE RIDDER





Het station Profondsart is afgebroken

Het stationsgebouw van Profondsart heeft de GEN-werken niet overleefd. Profondsart ligt tussen Brussel en Ottignies (lijn 161). Het gebouw werd in 1898 in de klassieke stijl van de Belgische Staat opgetrokken. De architect was E. Robert. De stopplaats van Profondsart dateerde reeds van 1889.

Enkele minuten waren voldoende om dit 110 jaar oude gebouw af te breken.

↑ **FOTO 90-35** De toestand van het station Profondsart enkele maanden geleden.

Op 24 december 2007 vertrekt de L6563 Brussel-Zuid - Louvain-la-Neuve in de richting van Ottignies.

In de jaren '50 van de vorige eeuw was deze stopplaats uitgerust met een seinhuisje dat slechts vier hefboomen telde. Deze waren ondergebracht in een klein gebouwtje dat doet denken aan dat van een overwegwachter. Dit stond tegenover het station, aan de andere zijde van de sporen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ Op 24 januari 2009 beleefde het stationsgebouw zijn laatste ogenblikken. De twee nieuwe sporen komen elk aan een zijde van de huidige lijn 161. Met deze opstelling was het niet mogelijk het gebouw te behouden.



GEN-werken zijn gestart op lijn 50A

De eerste werkzaamheden om lijn 50A (snelle lijn Brussel-Zuid - Gent-St.-Pieters) viersporig te maken zijn gestart in januari 2009. Deze werken kaderen in het GEN-project.

Het is de eerste werf van ± 2 kilometer lang in de buurt van Schepdaal en een aan het viaduct van Pede. De bermten werden ontbost en men startte de voorbereidende bouwwerken voor de constructie van een nieuwe brug op de Ninoofsesteenweg.

Een zicht op de eerste werkzaamheden in de buurt van de brug op de Ninoofsesteenweg. Schepdaal, 3 februari 2009.

Er was reeds lang sprake van in de pers en vorig jaar was het eindelijk zover: de werken voor de zogenaamde Diabolo zijn van start gegaan. Deze nieuwe spoorlijn zal van het huidige kopstation Brussel-Nationaal-Luchthaven een doorgaand station maken. In het zuiden wordt het verbonden met de lijn 36 via een tak richting Leuven en een tak richting Brussel; in het noorden met de nieuwe lijn 25N via een tak naar Mechelen en een tak naar Schaarbeek. De lijn 25N wordt van Schaarbeek tot Zemst op de middenberm van de E19 aangelegd. Alle foto's Geert PACKET.



1 Hier staan we boven de tunnel die uit het station Brussel-Nationaal-Luchthaven komt. Vlak voor ons is de ondergrondse vertakking reeds zichtbaar: in de linkse koker komt de tak van en naar Brussel, in de rechtse koker de tak van en naar Mechelen.

3 Een zicht vanop de Luchthavenlaan naar de luchthaven. Op de voorgrond een deel van de tunnel dat reeds gebouwd is. Tussen de twee kranen zien we de tunnelkoker die onder de op- en afrit door gaat.



2 Een zicht richting luchthaven, vanop de ondergrondse vertakking.

4 Ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E19 te Machehen zijn de werken zeer complex: de wegen moeten steeds in dienst blijven, en dat terwijl er tunnels onder gegraven moeten worden! De tunnels worden bijgevolg in verschillende delen gebouwd. Hier zien we het deel van de tak richting Mechelen, in aanbouw binnen de "lus" die de op- en afrit van de E19 richting Mechelen vormt.





5 Opnieuw een zicht vanop de Luchthavenlaan, maar nu kijken we richting Mechelen. De betonconstructie links werd gebouwd met de E19 op zijn oorspronkelijke locatie. Na de - tijdelijke - verschuiving van de autosnelweg wordt de tunnelkoker verder gebouwd, zichtbaar in het midden van de foto.



6 Hier zien we zeer duidelijk de omleiding van de autosnelweg. De omleiding is aangelegd boven een reeds voltooid deel van de tunnelkoker dat van de luchthaven komt.



7 Iets verder richting Mechelen hebben we dit zicht naar Brussel. De tunnel in het midden van de foto leidt onder de verkeerswisselaar van Machelen naar de luchthaven. Er zullen eveneens sporen rechtdoor naar Schaarbeek gaan.



8 Richting Mechelen schieten de werken aan de spoorbedding goed op!



9 Een zicht vanop de Woluwelaan richting Mechelen: we zien een uiteinde van het toekomstige viaduct dat over de Woluwelaan naar de terreinen van Schaarbeek-Vorming zal leiden.



10 In het verlengde van de muur komt het viaduct over de Woluwelaan, die in het midden van de foto zichtbaar is. Lijn 26 en de terreinen van het vormingsstation van Schaarbeek zijn niet veraf.

2008 was een recordjaar voor de NMBS

In 2008 vervoerde de NMBS (spoorweg-exploitant) niet minder dan 206 miljoen reizigers (binnenlands verkeer). Dit was een nieuw record! In vergelijking met 2007 (196,6 miljoen reizigers) is dit een stijging met ongeveer 10 miljoen reizigers, of 4,8 %.

De NMBS heeft de jaarlijkse reizigersstijging al meerdere jaren kunnen opvangen. Ter illustratie: vandaag vervoert de NMBS 54% meer reizigers dan in 1998 (133,9 miljoen reizigers vervoerd in 1998).

In het internationaal verkeer werden er 10,6 miljoen reizigers vervoerd, een stijging van 6%.

L3 en L4 binnenkort in dienst ?

Zullen de hogesnelheidslijnen L3 (Chenée - Hergenrath) en L4 (Antwerpen-Luchtbal - Nederlandse grens) in de loop van 2009 in dienst genomen worden na een aantal jaar van uitstel?

De oorzaak van de aanslepende openstelling is het op punt stellen van het ETCS-systeem en de daarbij horende problemen.



In de weekends en op feestdagen worden op de verbinding Liège - Maastricht klasieke motorstellen ingezet. Op 26 december 2008 zijn de 597 (ex-Sabena) en de 670 van dienst. Trein 5384 (Maastricht - Liège-Guillemins), rijdt door het spanningsas te Gronsveld. Michel DE ESCH.

Op de L3 zullen ICE-stellen van de DB vanaf 14 juni rijden. Hiervoor heeft de DB vier stellen (4601 t/m 4604). De eerste testritten zijn voorzien eind februari en zullen heel de maand maart duren. De Thalys-stellen zouden vanaf december 2009 ingezet kunnen worden. De reisduur tussen Liège en Aachen wordt zo ingekort van 46 naar 22 minuten teruggebracht.

Op de lijn 4 zal het wachten worden tot

december 2009 om de eerste Thalys-treinen te zien rijden. Aangezien de TRAXX'en (2801 t/m 2803) niet voor 2010 inzetbaar zullen zijn op de binnenlandse verbinding Antwerpen-Centraal - Noorderkempen, heeft de NMBS besloten de treinen te laten rijden met een "dromedaris"-samenstelling. Deze zal samengesteld zijn uit een stuurrijtuig M6 Bx + locomotief van de reeks 13 + rijtuig M6A + stuurrijtuig M6Bx.

De stuurrijtuigen M6 zijn reeds voorzien van ETCS, maar de locomotieven van de reeks 13 niet, daarom dat de locomotief in het midden van de samenstelling geplaatst wordt. De toekomst zal uitwijzen of de verbinding zal functioneren onder deze vorm.

Eveneens een record voor Thalys en Eurostar.

Bij Thalys groeide het zakencijfer met 9,2% en bereikte de recordhoogte van 1 392,1 miljoen. Het aantal reizigers steeg gemiddeld met 5,2%. Op de volgende verbindingen was de groei echter veel groter:

- Paris - Amsterdam : 11,5 %;
- Paris - Antwerpen en Liège : 11,3 %;
- Paris - Köln : 7,1 %;
- Brussel - Paris 8,4%;
- Brussel - Köln : 6,3 %.

In 2008 werden er bij Eurostar 10,3% meer reizigers vervoerd, en dat ondanks de brand in de Kanaaltunnel. De inkomsten zijn eveneens gestegen met 10,9%. In totaal werden er 9,1 miljoen reizigers vervoerd.



FOTO 90-36 De Antwerpse spoormannen organiseerden op 21 december 2008, net zoals in 2007, weer een kerstactie ten voordele van een home voor mindervaliden. MW 4169 reed een rit tussen Antwerpen-Centraal en het fort van Kapellen. Ter plaatse konden de reizigers het plaatselijke artilleriemuseum bezoeken. De foto toont de 4169 die in het fort van Kapellen wacht op de terugrit naar Antwerpen. William BOECKX.

De pendelaars zijn niet tevreden

Uit de laatste rondvraag i.v.m. klantentevredenheid die de NMBS uitvoerde over de periode oktober - december 2008, blijkt dat de pendelaars absoluut niet tevreden zijn. De cijfers (max. 10 punten) spreken duidelijke taal:

- algemene tevredenheid: 5,45;
- regelmaat & aansluitingen: 4,57;
- prijs: 4,69;
- beleefdheid treinpersoneel: 6,93;
- beleefdheid stationspersoneel: 6,47;
- veiligheid: 6,85.

Zeker niet briljant... en zeggen dat januari 2009 nog nooit zoveel vertragingen heeft gekend.

Volgens de statistieken van de NMBS waren er in 2008 echter minder vertragingen dan in 2007...!

Camera's in treinen?

De NMBS onderzoekt een project om bewakingscamera's te plaatsen in treinen, naar analogie met Nederland waar het nieuwe materieel reeds sinds 2008 is uitgerust met camera's, en het overige materieel volgt al naargelang de renovatie.

Het doel is om de criminaliteit, vandalisme en incidenten tussen reizigers en personeel terug te schroeven.

Momenteel volgt de NMBS twee Benelux-stellen op die reeds uitgerust zijn met camera's.

Maar meerdere technische aspecten zorgen bij de NMBS nog voor de nodige vraagtekens: welk type camera? Moet het nieuw bestelde materieel reeds bekabeld worden? Hoeveel camera's per rijktuig, alsook hun opstelling? Enkel materieel met apparatuur op bepaalde lijnen? Welk systeem: real time beelden, of alles op band?

De Thalys voor Euro-parlementariërs blijft rijden

Het Europese Parlement heeft besloten om het contract met Thalys te verlengen. Zo zal er een TGV blijven rijden op maandag en donderdag tussen Brussel en Straatsburg voor de 12 jaarlijkse plenaire zittingen.

Terug reizigerstreinen op de lijn 125B?

Er is een studie gestart in verband met de technische haalbaarheid om terug

reizigerstreinen te laten rijden op lijn 125B tussen Liège en Flémalle-Haute.

Er zouden haltes komen te Kinkempois, Ougrée, Molinay, Esplanade de l'Avenir, Val-Saint-Lambert en Flémalle.

EBP-post te Namur

Op 28 november 2008 werd op de EBP-post te Namur een OKB (nieuwe generatie) in dienst genomen.

In de nieuwe EBP (Electronisch Bediende Post) ontbreekt er meestal een OKB (optisch controlebord).

In plaats van alle bewegingen over de bediende zone onmiddellijk te kunnen lokaliseren op een groot bord aan de muur, moeten de operatoren en regelmeesters dit nu nog doen met behulp van klassieke PC-schermen.

Door de indiening van het OKB zal de nieuwe EBP samen met blok 30 (all-relais-post uit jaren 70) het treinverkeer alleen maar vlotter kunnen laten verlopen in de regio Namur.



FOTO 90-37 Op 4 februari 2009 legde de SNCF enkele meetritten in vanuit Lille richting Tournai en Moeskroen. De rijktuigenstam bestond uit rijktuigen IES143, Mauzin 211 en Fedora, gesleept door de 36002. Doortocht van de trein te Blandain-Frontière tijdens de rit naar Tournai. Het sein links op de foto is het laatste NMBS-sein, het volgende is een SNCF-exemplaar. Christian AUCQUIERE.

Rechtstrekken lijn 37 te Dolhain

De werken voor het rechtstrekken van de lijn 37 Liège - Welkenraedt ter hoogte van de stopplaats Dolhain zijn gestart. Er zal tevens een tunnel van 450m gebouwd worden. Het einde van de werken is voorzien in 2010.

Sedert begin dit jaar vinden we kranen, vrachtwagens en andere werfmateriaal in Dolhain. Verschillende bewoners vroegen zich al af wat er gebeurde op de heuvel van de gemeente Limbourg. Deze enorme werf, door Infrabel gerealiseerd, is de start van twee jaar durende werken met als doel het rechtstrekken van het tracé van de lijn 37 tussen Verviers en Welkenraedt. Oorzaak is de onveilige toestand ter hoogte van de stopplaats van Dolhain-Gileppe, te wijten aan het instortingsgevaar van de heuvel (zie eveneens ODB 71 pagina 25).

“Het voornaamste doel van deze werken is niet eenvoudigweg het verleggen van de stopplaats en de spoorlijn”, legt Claude Dedye, adjunct directeur van het district Zuid-oost van Infrabel uit. *“Men wil vooral de zone afschaffen die door instortingsgevaar wordt bedreigd. Om alle gevaar te vermijden en opdat het verkeer niet onderbroken zou worden, zijn de treinen verplicht deze plaats te passeren aan maximum 40km/h”.*

Door de moeilijkheid de heuvel te versterken, werd besloten om de lijn recht te trekken om aldus de snelheid van 90km/h te behouden. Deze rechtstrek-



De werken ter hoogte van de huidige stopplaats van Dolhain. Er wordt een nieuwe open sleuf gegraven die later zal worden overdekt om zo de nieuwe tunnel van 450 meter te vormen. Raphaëlle GILLES

king zal tegelijkertijd toelaten het nieuwe tracé uit te werken.

“De werken bestaan uit het openwerken van de rots ter hoogte van het viaduct van Dolhain teneinde onder de heuvel door de overkant te bereiken. Deze enorme uitgraving zal leiden tot de bouw van een spoortunnel”.

Het gaat om niet minder dan 450m. De sleuf zal volledig overdekt worden om zo het landschap te herstellen zoals het vandaag bestaat. De constructiewerken van deze tunnel zullen 15 tot 16 maanden duren.

Verplaatsen van de stopplaats

De stopplaats zelf moet verplaatst worden. Geografisch gezien, maar tegen elke logica in zal de nieuwe stopplaats

van Dolhain zich dus kant Bilstain bevinden, maar de exacte locatie is nog niet gekend. *“Het is nog wat te vroeg om exact de nieuwe stopplaats te situeren, maar één ding is zeker: door het verplaatsen komt de halte in het hart van de gemeente.”* Deze vraag is zorgvuldig bestudeerd en uiteraard dient de nieuwe halte het gemeentelijk mobiliteitsplan te respecteren.

Op deze plaats zal men later nog twee nieuwe perrons met hun toegang en een uitgebreide parking moeten bouwen.

De werken zullen ten vroegste in de lente van 2010 voltooid zijn. De huidige stopplaats zal gesloten worden.

Raphaëlle GILLES

Aansluiting cementfabriek te Obourg terug in gebruik

De cementfabriek van Obourg maakt deel uit van de Holcim-groep en zal vanaf juni opnieuw een deel van haar productie per spoor verzenden. De aansluiting werd niet meer gebruikt sedert 1995 en wordt sinds januari opnieuw aangelegd. Het verbindingspoor naar de bundel in het station Obourg is ± 2 km lang en loopt parallel aan het kanaal. De fabrikant heeft met Veolia een contract afgesloten voor het transport van 300.000 ton naar Frankrijk. De interne rangeringen zullen worden uitgevoerd door hun eigen locomotief die door *Rails & Traction* zal worden gereviseerd.

Een zicht op de werkzaamheden aan de aansluiting van Holcim te Obourg.
Chr. AUCQUIERE, 2 februari 2009.





Heropstanding van de lijn Eupen - Stolberg

FOTO 90-38 ↑ - **FOTO 90-39**. Euregio hoopt vanaf juni opnieuw reizigerstreinen in te leggen op deze verbinding. Tijdens de maanden februari en maart 2009 waren meerdere ballasttreinen actief op de Belgische sectie van de lijn. Hierboven: op 11 februari 2009 reed, voor het eerst in acht jaar, een trein tussen Raeren en de Duitse grens. Hieronder: De 6241 en 6329 duwen de trein op tussen Raeren en de Duitse grens. Christian AUCQUIERE.



Terugkeer van de tram in Mechelen, Turnhout, Liège en Quiévrain?

Er zijn verscheidene studies gebeurd omtrent het terug laten rijden van trams of trein-trams in meerdere steden.

De eerste studie gaat over Mechelen en omstreken. Eén van de meest uitgewerkte ideeën is het tot stand brengen van een trein-tramlijn tussen Mechelen en Antwerpen via Boom, met 15 haltes. Er bestaat reeds een spoorverbinding tussen Willebroek en Boom.

Voor Turnhout loopt het onderzoek voor een train-tramproject richting Antwerpen. Voor Liège gaat het over een tramver-



FOTO 90-40 Na een volledige revisie bij Rails & Traction te Raeren, wacht een diesellocomotief gebouwd door CFD en afkomstig uit de Speno-trein, op haar transport naar het smalspoornet van Corsica. Zij werd verbouwd van normaal- naar meterspoor. Rechts de 5111 die door het Italiaanse Esposito werd aangekocht.

Christian AUCQUIERE, 11 februari 2009.

binding tussen Herstal en Jemeppe. Ten slotte zou er terug reizigersverkeer komen tussen Mons, Quiévrain en Va-

lenciennes. Maar hier zou er meer interesse zijn voor een tramverbinding, dan voor een treinverbinding.



FOTO 90-41 ↑ - **FOTO 90-42** ↓ De locotractor O&K 1203 en motorwagen 9176 aan het werk in het station "Chet". Alain DEFECHEREUX.



TEC

Op de ongebruikte metrolijn van Charleroi (halte Waterloo te Châtelet) naar Montignies werd in 2008 één spoor gedeeltelijk in operationele toestand hersteld. Zo kon de lijn bereden worden door een diensttrein, die ingezet werd voor het afrollen van een glasvezelkabel doorheen de tunnel. De kabel zal gebruikt worden door verschillende communicatie-operatoren uit de privésector. De diensttrein werd gesleept door motorwag en 9176, die in 1930 gebouwd werd in standaardversie om vervolgens in 1956 omgebouwd te worden tot type S. In 1982 werd de motorwagen aangepast om ingezet te kunnen worden op het metronet van Charleroi (oranje livree, herbeplating van de kast en installatie van verhoogde, wegklapbare voettreden). Momenteel wordt de motorwagen gebruikt door de onderhoudsdienst van de bovenleidingen, vanuit het depot Anderlues. Bij de volgende revisie zal hij het nummer 7876 krijgen.

Motorwagen 9176 werd tijdens het slepen van de diensttrein bijgestaan door locotractor 1203, die in 1956 gebouwd werd door O&K. In 1992 kreeg hij een nieuwe Deutz-dieselmotor in de werkplaats van Jumet. Beide tractievoertuigen omkaderden een platte wagen met bogies, die bij "LA SAMBRE" gebouwd werd in 1913! De foto's zijn genomen aan de verlaten halte "Chet", waar een nieuwe lading bouwmaterialen aan boord werd gebracht.

Ondanks de vooropgestelde heropbouw en ingebruikname van de lijn Charleroi - Gosselies en het opstarten van de werken om de lus van het Zuidstation te vervolledigen, is er nog steeds geen budget vrijgemaakt om deze projecten te bekostigen. De lijn Charleroi - Gosselies werd reeds in 1985 aangelegd, maar is nooit gebruikt (met uitzondering van een aantal scholingsritten voor bestuurders, kort na de aanleg). Sindsdien vormt de lijn een makkelijke prooi voor vandalen.



FOTO 90-43 Op 4 februari 2009 bediende de SNCF voor een eerste maal Havinnes in "Open Access". De 67583 en 67553 bij aankomst in de bundel van Havinnes. Zij zullen de lege wagens opduwen naar de cementfabriek. Deze trein rijdt tweemaal per week: 48861 ☉☉ Blandain 08.43 - Havinnes 09.27 / 48850 ☹☹ Havinnes 14.11 - Blandain 15.00. Deze verbinding werd vroeger door B-Cargo gereden. Christian AUCQUIERE.

FOTO 90-44 Sedert eind december 2008 is Crossrail actief in de Oostendse haven voor het slepen van containertreinen naar Navarra in Italië. De DE6308 verlaat Oostende met trein 20900 en rijdt over een spoor/wegbrug. Bovendien heeft Crossrail een contract afgesloten met de PKP voor containervervoer tussen de Benelux en Polen. Vanaf de Duitse grens zullen de treinen naar Polen gesleept worden door locomotieven van de reeks EU43 van de PKP (TRAXX, zie OP DE BAAN 88 pagina 44). Wim DE RIDDER.





FOTO 90-45 De activiteiten van Fret SNCF werden sedert 14 december 2008 fors opgedreven. (Voor details zie onze vorige ODB). De 50224 Antwerpen-Angola 13.15 - Antwerpen-Schijnpoort 13.52, gesleept door de 6601, heeft Antwerpen-Noord verlaten en en rijdt weldra door Antwerpen-Noorderdokken. 10 januari 2009, Wim DE RIDDER.

FOTO 90-46 Op 26 januari 2009 sleept de 1615 een trein met buizen, afkomstig van Pont-à-Mousson, van Antwerpen-Schijnpoort naar Waaslandhaven-Zuid en heeft net de Kennedytunnel onder de Schelde verlaten. Pierre HERBIET.





FOTO 90-47 Fret SNCF is vooral actief in de Antwerpse haven. De treinen afkomstig uit Frankrijk rijden meestal tot Antwerpen-Schijnpoort, vanwaar ze met een diesellocomotief worden overgebracht naar de dokken.
Boven: buizentrein 50222 wordt door de 1615 overgebracht van Antwerpen-Schijnpoort naar de kaaien (①-⑦ Schijnpoort 11.20 - Angola 11.55) en rijdt op 28 januari 2009 over de Noordkasteelbrug (lijn 221) richting Antwerpen-Ijsland. Tommy MAEREMANS.

FOTO 90-48 De 6603 bracht eveneens een buizentrein tot op de kaai 345 en rijdt los terug naar Antwerpen-Schijnpoort. 6de Havendok, 28 februari 2009. Simon DERIDDER.



Op 1 januari 2009 telde het tractiepark van de NMBS (NMBS, B-cargo, TUC-Rail en Infrabel) in totaal 1579 krachtvoertuigen. De HST-stellen zijn hierin niet inbegrepen.

Verdeling van het materieel:

- elektrische locomotieven: 399;
- motorstellen: 645;
- diesellocomotieven: 542;
- motorwagens: 96.

In 2008 werden 31 nieuwe locomotieven in dienst genomen, alle gehuurd bij Angel Trains Cargo: de 2804 t/m 2829

en de 5701 t/m 5705.

Er werden 30 locomotieven geschrapt:

- 1 van de reeks 55,
- 5 van de reeks 62/63,
- 10 van de reeks 73,
- 14 van de reeks 82.

In 2009 zullen we afscheid moeten nemen van de reeksen 15 (eind november), 16 (eind december), 22 en 25, de sub-reeks 25.5 (in reserve vanaf juni), dieselreeksen 52, 53 en 54 (TUC-Rail, in blok geschrapt op 15 maart en ver-

vangen door de vrijgekomen 55'ers van B-Cargo), 55 (van B-Cargo), 73 (van B-Cargo).

De schrapping van de oude motorstellen 152 t/m 270 start weldra.

De levering van de laatste 28'er is uiterlijk voorzien voor juli 2009.

De eerste loc van de reeks 18 is op 28 februari aangekomen.

In 2009 wordt het tractiepark grondig door elkaar geschud.

970

Levering NMBS : 17-01-1956 (Raghenò)

Nummering : 228.093 : 17-01-1956
093 : 01-01-1971
970 : 20-11-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 17-01-1956; Kinkempois : 01-05-1956; Schaarbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 06-11-1967; Schaarbeek : 01-01-1968; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 30-05-1988

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 90-49 *Anderlecht, april 2003.*
Pierre HERBIET



971

Levering NMBS : 29-05-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering : 228.128 : 29-05-1956
128 : 01-01-1971
971 : 10-11-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 29-05-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois : 01-01-1968; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1985; Kinkempois : 10-11-1988

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 90-50 *Soignies, 21 november 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



972

Levering NMBS : 28-10-1955 (Raghenò)

Nummering : 228.084 : 28-10-1955
084 : 21-11-1971
972 : 24-06-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 28-10-1955; Kinkempois : 15-01-1956; Schaarbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 21-02-1966; Schaarbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 19-01-1976; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 90-51 *Mechelen, 31 mei 1996.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



973

Levering NMBS : 17-04-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering : 228.120 : 17-04-1956
120 : 01-01-1971
973 : 30-11-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 17-04-1956; Oostende :
01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois : 23-03-1966;
Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem :
01-06-1984; Ronet : 01-08-1988; Kinkempois : 30-11-1988.

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 90-52 *Hennuyères, 17 mei 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



974

Levering NMBS : 30-01-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering : 228.110 : 30-01-1956
110 : 01-01-1971
974 : 07-12-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 30-01-1956; Oostende :
01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaarbeek : 26-09-1965;
Kinkempois : 22-05-1966; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois :
27-09-1970; Stockem : 03-06-1984; Ronet : 01-08-1988;
Kinkempois : 07-12-1988.

Uit exploitatie : 01-03-2004

FOTO 90-53 *Ghlin, 19 juni 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



975

Levering NMBS : 06-02-1956 (Familleureux, Germain)

Nummering : 228.111 : 06-02-1956
111 : 01-01-1971
975 : 16-12-1988

Stelplaatsen : Schaarbeek : 06-02-1956; Oostende :
01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaarbeek : 26-09-1965;
Kinkempois : 22-05-1966; Stockem : 03-06-1984; Ronet :
01-08-1988; Kinkempois : 16-12-1988.

Uit exploitatie : 01-11-2005

FOTO 90-54 *Haren, augustus 2000.*
Pierre HERBIET.



5521

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Levering NMBS : 20-11-1961

Nummering : 205.021 : 20-11-1961
5521 : 01-01-1971

Stelplaatsen : Kinkempois : 20-11-1961

Uit exploitatie : 01-03-2007

FOTO 90-55 *Jemelle, 27 februari 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



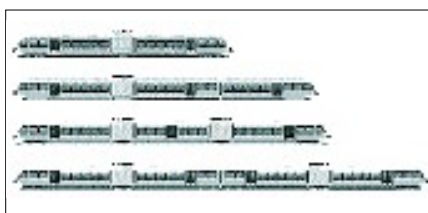
Het GTW-gamma van Stadler



FOTO 90-56 Motorwagen 229 van ARRIVA verzorgde op 19 augustus 2007 een trein tussen Nieuweschans en Groningen. Ze heeft zonet de stopplaats van Nieuweschans verlaten. Pierre HERBIET.

Het Zwitserse bedrijf Stadler heeft waarachtig de wind in de zeilen. Naast de FLIRT-treinstellen (zie ODB 88 pagina's 38 t/m 41), waarvan meer dan 500 exemplaren werden besteld, beschikt Stadler over een tweede succesnummer: de GTW. Hiervan zijn intussen 450 stuks verkocht.

Dit gamma van gelede motorwagens (letterlijke vertaling van het Duitse *Gelenktriebwagen* - afgekort GTW) wordt modulair gebouwd. Hierdoor kunnen de GTW's in verschillende versies worden geleverd. De GTW's zijn beschikbaar voor zowel smal- als normaalspoor, met naar keuze diesel- of elektrische motoren en zelfs met tandrad aandrijving. Ze zijn bestemd voor lokale treindiensten. Het concept onderscheidt zich door de aanwezigheid van een korte centrale module met de motoren: het powerpack. Het powerpack rust op twee aangedreven assen. Hieraan worden twee (GTW 2/6 - aantal aangedreven assen/totaal aantal assen) of drie (GTW 2/8) rijtuigen gekoppeld. De GTW is zwevend geleed: ieder rijtuig heeft slechts aan één uiteinde een draaistel, het andere uiteinde is steeds opgehangen aan de volgende kast. Dit geeft het voertuig echter voldoende adhesie. Andere versies, zoals met twee powerpacks (GTW 4/8 en GTW 4/12), behoren tot de mogelijkheden. Het grote voordeel van het concept is de mogelijkheid om een lage vloer te hebben op 65 % van de lengte



van het voertuig. De powerpacks voor de dieselvesie zijn beschikbaar met een vermogen van 550 kW of 750 kW. De powerpacks voor de elektrische versie bezitten een vermogen van 600 tot 1100 kW. Men gebruikt IGBT-geljikrichters. De GTW is een product dat door de fabriek van ADTranz-Stadler te Berlin Pan-

kow midden jaren '90 werd ontwikkeld. Bombardier nam in 2001 de aandelen van ADTranz over. De Europese Commissie wilde echter vermijden dat Bombardier een te dominant marktaandeel zou krijgen en verplichtte de onderneming om de aandelen te verkopen die ADTranz in het bedrijf te Pankow bezat. Stadler werd een autonome firma die met succes de productie van GTW, Variobahn en Regio-shuttle (alle ontwikkeld in samenwerking met ADTranz) verder zet.

De eerste GTW's werden in 1995 besteld door de BTI (Biel-Täuffelen-Ins-Bahn). Het betrof zeven gelede motorstellen geschikt voor meterspoor en 1200 V.

Op 29 juli 2000 verlaat de UBB 646 113-1 het station van Zinnowitz.
Philippe DE GIETER.



Ze werden geleverd in 1997 en 1998 en sinds de fusie van BTI met de naburige netwerken van de SNB (Solithurn-Niederbipp-Bahn) en de RVO (Regionalverkehr Oberaargau) rijden ze onder de vlag van ASm (Aare-Seeland mobil). In 2007 kregen ze het gezelschap van twee extra motorstellen.



Het eerste order van GTW's werd in 1995 geplaatst. Het betrof zeven motorstellen voor de BTI. Foto Stadler.

Maar nog voor de levering aan BTI, plaatsten twee andere Zwitserse operatoren een bestelling. De CEV (Chemin de Fer Electrique Veveysans) vroeg om 4 motorstellen (meterspoor en 900 V gelijkspanning) te bouwen voor de lijn Vevey - Blonay. De lijn en het materieel werden later overgenomen door de MOB (Montreux-Oberland-Bernois).

De MThB (Mittelthurgaubahn) bestelde

FOTO 90-57 De Hellentalbahn (HTB) is opgericht door maatschappijen WEBA, SK en HLB in september 1999 om de exploitatie van de lijn Betzdorf - Dillenburg (36km) van de DBAG over te nemen. Om de reizigersdienst uit te baten, heeft HLB drie GTW 2/6 gekocht. Deze motorwagens (525 116 t/m 525 118) worden ter beschikking gesteld van de HTB. Op 9 juni 2008 rijdt de 525 118 als HTB 83019 Betzdorf - Dillenburg, het station van Herdorf binnen. Philippe DE GIETER.



De Be 2/6 7002 van de MOB (ex-CEV) in dienst op de lijn Vevey - Blonay. Saint Léger, 3 juni 2006. Serge MATHEY.

de eerste GTW-dieselstellen (drie gelede motorwagens) voor de verbinding Radolfzell - Stockach. Maar als gevolg van de overname van deze lijn door het Duitse filiaal van SBB werden de drie motorwagens in december 2006 geschrapt en verkocht aan het Italiaanse Railconsult (bedrijf met vestiging te Marmirolo, gespecialiseerd in doorverkoop van tweedehands spoorwegma-

terieel). Ze zullen waarschijnlijk weldra op een Italiaans privénet verschijnen.

In 1997, tijdens de levering aan BTI, plaatste men enkele grote orders. Het waren voornamelijk motorwagens voor Duitsland : 66 eenheden voor de DB en zijn filiaal UBB (Usedomer Bäder-Bahn) en 30 stuks voor de HLB (Hessische Landesbahn).



Stadler leverde eveneens een normaalspoorversie geschikt voor 15 kV 16 Hz 2/3 aan de MThB en een twee-spannige versie (15kV/750 V) aan de LILO (Linzer Lokalbahn, maakt deel uit van de Oostenrijkse groep Stern & Hafferl en exploiteert een spoorlijn vanuit Linz).

De treinstellen die geleverd werden aan de MThB en LILO hadden nog een nogal hoekig en weinig esthetisch uitzicht. De Duitse versie van de GTW had een meer trechtvormig uitzicht. Een jarenlange evolutie heeft intussen gezorgd voor een vormgeving die bijna gelijk is aan het profiel van de FLIRT.



Een GTW-motorstel van MThB, voorzien van een hoekig front. Foto Stadler.

In 1998 werd in het orderboek slechts één bestelling bijgeschreven. Maar het was wel de eerste opdracht van een voormalig Oostblokland. De Slowaakse



Twee GTW-motorstellen van de LILO in het station van Linz op 2 november 2006. Vooraan zien we de ET 22 159. Ivo RAAB.

spoorwegmaatschappij ZSSK wilde het rollend materieel van haar meterspoornet in het Tatra-gebergte (een berggebied gelegen langs de grens met Polen) vernieuwen. De ZSSK kocht 15 motorstellen. Deze werden tussen 2001 en 2006, in samenwerking met de plaatselijke onderneming ZOS Vrútky, geleverd. Het waren eveneens de laatste eenheden met het hoekige design. De ZSSK was duidelijk tevreden over dit materieel. In 2003 plaatste zij een order voor zes gelede motorwagens in normaalspoorversie (reeks 840).



De Slowaakse ZSSK bezit twee reeksen GTW's: motorstellen 425 950 t/m 965 (in gebruik op het meterspoornet van het Tatra-gebergte - rechts op de foto) en motorwagens 840 001 t/m 006 (links op de foto). Foto STADLER.

Motorstel 425 951-1 van de ZSSK gezien te Sibir op 28 september 2006 in het Tatra-gebergte. Ivo RAAB.



→ **SBB-motorstel RABe 520 006-8 verlaat op 8 april 2006 het station van Hendschiken. De SBB was een van de eerste operatoren om een drieledige GTW te bestellen. Ze zijn qua uitzicht gelijk aan de FLIRT van Stadler (zie OP DE BAAN 88).** *Patrice AIROLDI.*

De Zwitserse federale spoorwegoperator SBB vroeg in 2000 als eerste klant om een drieledige versie. De 17 motorstellen van de reeks RABe 520 worden sinds 2002 ingezet op de Seetalbahn tussen Luzern en Lenzburg. Thurbo (ontstaan na de overname van het bankroete MThB door de SBB, actief in het noordoosten van Zwitserland) werd een voortreffelijke klant. De maatschappij nam tussen 2003 en 2007 tachtig GTW's (waarvan 29 drieledige) in dienst.



De Oostenrijkse GKB (Graz-Köflacher-Bahn) bestelde 13 drieledige GTW's.

THURBO bezit het grootste aantal GTW's: in totaal 80 motorstellen (51 gelede en 29 drieledige).

Hiernaast: de RABe 526 680-4. Mettendorf, 23 juli 2006.

Hieronder: doortrit van het drieledige motorstel RABe 526 773-7 te Bürglen op 7 september 2007.

Foto's Marc STRIFFELER.





Rechts : motorstel ABe 2/6 634 van de CJ te Le Noirmont op 17 augustus 2007. Links : detail van het powerpack. Marc STRIFFELER.

De BLS beschikt eveneens over 13 motorstellen (waarvan zes gelede - deze krijgen in 2009 een derde rijtuig). Ze werden tussen 2003 en 2004 geleverd aan RM (Regionalverkehr Mittelland), dat in 2006 werd overgenomen door de BLS.



De RM bezat 13 GTW's. Hier één van de zes gelede stellen. Ze worden dit jaar verlengd met een bijkomend rijtuig. Foto STADLER.

Op de meterspoorlijnen van de YSC (Chemin de fer Yverdon-Sainte Croix, maakt tegenwoordig deel uit van de groep Travys) en de CJ (Chemin de Fer du Jura) rijden sinds 2001 GTW's. Intussen zijn reeds 139 GTW's actief in Zwitserland. Ze zijn er beter gekend onder het label "Regioliner".



De organisatie van de Olympische Spelen in 2004 te Athene maakte de modernisering van de spoorwegen in de omgeving van Athene en het schiereiland Peloponnesos noodzakelijk. Een samenwerkingsverband van Stadler en Hellenic Shipyards leverde tussen 2002 en 2004 29 GTW-motorwagens af aan de OSE (17 normaalspoor en 12 meterspoor). En het exportsucces van de GTW eindigde hier nog niet...



De Griekse motorwagen voor meterspoor 4501 werd in Zwitserland getest. Landquart, 13 december 2003. Michel HANSSSENS.

In de Spaanse Pyreneeën toonde de FGC interesse voor het GTW-concept en dit met het doel om de stellen in te zetten op haar nieuwe meterspoorlijn (1500 V en tandradaandrijving) tussen Monistrol en het beroemde klooster van Montserrat. Er werden vijf motorstellen voor de lijn naar Montserrat gekocht. De FGC bestelde later twee motorstellen om de capaciteit van haar andere tandradbaan tussen Ribas en Nuria te verhogen.

← Een van de twee GTW's van operator Yverdon-Sainte-Croix. Foto STADLER.



Motorwagen AM1 met tandradaandrijving in dienst op de lijn naar Montserrat in Spanje. Foto STADLER.

Na de variant met tandradaandrijving zag een versie met voeding via een derde rail voor een andere spoorlijn in de Pyreneeën, maar nu in Frankrijk, het daglicht. De SNCF, die gewoonlijk niet geneigd is om beroep te doen op buitenlandse fabrikanten, bestelde bij Stadler twee motorstellen. De Z151 en Z152 werden in 2003 geleverd en rijden sindsdien tussen Latour de Carol en Villefranche over "la ligne du Train Jaune" of "la ligne de Cerdagne".

Deze twee motorstellen worden hoofdzakelijk ingezet op korte trajecten en worden meer gebruikt door de lokale bevolking dan door de toeristen.

Ze vormen geen bedreiging voor de sympathieke Z100'en, die oorspronkelijk werden aangeschaft door de Compagnie du Midi en al meer dan een eeuw dienst doen.

Alle motorstellen voor meterspoor die sinds 2001 aan Zwitserse operatoren werden geleverd en de GTW's die dienst doen in de Pyreneeën (zowel de Franse en de Spaanse) hebben een ander design als deze voor normaalspoor.



De lijn Latour de Carol - Villefranche (La ligne de Cerdagne of "Train Jaune") wordt uit-gebaat door de SNCF. Op deze lijn zijn twee GTW-motorwagens (elektrische voeding via een derde rail) actief. Beide werden op 31 mei 2004 gefotografeerd te Villefranche-de-Conflent. Tomas MEYER-EPPLER.

Enkele Italiaanse operatoren toonden hun interesse in het GTW-concept, maar dan wel de dieselversonie. Voor ge-elektrificeerde lijnen gaat hun voorkeur uit naar de FLIRT. De STA beschikt sinds de heropening van de lijn Merano - Malles in 2004 over 12 stellen. ST (Sistemi Territoriali) rijdt in de omgeving van Venezia rond met zes stellen. Twee van deze treinstellen beschikken over vier kasten en twee powerpacks. Deze werden verkregen door koppeling van twee gelede motorwagens die aan het ene uiteinde beschikken over een stuurpost en aan het andere uiteinde over een intercirculatie-deur. Zo beschikt men dan over een GTW 4/12.

In Nederland worden de secundaire lijnen stelselmatig in beheer gegeven aan de provinciale overheden. NS-reizigers werd dan overgenomen door andere operatoren, die een aantal verplichtingen opgelegd kregen bij het opstellen van hun lastenboek. Eén ervan is de inzet van modern materieel. Twee van deze operatoren, Arriva en Veolia, deden beroep op Stadler voor de levering van nieuwe treinen. Arriva ging alle diesellijnen in Noord-Nederland (rond Leeuwarden en Groningen) uitbaten. Om de oude van de NS afkomstige reeksen DH1 en DH2 te vervangen, bestelde Arriva in 2005 bij Stadler 43 GTW-motorwagens (16

gelede en 27 drieledige). De inzet van de GTW's was verantwoordelijk voor een onverwachte stijging van het aantal reizigers. Arriva werd al snel ge-confronteerd met capaciteitsproblemen en moest in 2008 acht bijkomende treinstellen (6 gelede en 2 drieledige) bestellen. Deze worden in 2010 geleverd. Arriva werd intussen ook verantwoordelijk voor de exploitatie van de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen. Deze lijn kreeg de commerciële benaming "Merwede-Lingelijn". Arriva vervangde de van NS afkomstige Plan V's in september 2008 door zeven GTW-motorstellen (een gelede en zes drieledige). Arriva beschikt nog over een optie voor drie bijkomende motorstellen. Deze zal gelicht worden van zodra de provincie Zuid-Holland zich financieel garant stelt voor de creatie van nieuwe stopplaatsen en de verdubbeling van enkele lijnvakken.

Concurrent Veolia heeft twee concessies binnengehaald: de Maaslijn (diesel), die Roermond met Nijmegen verbindt via Venlo en de nabij de Belgische grens gelegen lijn Maastricht - Heerlen - Kerkrade Centrum (geëlektrificeerd). Om al het oude NS-materieel te vervangen op deze verbindingen moest Veolia zich 16 motorwagens (tien gelede en zes drieledige) en acht motorstellen (vijf gelede en drie drieledige) aanschaffen. Het nieuwe materieel is eveneens een enorm succes en Veolia moest al snel vier nieuwe rijtuigen bestellen om de gelede motorwagens te vervangen.



Een van de twaalf GTW-motorwagens van het Italiaanse STA. Foto STADLER.



De 6 stellen van ST worden ingezet in de omgeving van Venezia. Foto STADLER.



FOTO 90-58 ARRIVA-motorstellen 504, 502, 503 en 501 tijdens een testrit te Hulst op 24 mei 2008. Philippe DEGIETER.



FOTO 90-59 De Veolia-motorwagen 355 rijdt door Leeuwen richting Roermond op 28 juni 2008. Philippe DE GIETER.

Het gelede motorstel 503 reed op 13 oktober 2008 als trein 32138 Heerlen - Maastricht. Het werd vereeuwigd bij de aankomst te Klimmen-Ransdaal. Michel DE ESCH.



Stadler is er ook in geslaagd om zijn producten buiten Europa te slijten. In de VS beschikt de New Jersey Transit Corp. over twintig gelede motorwagens. Deze worden ingezet op de lijn Trenton-Camden die deels in straatspoor ligt. De grote wendbaarheid van de motorwagens laat hen toe om bochten van 90° te nemen. Capital Metro te Austin (Texas) beschikt eveneens over zes gelede motorwagens. Deze worden sinds januari 2008 ingezet tussen Austin en Leander.



Motorwagen 103 van Capital Metro te Austin, Texas. Foto STADLER.



De GTW-motorwagens van New Jersey Transit. Foto STADLER.

OPERATOR	TYPE (14)	AANTAL	BOUWJAAR	NUMMERING	WIJZE	SNELHEID	SPOOR- BREEDTE	(9)
DUITSLAND								
DB (12)	2/6	30	2001	646 001-030	diesel	120	1,435 m	108
DB / UBB (Usedomer Baden Bahn)	2/6	23	1998-2003	646 101-114, 121-129	diesel	120	1,435 m	126
DB (Darmstadt / Kurhessenbahn)	2/6	13	2003	646 201-213	diesel	120	1,435 m	108
HLB (Hessische Landesbahn)	2/6	30	1999-2002	101-130	diesel	120	1,435 m	120
OOSTENRIJK								
GKB (Graz-Köflacherbahn)	2/8	13	2010-2011	?	diesel	?	1,435 m	141
LILLO (Linzer Lokalbahn)	2/6	14	2000-2005	ET22 151-164	(6)	130	1,435 m	126
SPANJE								
FGC (Montserrat)	2/6	5	2002-2003	AM1 t/m 5	1500 V =	45	1,000 m (11)	118
FGC (Ribes Nuria)	2/6	2	2002-2003	A10, A11	1500 V =	45	1,000 m (11)	118
FRANKRIJK								
SNCF (Train Jaune de Cerdagne)	2/6	2	2003	Z151-152	(7)	70	1,000 m	86
GRIEKENLAND								
OSE (17)	2/6	12	2003-2004	4501-4512	diesel	100	1,000 m	92
OSE (17)	2/6	17	2002-2004	560 101-117	diesel	115	1,435 m	94
ITALIË								
ST (Sistemi Territoriali S.p.A)	2/6	4	2006-2008	ATR 110 201-204	diesel	140	1,435 m	111
ST (Sistemi Territoriali S.p.A)	4/12	2	2006	ATR 120 401-404 (8)	diesel	140	1,435 m	245
STA (Merano - Malles)	2/6	12	2004-2006	ATR 100001-012	diesel	140	1,435 m	110
NEDERLAND								
ARRIVA	2/6	22	2006-2010	10228-250	diesel	140	1,435 m	115
ARRIVA	2/8	29	2006-2010	10301-327, 351-352	diesel	140	1,435 m	178
ARRIVA	2/8	6 (2)	2008	10501-506	1500 V=	140	1,435 m	172
ARRIVA	2/6	1	2008	10407	1500 V=	140	1,435 m	113
VEOLIA	2/6	10 (3)	2007	7201-7210	diesel	140	1,435 m	124
VEOLIA	2/8	6	2007	7351-7356	diesel	140	1,435 m	193
VEOLIA	2/6	5	2008	7501-7506	1500 V=	140	1,435 m	124
VEOLIA	2/8	3	2008	7651-7653	1500 V=	140	1,435 m	193
SLOWAKIJE								
ZSSK (18)	2/6	15	2001-2006	425 951-965	1500 V =	80	1,000 m	108
ZSSK (18)	2/6	6	2003	840 001-006	diesel	120	1,435 m	109
ZWITSERLAND								
SBB-CFF-FFS (Seetal)	2/8	17	2002-2003	RABe 520 000-016	15 kV	115	1,435 m	139
ASm (Aare Seeland mobil)	2/6	7	1997-1998	Be 2/6 501-507	1200 V=	80	1,000 m	88
ASm (Aare Seeland mobil)	2/6	2	2007	Be 2/6 509-510	1200 V=	80	1,000 m	88
CJ (Chemin de fer du Jura)	2/6	4	2001	ABe 2/6 631-634	1500 V=	90	1,000 m	87
MOB (Montreux Oberland Bernois) (1)	2/6	4	1998-1999	Be 2/6 7001-7004	900 V=	80	1,000 m	84
RM (Regionalverkehr Mittelland)	2/6	6 (4)	2003	526 260-265	15 kV	140	1,435 m	103
RM (Regionalverkehr Mittelland)	2/8	7	2004	526 280-286	15 kV	140	1,435 m	163
Thurbo (15)	2/6	10	1998-1999	RABe 526 680-689	15 kV	130	1,435 m	118
Thurbo (16)	2/6	3	1997-1998	Bm 596 671-673	diesel	120	1,435 m	118
Thurbo	2/6	51 (5)	2003-2005	RABe 526 701-751	15 kV	140	1,435 m	118
Thurbo	2/8	29	2006-2007	RABe 526 752-780	15 kV	140	1,435 m	180
YSC (Yverdon-Sainte-Croix) (20)	2/6	2	2001	Be 2/6 2000-2001	15 kV	80	1,000 m	100
VSA								
Capital Metro Austin Texas	2/6	6 (10)	2007-2008	101-106	diesel	120	1,435 m	108
New Jersey Transit	2/6	20	2002-2003	3501-3520	diesel	110	1,435 m	90

- (1) ex-CEV
- (2) + 3 in optie
- (3) 4 MW type GTW 2/6 van Veolia krijgen in 2009 een extra rijtuig
- (4) alle GTW2/6 van BLS krijgen in 2009 een extra rijtuig
- (5) 24 GTW2/6 van Thurbo kregen een extra rijtuig
- (6) tweespanning 750 V= / 15 kV~
- (7) 850 V = voeding via derde rail
- (8) een nummer per half treinstel (ATR 120 401/402 en 120 403/404).
- (9) aantal zitplaatsen
- (10) + 12 in optie
- (11) geschikt voor tandradbaan
- (12) Berlin - Neuruppin - Wittstock / Rheinsberg

- (13) ex-BTI (Biel-Täuffelen-Ins)
- (14) het 1ste cijfer geeft het aantal aangedreven assen aan (steeds onder het powerpack), het tweede cijfer het totale aantal
- (15) ex-MThB Mittelthurgaubahn "Seehäsele"
- (16) ex-MThB Mittelthurgaubahn "Seehäsele", geschraapt in december 2006, verkocht aan Railconsult, Italië
- (17) Organismos Sidirodromon Ellados
- (18) Zeleznicna Spolocnost Slovensko
- (19) overgenomen door BLS
- (20) Vandaag TRAVYS (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste. Croix

Oostenrijk

ÖBB : motorstellen reeks 4010 geschrap

De ÖBB bestelde in 1965 bij SGP in Graz drie motorstellen van de reeks 4010. Deze moesten de reeks 4130 op de beroemde "Transalpin" (verbinding Wien - Zürich) vervangen. Hierbij maakte de ÖBB voor de eerste maal gebruik van thyristoren. De zitplaatsen kregen eveneens de opstelling 2+1 (ook in tweede klasse), wat een ongeëvenaard comfortniveau opleverde. De reeks 4010 ontwikkelde een vermogen van 2500 kW en was goed voor een snelheid van 150 km/h.

De eerste drie motorstellen bezaten zes rijtuigen: een motorrijtuig met een lokaal voor de boordchef, twee rijtuigen tweede klasse (één met compartimenten en één met middengang), een restauratierijtuig met daarin twee compartimenten tweede klasse, een rijtuig met compartimenten eerste en tweede klasse (AB) en een stuurrijtuig (ondergebracht in de reeks 6010) met een afdeling eerste klasse met middengang en een bagageafdeling. Indien nodig konden de motorstellen verlengd worden met twee rijtuigen (dus acht rijtuigen) en bestond de

FOTO 90-61 Een trein bestaande uit twee motorstellen van de reeks 4010 (met de 4010 029-9 op kop) rijdt over de Semmering (lijn Wien - Graz). Kün, 29 april 2006. Michel HANSENS.



FOTO 90-60 Doorrit van motorstel 4010 025 te Brixen im Thale (lijn Innsbruck - Saalfelden - Salzburg) op 31 augustus 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

mogelijkheid om het motorrijtuig te vervangen door een elektrische locomotief. De 4010'en konden eveneens in treinschakeling rijden.

In 1966 werden twaalf bijkomende motorstellen, bestaande uit vijf rijtuigen en bestemd voor de binnenlandse treindienst, besteld. Deze onderscheidden zich van de Transalpin-motorstellen door de afwezigheid van het

gemengde AB-rijtuig.

Met het inleggen van de internationale trein "Bodensee" (verbinding Wien - Bregenz - St. Gallen) eind jaren zestig werden bijkomend twee zesledige stellingen gebouwd. Ze werden in de jaren zeventig gevolgd door twaalf extra motorstellen, ditmaal voorzien van een geklimatiseerd restauratierijtuig. In totaal werden tussen 1965 en 1978 29 motorstellen gebouwd.





FOTO 90-62 Een motorstel reeks 4010, maar gefotografeerd aan de zijde van stuurrijtuig 6010 013-8 rijdt over de Semmeringlijn. Breitenstein, 25 april 2006. Michel HANSENS.

komstige rjtuigen. De gemengde rjtuigen eerste/tweede klasse (AB) werden omgevormd tot rjtuigen tweede klasse. Zo verkreeg men volgende basissamenstelling: motorrijtuig + vier rjtuigen tweede klasse + stuurrijtuig met eerste klasse en bagageafdeling. Hierna verminderde het aantal motorstellen stelselmatig.

In 2008 werden de laatste zeven 4010'en ingezet in de InterCity-dienst met vertrek vanuit Graz naar Salzburg, Linz, Innsbruck en Wien. De laatste door een 4010 gereden trein betrof InterCity 15630 Villach-Wien Süd op 28 december 2008. De IC-treinen 502 Graz - Linz en 601 Linz - Graz werden in 2009 nog gedurende enkele weken gereden met dit type materieel, maar dan gesleept door een elektrische locomotief. De 4010 009 wordt bewaard door ÖBB Erlebnisbahn.

Philippe DE GIETER

In 1977 werden de 4010'en op de "Transalpin" vervangen door gesleepte treinen. De "Bodensee" werd daarbij beperkt tot het traject Wien - Bregenz. Dit was het voorlopige einde van hun internationale inzet.

In de loop van de jaren negentig werden de 4010'en gemoderniseerd en hun blauwcrème schildering vervangen door een kleedje dat rood, wit en grijs bevatte. De stellen van de laatste reeks werden bij deze gelegenheid uitgerust met

chemische toiletten en airconditioning. Deze zouden later ingezet worden in de EuroCity-dienst naar Duitsland (verbinding Linz - Frankfurt). Twee motorstellen (4010 012 en 014) werden niet gemoderniseerd en waren de eerste eenheden om in 2001 terzijde geplaatst te worden, toen de schrapping van de reeks werd aangevat. Deze eerste schrappingsgolf liet echter het hersamenstellen van het materieel toe. De restauratierijtuigen werden vervangen door uit het geschrapte materieel af-

FOTO 90-63 Motorstel 4010 001-8 overschrijdt één van de talrijke viaducten op de Semmeringlijn. Breitenstein, 25 april 2008. Michel HANSENS.



Frankrijk

Einde van "blancs-travaux"

Revolutie op het Franse net: gedurende decennia verliep het onderhoud van het net volgens twee vaste patronen:

- de "kleine onderhoudswerken" (vervangen van sporen en dwarsliggers, controle van de bovenleiding, preventieve maatregelen en toevallige herstellingen) gebeuren tijdens twee zogenaamde "blancs-travaux". Dit zijn tijdvakken van ± twee uur, (een typisch Frans verschijnsel) waarin alle verkeer op één spoor wordt onderbroken.
- voor de "grote werkzaamheden" werd het verkeer meerdere uren onderbroken en werd er tijdelijk gereden op enkel spoor, volgens het "VUT"-regime (voie unique temporaire). Dit systeem is vrij omslachtig waarbij de bestuurder van het parcours in VUT in het bezit moet zijn van de nodige documenten. De organisatie van VUT maakt dat het inderdaad langer duurt om treinen over eenzelfde - op enkelspoor uitgebate traject - te laten rijden.

Een groot nadeel bij "de kleine onderhoudswerken" is het groot tijdverlies dat wordt veroorzaakt door de veiligheidsprocedures, aanvoer van machines en materieel, ... zodat er in werkelijkheid hooguit gedurende één uur kan worden gewerkt. Efficiëntie is iets anders...

Tevens bezorgt dit systeem een zekere afkeer bij de nieuwe operatoren die het Franse net willen gebruiken en is het onverenigbaar met de gecadanseerde dienst die voor het reizigersverkeer wordt ontwikkeld.

De nadelen bij "grote werkzaamheden"

De 839109 Paris - Bar-le-Duc werd omgeleid via de oude lijn Paris - Luxembourg en nadert Reims op 11 september 2008. Deze TER "Vallée de la Marne" zal te Châlons-en-Champagne terug de geëlektrificeerde lijn berijden. Gilbert LAURENT.



Deze omgeleide goederentrein werd van begin- tot eindstation gesleept door de reeks 75000 in treinschakeling hoewel de reisweg voor 88% is geëlektrificeerd. Ferté-Milon, 19 september 2008. Gilbert LAURENT.

zijn de lange, ingewikkelde en logge voorbereidingen (overwegwachters verwittigen van het toevallig verkeer op enkelspoor in VUT), de mobilisatie van bijkomend veiligheidspersoneel op de werven, een lagere commerciële snelheid voor de treinen, beperking van de lijncapaciteit, enz.

In vergelijking met het NMBS-net is het SNCF-net niet zo gemakkelijk om over te schakelen van verkeer op normaal- naar verkeer op enkelspoor. Er werden in het verleden beslissingen genomen waarvoor men nu de tol betaalt.

Deze oude methode is volledig voorbijgestreefd en dwong de RFF, de infrastructuurbeheerder, te zoeken naar een andere werkwijze. De nieuwe aanpak werd toegepast op de verbinding Paris - Strasbourg, tussen km 66 en km 94.

Deze sectie werd in slechts acht weken vernieuwd (28 juli - 19 september 2008). RFF had de werkzaamheden grondig voorbereid:

- het verkeer werd volledig onderbroken

van 8.30 uur tot 17.00 uur. In deze periode werden beide sporen gelijktijdig vernieuwd;

- de dienstregeling van de goederentreinen werd aangepast, reizigerstreinen werden geheel of gedeeltelijk afgeschaft;
- er was een omleiding voorzien via de oude lijn Paris - Reims - Luxembourg voor de vier behouden treinen van en naar Châlons-en-Champagne;
- een loc-wissel en optimalisatie van de diensten waren niet voorzien. Men opteerde voor de inzet van de reeks CC 72100 op zowel geëlektrificeerde als niet-geëlektrificeerde secties.

Er wordt een balans opgemaakt van deze nieuwe werkwijze. Op termijn zal de oude traditie moeten verdwijnen. Grote werkzaamheden zullen globaal worden aangepakt en er worden veel omleidingen voorzien. Men tracht echter de ongemakken te beperken in de tijd.

Gilbert LAURENT



Zwitserland

■ **Het einde van de "Mirages"**

De 20 driedelige motorstellen RABDe 12/12 1101 tot 1120 van de Zwitserse Federale Spoorwegen (SBB) werden tussen 1965 en 1967 door Schindler Waggon, FFA, BBC en SAAS geleverd. De aandrijving werd over alle assen verdeeld wat eerder ongewoon is voor dit soort materieel (asindeling Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo' volgens de Zwitserse classificatie 12/12 voor 12 aangedreven assen op een totaal van 12 assen). Elk motorstel beschikte over 2444 kW vermogen. Door deze bouw beschikten de motorstellen over een groot acceleratievermogen waardoor ze de bijnaam "Mirage" kregen, een verwijzing naar het jachtvliegtuig dat door het Zwitserse leger in dezelfde periode werd besteld. De maximumsnelheid was 125 km/h. De eerste klasse en de bagageafdeling bevonden zich in het middenrijtuig. Zij reden meestal in een samenstelling met zes rijtuigen, maar er werd ook met vier gekoppelde motorstellen gereden.

Bij de levering kregen ze een rode schildering, in tegenstelling tot het andere materieel dat toen donkergroen geschilderd was. De RABDe 12/12 werden tussen 1996 en 1999 gemoderniseerd en bij deze gelegenheid geschilderd in licht grijs en blauw ter hoogte van de vensters. De fronten werden rood geschilderd en de instapdeuren geel, een kleurstelling die voor het regionale materieel van de SBB standaard is sinds de levering van de "Kolibri"-motorstellen RABDe560. De 18 gemoderniseerde mo-

torstellen kregen de reeksindeling RABDe 510.000 t/m 017. Bij twee ernstige ongevallen in 1971, in januari te Herrliberg-Feldmeilen en in maart te Uerikon, liepen vier motorstellen ernstige schade op. Er werden slechts zes van de 12 rijtuigen hersteld. Hiermee werden twee driedelige motorstellen gevormd.

De RABDe 12/12 werden besteld met het oog op de invoering in mei 1968 van een dienstregeling met twee treinen per uur op de Goldküstelinie Zürich-Meilen-Rapperswil. Door de ontwikkeling van het S-Bahn-netwerk van Zürich en het in gebruik nemen van dubbeldekstreinen van het DPZ-type met locomotieven reeks Re450 vanaf 1990 kwamen de RABDe12/12 vrij en konden ze ingezet worden in het andere voorstadsverkeer van Zürich. Op het einde van hun loopbaan, werden zij hoofdzakelijk ingezet op de lijn S16 (Thayngen-Zürich-Meilen). Door de levering van nieuwe dubbeldekmotorstellen RABe 514 was de SBB in staat om RABDe 510 uit de regelmatige dienst terug te trekken. De 16 nog resterende motorstellen werden bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 14 december 2008 in reserve geplaatst (de 510.010 werd in april 2001 en de 510.007 in oktober 2008 buiten dienst gesteld na schade).

■ **Onderbreking van de Bernina-lijn**

Op 14 december 2008 zijn enkele kubieke meter rots op het spoor terecht gekomen tussen het station en het keerviaduct te Brusio op de Bernina-lijn St-Moritz (CH) - Tirano (I). Na een grondige studie werd de lijn onberijdbaar verklaard. Op 17 december

werden de volgende beslissingen genomen: tussen Brusio en Campocologno wordt de lijn volledig gesloten tot half april 2009.

De diensten tussen St. Moritz en Poschiavo blijven gehandhaafd. Tussen Poschiavo en Tirano is een vervangende busdienst georganiseerd. Het goederenverkeer blijft bestaan, maar het station van Campocologno is eindstation i.p.v. Poschiavo voor de overslag van de goederen. Twee motorwagens en 7 rijtuigen, waarvan 5 panoramarijtuigen, waren geblokkeerd. Ze werden via de weg gerepatriëerd.



↑ **Op 7 januari 2008 wordt te Campocologno de motorwagen ABe 4/4 46 op een vrachtwagen geladen.**
Bernhard WILLEN.

↓ **De RABDe 510 112-6 gefotografeerd te Horgen-Oberdorf (lijn Zürich - Zug), op de achtergrond het meer van Zürich.**
Marc STRIFFELER, 13 oktober 2007.





ITALIE Opening van de HSL Milano - Bologna

De HST-lijn Milano - Bologna werd voor de commerciële dienst in gebruik genomen op 14 december 2008. Ze is in het totaal 182 kilometer lang en loopt parallel met de A1-autoweg. Ze werd geëlektrificeerd met 25kV 50Hz en de maximale snelheid bedraagt 300km/h. De aanleg begon in november 2000 en de totale kostprijs liep op tot 16,9 miljard euro. Belangrijke kunstwerken moesten worden gebouwd, zoals de overbrugging van de Po te Piacenza en een 7 kilometer lang viaduct rond Modena. Momenteel worden alleen de ETR 500-stellen toegelaten. Beide steden liggen nu op 1.05u. i.p.v. 1.45u. van elkaar. Hierdoor wordt uiteraard de verbindingstijd naar meer zuidelijke steden ook sterk ingekort: Milano - Roma in 3.30u (3.59u. indien in Bologna en Firenze wordt gestopt); Milano - Napoli in 4.20u. (4.50u. met tussenstops in Bologna, Firenze en Roma).

Doorrit van een Eurostar Milano - Roma te Castelfranco Emilia (25 km ten noorden van Bologna) op 4 januari 2009. Marco CACOZZA.

TELEX.....

DB Schenker koopt PCC Rail

● DB Schenker is niet te stuiten, deze keer richting Oost - Europa, door de overname van het Poolse PCC Rail (zie ODB 85 p. 60), belangrijkste concurrent van PKP Cargo. Met zijn 5.800 werknemers is PCC goed voor 8% van het vrachtverkeer in Polen, vooral op gebied van steenkool, chemicaliën en bouwmaterialen.

FRANKRIJK - Fret SNCF

● De SNCF richtte een onderaanneming op om locomotieven te leasen. Akiem, zo heet de nieuwe onderneming, neemt voorlopig 233 locomotieven over van de SNCF. Tegen 2013 zou het totale bestand oplopen tot 400 machines.

FRANKRIJK - LUXEMBURG

● SNCF en CFL hebben de optie gelicht voor de bestelling van 14 driedelige motorstellen TER 2N NG. Waarde van het contract: 182 miljoen. Tien stuks zijn bestemd voor de CFL

(levering vanaf juni 2010) en ze vervolledigen de reeks van 12 stellen die reeds in dienst zijn (2201 t/m 2212).

De vier andere zijn voor de SNCF. Eén gaat naar de Loire-streek, drie zijn bestemd voor Normandië.

NedRailways neemt Abellio over

● In december 2008 werd de Duitse privéoperator Abellio GmbH overgenomen door NedRailways. De nieuwe maatschappij wordt een filiaal van de internationale tak van de NS. Abellio (zie ODB 84 p. 30) exploiteert heel wat spoor- en busverbindingen in Duitsland. Hiertoe beschikt de onderneming over 40 treinen en 600 bussen, er werken meer dan 1000 mensen.

USA

● Op 20 augustus 2008 kreeg Bombardier een bestelling van 46 diesel/elektrische hybride locomotieven, waarvan 26 (+ 63 in optie) voor de New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT) in de USA en 20 (+ 10 in optie) voor het Agence Métropolitaine de Transport (AMT) te Montréal in Canada. Deze machines moeten kunnen rijden zowel op geëlektrificeerde als op niet-geëlektrificeerde lijnen. Ze zijn gebaseerd op de elektrische locomotieven type ALP-46 (gekopieerd van de 101 van de DB) van de NJ TRANSIT die in 2002 werden geleverd. Deze machines zullen gebouwd worden in de Bombardier-fabrieken van Duitsland en Polen en worden geleverd vanaf 2011.

baseerd op de elektrische locomotieven type ALP-46 (gekopieerd van de 101 van de DB) van de NJ TRANSIT die in 2002 werden geleverd. Deze machines zullen gebouwd worden in de Bombardier-fabrieken van Duitsland en Polen en worden geleverd vanaf 2011.

LITOUWEN

● De Litouwse spoorwegen (LG) bestellen bij Skoda twee driedelige dubbeldeksmotorstellen die gebaseerd zijn op de reeks 471 van de Tsjechische spoorwegen (CD).

LG bestelde eveneens 10 bijkomende diesellocomotieven van de reeks ER20 "Euronrunner" van Siemens.



De nieuwe Skoda-motorstellen voor de LG. Skoda.



Dit is Belgisch

BOSNIE

Dt nr. 13

De steenkoolmijn "Boris Kidric" te Lukavac bezit meerdere stoomlocomotieven die in België werden gebouwd, waaronder deze Dt nr. 13. Zij werd gebouwd door Energie in 1952 (nr. 523).

Tijdens WO II moest de Belgische industrie voor de bezetter een hondertal stoomlocomotieven bouwen. In dit order kreeg Energie de opdracht om 50 drieassige tenderlocomotieven type KDL 7 (Kriegsdampflokomotive) van 600 pk en enkele grotere Dt's van 800 pk te bouwen. Deze machines kwamen, na het einde van de vijandelikheden, tussen 1945 en 1953 geleidelijk in dienst van de industrie in België, Frankrijk, Nederland, Joegoslavië en Congo.



*Nr. 13 gefotografeerd op de terreinen van de steenkoolmijn "Boris Kidric" te Lukavac. Ze doet nog enkel dienst als mobiele verwarmingsketel.
Tomas MEYER-EPPLER, 22 mei 2002.*

PORTUGAL

waterkraan

Deze prachtige waterkraan bevindt zich te Lousado. Dit station ligt ten noorden van Porto op de lijn Porto - Valencia. Vanuit Lousado vertrekt een smalspoorlijn naar Guimâraes.

Deze waterkraan werd gebouwd door Nicaise & Delcuve te La Louvière. Ze werd geplaatst nabij een draaischijf voor smalspoor.

Lousado, 26 februari 2008.

Tomas MEYER-EPPLER



Spoorse beelden uit Peru



De volledig verwaarloosde Peruaanse spoorwegen zijn overgenomen door een filiaal van de Orient-Express onder de naam Perurail. Het rollend materieel is volledig gerestaureerd en gemoderniseerd om een kwalitatief hoogstaande dienst te kunnen verlenen aan de vele toeristen die per trein dit prachtige land ontdekken. Ook de tarieven zijn aangepast aan de nieuwe dienstverlening en het cliënteel (zo'n 70 USD voor 50 km), maar inwoners krijgen op vertoon van hun identiteitskaart een democratischer tarief. Weliswaar gebruiken de Peruvianen zelf andere treinen dan die voor de toeristen. Om het comfort en de veiligheid van de toeristen te garanderen, worden de stations streng bewaakt door een veiligheidsfirma. Toegang tot de perrons krijgt men enkel op vertoon van een geldig biljet. Te Aguas Calientes, pioniersstad aan de voet van de bekende Incastad Macchu Picchu, is door Perurail een volledig nieuw station gebouwd om de toeristentreinen te ontvangen.

FOTO 90-64 ↑ De normaalspoorlijn van Cuzco naar Puno ligt voor een groot deel op het Andes-plateau, een groot plateau op 4000 m boven de zeespiegel waarop zich ook het Titicaca-meer bevindt. Op 10 september 2007 blijft de trein van Cuzco naar Puno enkele minuten staan op het hoogste punt van de lijn: La Raya, 4319 m. De meeste locomotieven van Perurail zijn gebouwd in 1974 door MLW-Bombardier (Montréal Locomotives Works). Alain DEFECHEREUX.

FOTO 90-65 ↓ In de prachtige Urubamba-vallei komen twee motorwagens aan te Ollantaytambo, het enige tussenstation dat toegankelijk is voor toeristen. Verderop zijn er geen wegen meer, enkel via ezelspaden is het mogelijk om Macchu Picchu in drie dagen te bereiken. De stad Aguas Calientes en de andere dorpen van de vallei kunnen enkel per spoor bevoorrad worden! Zelfs alle bouwmaterialen voor de stad en de mini-bussen die pendeldiensten onderhouden in de stadskern, zijn per spoor aangevoerd. Alain DEFECHEREUX.





Het net omvat nog vier lijnen. De eerste, op normaalspoor, verbindt de hoofdstad Lima met Huancayo en Huancavelica. Na de lijn in Tibet, is dit de hoogste spoorlijn ter wereld. De trein (die slechts één keer per maand rijdt) overschrijdt een bergketen van 4818 m hoog in een duizelingwekkend landschap. De tweede normaalspoorlijn verbindt Cuzco (oude Inca-hoofdstad) met Puno aan de rand van het Titicaca-meer (het hoogste bevaarbare meer ter wereld). Zo'n 50 km voor Puno, in het station van Juliaca, vertrekt de derde lijn naar Arequipa. Er rijdt één trein om de twee dagen tussen Cuzco en Puno (de heenrit dag A, de terugrit dag B). Naar Arequipa rijdt de trein enkel op vraag van groepen. De vierde lijn is een smalspoorlijn die Cuzco met Aguas Calientes verbindt voor de toeristen en met Quilbamba, 30 km lang, enkel voor de Peruvianen.

FOTO 90-66 ↑ De laatste trein die in Aguas Calientes aankomt (even voor de middag) is de Hiram Bigham, samengesteld uit geklimatiseerde 1ste klasse-rijtuigen en een salonrijtuig met terras op het achterbalkon. De prijs van een 4-uur durende rit is ongeveer 500 USD.

Hiram Bigham is de Amerikaanse ontdekkingsreiziger die de ruïnes van Macchu Picchu in 1911 heeft ontdekt. De Urubamba, de rivier zichtbaar naast de trein, mondt uit in de Amazonerivier die duizenden kilometers aflegt naar de Atlantische Oceaan, terwijl we hier op amper 230 km in vogelvlucht van de Stille Oceaan zijn.... de Andesrug stelt zo zijn wetten! Alain DEFECHEREUX.

FOTO 90-67 Op 8 september 2007 rijdt een trein van Cuzco naar Quilbamba door de stad Aguas Calientes. Deze trein is voorbehouden voor Peruvianen. Bovenin de foto zien we een stel rijtuigen in het nieuwe station, voorbehouden voor de toeristen. Alain DEFECHEREUX



Rijtuigen ex-DR C3trPr en C3trBay

Na WO II nam de NMBS 77 drieassige ex-DR-rijtuigen van de types C3tr, C3u en C3v van Pruisische en Beierse afkomst op in haar bestanden van de commerciële en dienstvoertuigen.

De K.P.E.V. (Pruisische spoorwegen) bezat niet minder dan 11.800 rijtuigen van het model C3tr die werden gebouwd tussen 1900 en 1922. Oorspronkelijk waren dit rijtuigen van vierde klasse (D3), die ingezet werden op de lijnen met veel verkeer tussen de grote steden en de nabij gelegen voorsteden, eigenlijk de hedendaagse S-Bahn. De eerste 1500 hadden geen toiletten.

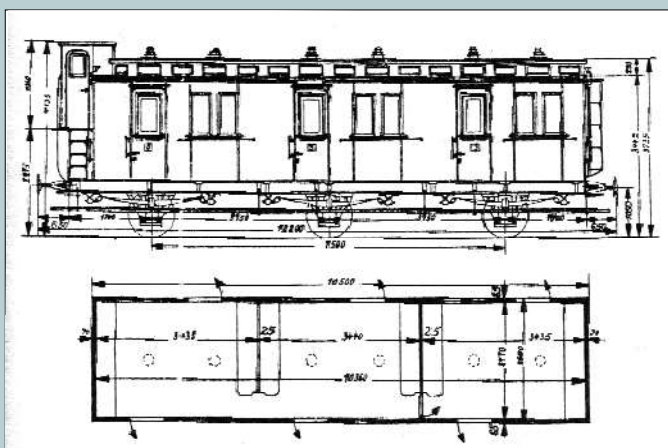
De K. Bay. Sts. B. (Beierse spoorwegen) lieten 215 dergelijke voertuigen bouwen (types C3tr en C3v) tussen 1907 en 1915.

De benaming die wij gebruiken om de types van de rijtuigen aan te duiden, is deze die werd gebruikt in 1920 bij de eenmaking van de Duitse deelstaten en hun spoorwegnetten in één enkele grote maatschappij, die viermaal van naam veranderde alvorens, in 1937, de Deutsche Reichsbahn (DR) te worden. Bij deze gelegenheid werd een nieuwe nummering ingevoerd die echter snel herzien moest worden daar niet voldoende nummers voorzien werden voor de grote hoeveelheid voertuigen die moesten her-nummerd worden.

De 10.300 rijtuigen, gebouwd voor de K.P.E.V. tussen 1902 en 1922 waren eveneens van vierde klasse. Zij werden herschikt als derde klasse (de vierde klasse werd afgeschaft in 1928). Oorspronkelijk werden deze rijtuigen gebouwd voor reizigers met veel en grote bagage. Zij waren comfortabeler dan hun voorgangers van 1900, want zij waren wel uitgerust met twee toiletten, wat deze van 1900 niet hadden. Zij waren praktisch allemaal gelijkwaardig en verschilden van elkaar in enkele kleine details, meestal de opstelling van de toiletten.

Type C3trPr00

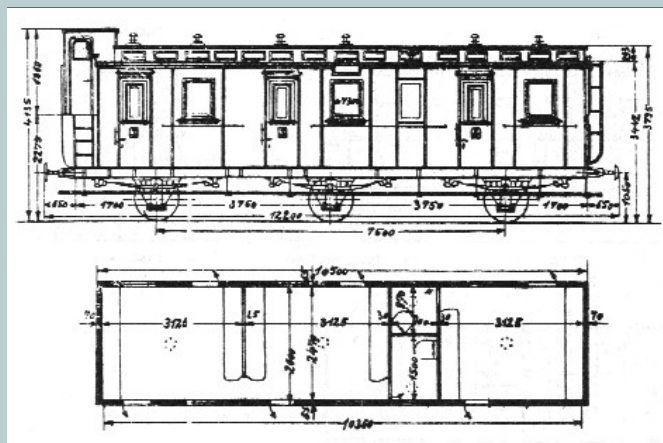
De eerste rijtuigen van dit model werden in 1900 gebouwd voor de K.P.E.V. C3trPr00 staat voor: C = 3de klasse, 3 = 3 assen, tr = Abteile für Reisenden mit Traglasten - afdeling voor reizigers met (grote/veel) bagage, Pr = Pruisisch, 00 = 1900. Zij waren voorzien van twee grote afdelingen, gescheiden door een wand met een deur, echter zonder WC.



Het eerste Pruisische rijtuig (type C3trPr00) verscheen in 1900 op het net. Originele versie met 26 zitplaatsen, zonder toilet.

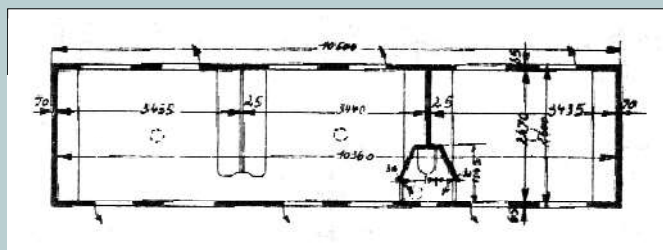
In 1910 werd een aantal verbouwd, kregen ze twee WC's en werden dan het type C3trPr00/10. Deze toiletten maakten het echter onmogelijk om van het ene naar het andere compartiment te gaan (zie plan rechtsboven). Alle rijtuigen gebouwd vanaf 1902 hadden deze indeling.

In 1910 werd nog een andere ombouw uitgevoerd op de rijtuigen



Een Pruisisch rijtuig van 1900 na de ombouw van 1910 met twee toiletten die dienen als scheiding tussen de beide compartimenten. Een doorgang was niet meer mogelijk.

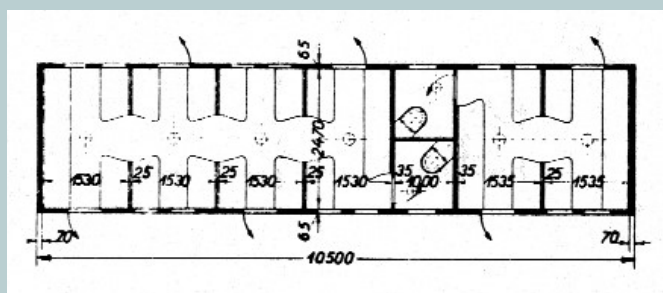
C3trPr00. Ditmaal werd slechts één toilet geplaatst ter vervanging van de oorspronkelijke deur van de scheidingswand. Bij deze versie kon men via het toilet, dat voorzien was van twee deuren, van het ene naar het andere compartiment. Zij werden het type C3trPr00/10a (zie plan hierboven).



Een Pruisisch rijtuig van 1900 na verbouwing in 1910. Er was slechts één toilet (met twee deuren) dat eveneens de verbinding vormde tussen de beide compartimenten (type C3trPr00/10a).

Type C3trPr02

De C3trPr02 werd vanaf 1902 gebouwd en werd in 1924 verbouwd in C3trPr02/24 (andere WC-opstelling) en in 1930 in C3uPr02/30, (u = Umbau). Er werden banken bij geplaatst en het aantal zitplaatsen steeg van 26 naar 50 (zie plan hieronder). De rijtuigen C3trPr02a, eveneens gebouwd in 1902, hadden een andere opstelling van de toiletten.



Pruisisch type C3trPr02 na ombouw tot C3uPr02/30. Het aantal zitplaatsen steeg van 26 naar 50.

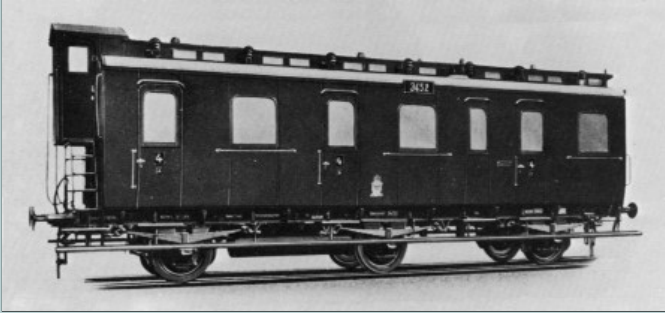
Zij werden in 1924 omgebouwd tot C3trPr02a/24 (nogmaals een andere toilettopstelling en andere vensters).

De C3trPr02b, eveneens van 1902 had een andere opstelling van de toiletten.

Zij werden eveneens in 1924 omgebouwd tot C3trPr02b/24, ook met andere opstelling van toiletten en andere vensters.

Type C3trPr04

Het type C3trPr04 kwam in 1904 in dienst. Een aantal werd in 1920 verbouwd tot de types C3trPr04/20 (tijdelijke verwijdering van de middenas) en in C3trPr04/20a (tijdelijke verwijdering van de middenas en definitieve verwijdering van het remmershuisje). In 1924 werden andere voeruijen verbouwd tot C3trPr04/24 door de plaatsing van nieuwe ramen (zie foto hieronder).



Het rijtuig D3trPr04/24 "3452 Hannover" werd in 1924 omgebouwd en werd het type C3trPr04/24. In 1928 werd het ondergebracht in de 3de klasse bij het verdwijnen van de 4de klasse in Duitsland. Verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.

In 1930 werd bij een aantal rijtuigen enkele banken bijgeplaatst, waardoor het aantal zitplaatsen steeg van 26 naar 50. Zij werden het type C3uPr04/30. Met 33 rijtuigen was dit bij de NMBS de grootste reeks ex-DR-voertuigen die werd ingezet in commerciële dienst. Bij de meeste rijtuigen werd de buitendeur van de WC verwijderd.

Deze buitendeuren, die bij alle typen aanwezig waren, dienden enkel voor het onderhoudspersoneel en konden niet door de reizigers worden gebruikt. In 1930 werd trouwens besloten om deze definitief te blokkeren in afwachting van hun verwijdering tijdens een revisie of ombouw. In 1945 waren nog niet alle deuren verdwenen doch wel geblokkeerd.

Types C3trPr09 - C3trPr13

Al de vorige reeksen werden gevolgd door de types C3trPr09 en C3trPr13, respectievelijk, gebouwd in 1909 en 1913. Deze laatste werden omgebouwd in 1936 tot C3trPr13/36 door toevoeging van banken, waardoor het aantal zitplaatsen verhoogde van 26 naar 50. Bemerkt dat de letter "u" niet meer werd gebruikt in deze nieuwe benaming.

Type C3uPr16

In 1916 verschijnen de rijtuigen C3uPr16, gebouwd op basis van de rijtuigen C3trPr13. De binneninrichting verschilt van de vorige types en had zijgangen in plaats van één middengang. Er waren 50 zitplaatsen ipv 26. Zie tekening rechts bovenaan.

Type C3trPr17

In 1917 werd een metalen prototypertijtuig van het type C3trPr17 gebouwd. Het lijkt helemaal niet meer op de vorige C3trPr van de vorige bouwreeksen. Het blijft een uniek exemplaar.

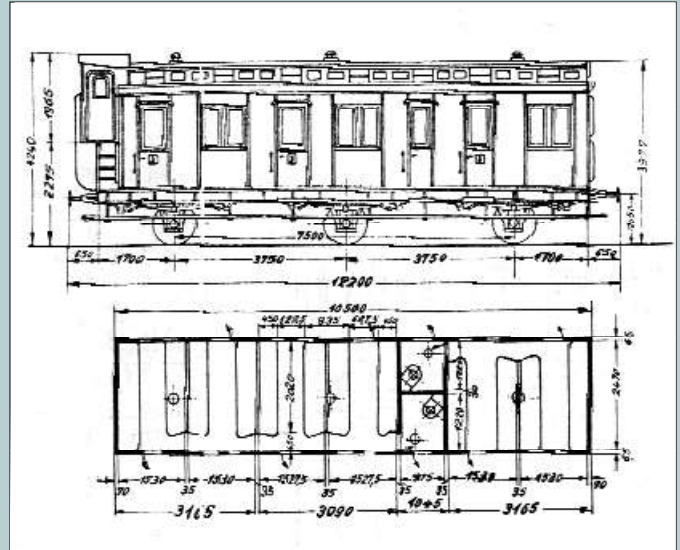
De Beierse rijtuigen

De K.Bay.Sts.B. bestelden 215 rijtuigen, eveneens van 4de klasse (D3). Er waren twee verschillende types.

De eerste dertig, gebouwd in 1907, waren voorzien van een remmershuisje. De volgende 185, gebouwd tussen 1907 en 1915, hadden slechts een open plaats voor de remmer.

Het grote verschil met de Pruisische rijtuigen is het feit dat zij geen bovenlicht hadden op het dak.

Een deel van deze rijtuigen werd verbouwd en kreeg, net zoals in Pruisen, meer banken waardoor het aantal zitplaatsen verhoogde van 26 naar 50. Bij hun inschrijving door de DR kregen



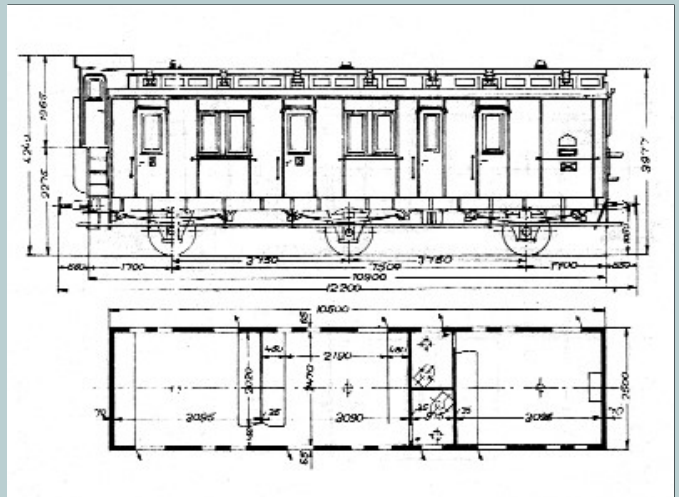
De rijtuigen type C3uPr16 hadden twee zijgangen i.p.v. één centrale middengang. Zij werden gebouwd met 50 zitplaatsen.

zij de "eenheidsbenaming" C3trBay_{xx} en C3vBay_{xx}: v = Ehemalige 4.-klasse-abteile mit Bretterbänken voll eingerichtet (voormalig 4de klassecompartiment, uitgerust met banken bestaande uit vier planken). In 1928 werden zij herschikt in de 3de klasse.

Rijtuigen met postafdeling

Enkele types van de Pruisische rijtuigen waren oorspronkelijk gebouwd met een postafdeling. Andere werden later verbouwd waarbij één van de compartimenten werd omgevormd tot rijdend postkantoor. Zo waren er de types CPost3trPr01, CPost3trPr01a, CPost3trPr01/28, CPost3trPr02, CPost3trPr04, CPost3trPr13/33 en CPost3trPr13/33a.

Bij de Beierse rijtuigen was dit eveneens het geval. Ze worden hier echter niet besproken omdat er geen enkel is achtergebleven op het Belgische net. De NMBS nam slechts één van deze omgebouwde Pruisische rijtuigen op in haar bestand: een omgebouwd type C3trPr00, het latere CPost3trPr00. Het werd als pakwagen voor goederentreinen indienstgesteld, samen met 30 andere C3trPr_{xx}. Dit rijtuig was voorzien van intercirculatie.



Een Pruisisch rijtuig type C3trPr13, na verbouwing en toevoeging van een postafdeling. Nieuwe benaming: CPost3trPr13/33a

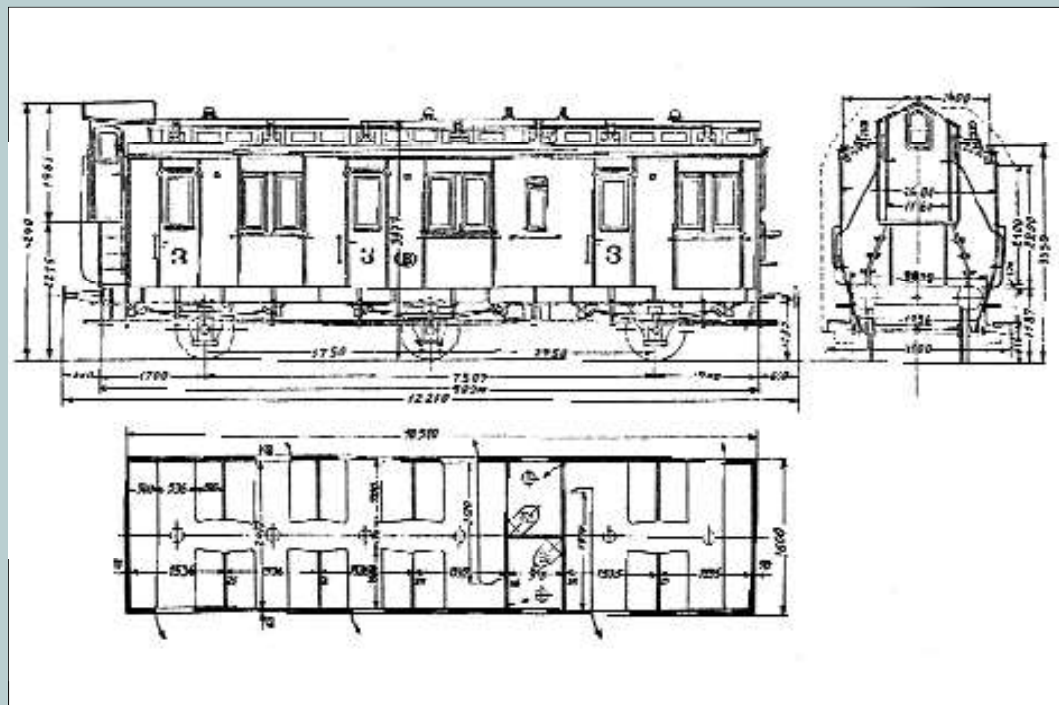
De rijtuigen in gebruik bij de NMBS

Zoals wij reeds geschreven hebben in het begin van dit artikel nam de NMBS 77 rijtuigen van dit type op in haar bestand. Zij werden in de inventaris opgenomen tussen 2 januari 1945 en 22 maart 1946 (niet alle data van indienstname zijn bekend). De meeste rijtuigen werden gerepatrieerd in mei en december 1950. Zes rijtuigen bleven definitief op Belgisch grondgebied. Het zijn de 37.317, 37.345, 37.807, 37.814, 37.849 en 37.861. In de loop van de vijftiger jaren werden zij hernummerd resp. als 86.301, 86.303, 86.305, 86.306, 86.309 en 86.311.

De 77 rijtuigen werden onderverdeeld in drie categoriën:

- 42 voor commerciële dienst,
- 31 als pakwagen in goederentreinen,
- 4 als dienstwagen.

FOTO BD-9001 Rijtuig 86.311 gebouwd in 1912. De buitendeuren van de WC's werden verwijderd (4de venster vanaf links). Schaarbeek groep R, 29 juli 1958. Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP. ©



Plan van het NMBS-rijtuig ex-C3uPr04/30, met 50 zitplaatsen. De buitendeuren die toegang verschaffen tot de toiletten zijn reeds verwijderd.



RIJTUIGEN GEBRUIKT IN COMMERCIËLE DIENST

C3trPr04

1ste nr. NMBS	2de nr. NMBS	inschrijving KPEV	bouw-jaar	opgenomen in inventaris	buiten dienst
37.306		54243 Kassel	1908	15-06-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.334		52286 Halle	1910	17-08-1945	gerepatriceerd 12-12-1950
37.361		50620 Essen	1905	03-08-1945	gerepatriceerd 13-12-1950

C3uPr04/30

37.314	86.301	52631 Mainz	1907	16-01-1945	PV 427 van 17-12-1958
37.322		64211 Mainz	1916	17-07-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.329		62364 Hamburg	1915	17-08-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.335		67660 Essen	1910	25-08-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.341		58964 Stettin	1912	08-10-1945	gerepatriceerd 16-12-1958
37.345	86.303	66841 Berlin	1918	14-07-1945	PV 427 van 17-12-1958
37.353		55143 Hannover	1909	23-01-1946	gerepatriceerd 16-12-1950
37.357		58464 Hannover	1912	29-06-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.359		59873 Halle	1913	03-08-1945	gerepatriceerd 16-12-1950
37.369		59904 Wuppertal	1907	09-10-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.372		62515 Erfurt	1915	08-10-1945	gerepatriceerd 16-12-1950
37.373		52917 Mainz	1907	19-09-1945	gerepatriceerd 12-12-1950
37.376		54747 Breslau	1909	30-11-1945	gerepatriceerd 19-12-1950
37.380		66214 Erfurt	1918	02-11-1945	?
37.391		66966 Wuppertal	1918	11-10-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.395		53817 Hannover	1908	29-10-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.396		52736 Mainz	1907	23-10-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.800		51703 Mainz	1907	?	gerepatriceerd 13-12-1950
37.804		56480 Hannover	1910	31-10-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.806		61802 Hannover	1914	02-10-1945	gerepatriceerd 16-12-1950
37.807	88.305	57433 Hannover	1911	04-10-1945	PV 427 van 17-12-1958
37.810		62578 Essen	1915	13-10-1945	gerepatriceerd 16-12-1950
37.815		55215 Cöln	1909	07-03-1946	gerepatriceerd 16-12-1950
37.817		61524 Halle	1914	11-02-1946	gerepatriceerd 12-12-1950
37.823		54119 Oppeln	1908	?	gerepatriceerd 13-12-1950
37.825		60065 Cöln	1912	24-10-1946	gerepatriceerd op ?
37.826		66920 Saarbrücken	1918	27-10-1945	gerepatriceerd 05-1950
37.828		56125 Frankfurt	1910	10-10-1945	gerepatriceerd 12-12-1950
37.849	86.309	57472 Dresden	1911	?	PV 234 van 12-06-1959
37.861	86.311	58695 Stettin	1912	14-03-1946	PV 410 van 04-11-1959
37.870		58998 Saarbrücken	1912	?	gerepatriceerd 19-12-1950
37.871		66875 Stettin	1918	?	gerepatriceerd 12-12-1950
37.878		62550 Kassel	1915	?	gerepatriceerd 12-12-1950

C3trPr09

37.354		57118 Dresden	1911	19-03-1946	gerepatriceerd 05-1950
37.386		56411 Cöln	1910	29-10-1945	gerepatriceerd 13-12-1950
37.814	86.306	58505 Kassel	1912	12-03-1946	PV 427 van 17-12-1956 (1)

(1) vervolgens gebruikt als dienstvoertuig

C3trBay07b

37.382		53103 Saarbrücken	1907	21-11-1945	?
--------	--	-------------------	------	------------	---

C3vBay07d

37.352		53178 Saarbrücken	1907	19-01-1946	gerepatriceerd 13-12-1950
37.374		53163 Saarbrücken	1907	?	gerepatriceerd 19-12-1950

Rijtuigen voor de commerciële dienst

De 42 rijtuigen voor commerciële dienst die in de inventaris werden opgenomen waren van de volgende types (tussen haakjes hun aantal):

- C3trPr04 (3);
- C3uPr04/30 (33);
- C3trPr09 (3);
- C3trBay07b (1);
- C3vBay07d (2).

De zes rijtuigen die in België bleven, werden uit dienst genomen met de volgende PV's:

- nr. 427 van 17 december 1958: 86.301, 86.303, 86.305, 86.306;
- nr. 234 van 12 juni 1959 : 86.309;
- nr. 410 van 4 november 1959 : 86.311.

De eerste vijf werden te koop aangeboden voor afbraak. Enkel de 86.311 werd nog herbruikt als dienstvoertuig, samen met enkele andere waaronder deze die onmiddellijk als dienstvoertuig werden gebruikt.

Meer details in de lijsten hiernaast en op de volgende pagina.

Rijtuigen gebruikt als pakwagens

31 rijtuigen werden onmiddellijk gebruikt als pakwagens voor goederentreinen. Zij waren van de volgende types: (aantal tussen haakjes) :

- C3trPr00 (2);
- C3trPr02 (1);
- C3trPr02a (2);
- C3trPr04 (11);
- C3trPr04/30 (8);
- C3trPr09 (2);
- C3trPr13 (4);
- CPost3itrPr00 (1).

Dienstwagen 192.662 is voorzien van een stroomafnemer op het bovenlicht voor nazicht van de bovenleiding. Het is mogelijk het ex-rijtuig 86.306 (?), ex-37.814, ex-DR type C3trPr09 opgenomen in de inventaris. De twee andere werden in 1950 naar Duitsland gerepatriceerd.

Schaarbeek ES, datum onbekend. Albert DEBIEVRE, verzameling TSP.





Rijtuig 37.345, (later 86.303, ex- DR type C3uPr04/30, nr. ex-DR Berlin 66841, gebouwd in 1918, werd in augustus 1951 gefotografeerd te Schaarbeek. Opvallend aan deze foto is het B-monogram waarvan men niet met zekerheid weet waarom het op sommige rijtuigen werd aangebracht. Was het om ze te herkennen tussen de Wapenstilstandrijtuigen van het zelfde model of te onderscheiden van de DB-rijtuigen die grensoverschrijdend verkeer uitvoerden of nog omdat de Belgische rijtuigen ook in grensoverschrijdend verkeer werden ingezet? Er werd geen bericht gevonden waaruit blijkt dat dit monogram moest worden aangebracht.

George DESBARAX, verzameling Bruno DEDONCKER / TSP.

Deze rijtuigen, als pakwagens gebruikt om de verliezen tijdens de vijandelijkheden te compenseren, werden genummerd in de nieuw gecreëerde reeks 19.901 t/m 19.968. Ze werden later vernummerd in de reeks 810.000 t/m 810.999, waarin al het ex-DR goederenmaterieel werd opgenomen. Geen enkele foto die het gebruik van de nummering 19.900 bewijst kon gevonden worden. Daarentegen bestaat er een foto bij de NMBS van stortwagens 810.071 type 1221A, ex-DR type Om Breslau-Essen, met metalen zijwanden. Dit document is voorlopig het enige bewijs van het gebruik van deze nummering (zie foto volgende pagina). Tot op heden werd geen enkele foto van een rijtuig/pakwagen gevonden met dergelijk nummer.

Wij weten ook niet wat er is gebeurd met deze rijtuigen/pakwagens na hun buitendienststelling. Het is niet onmogelijk dat deze voertuigen in 1950 werden gerepatriëerd.

Zij werden vervangen door de nieuwe metalen pakwagens van het type 4012b die werden geleverd in 1948-1949.

RIJTUIGEN GEBRUIKT ALS PAKWAGEN VOOR GOEDERENTREINEN

Nr. NMBS	Type DR	Nr. DR	afkomst KPEV	in dienst	opmerking
19.901	C3trPr13	68632	Dresden	16-04-1945	
19.914	C3trPr09	58646	Ost	17-12-1945	
19.923	C3trPr04	52495	Hannover	03-11-1945	
19.924	C3trPr02a	42974	Stettin	02-11-1945	
19.925	C3trPr04	54085	Münster	02-11-1945	
19.926	C3tr (PKP)	252542	Oppeln	31-10-1945	
19.927	C3trPr09	55841	Hamburg	02-11-1945	
19.928	C3trPr04	52990	Dresden	03-11-1945	
19.929	C3trPr04	52387	Halle	02-11-1945	
19.930	C3trPr04	52616	Cöln	03-11-1945	
19.931	C3trPr13	64892	Erfurt	02-11-1945	
19.932	C3trPr04	53323	Erfurt	03-11-1945	
19.933	C3trPr13	62813	Cöln	07-11-1945	(1)
19.935	C3trPr04	50118	RVDK (3)	31-10-1945	
19.936	C3trPr13	66363	Frankfurt	02-11-1945	
19.937	C3trPr02	49461	Hannover	31-10-1945	(2)
19.938	C3trPr04	53604	Essen	31-10-1945	
19.945	C3trPr00	48794	Hannover	05-12-1945	
19.946	C3trPr04	52432	Hannover	05-12-1945	
19.947	C3trPr13	6548	Polen	05-12-1945	
19.948	C3uPr04/30	67396	Breslau	31-10-1945	
19.949	C3uPr04/30	64951	Essen	31-10-1945	
19.950	C3uPr04/30	65217	Cöln	31-10-1945	
19.951	C3uPr04/30	59741	Essen	29-11-1945	
19.952	C3uPr04/30	58951	RVDK (3)	29-11-1945	
19.954	C3uPr04/30	61941	Stettin	29-11-1945	
19.955	C3trPr02	49503	Cöln	06-02-1946	
19.956	C3uPr04/30	55145	Hannover	06-02-1946	
19.957	C3trPr02a	48728	Essen	06-02-1946	
19.960	C3uPr04/30	61468	Augsburg	06-02-1946	
19.961	C3tr (ex-PKP)	252680	Polen	21-02-1946	
19.964	C3trPr04	51558	Kassel	?	
19.968	C3trPr00	18794	?	?	

(1) gerepatriëerd naar Duitsland

(2) hergebruikt als dienstvoertuig

(3) RVDK: Reichs-Verkehrsdirektion Kiev.



De stortwagons 810.071 (type 1221A, ex-DR type Om). In de reeks 810.000 t/m 810.999 werd al het ex-DR goederenmaterieel opgenomen. Deze foto levert het onomstotelijk bewijs dat deze nummering effectief werd gebruikt.

Verzameling Charles OCSINBERG.

Rijtuigen ingezet als dienstvoertuig

De 4 rijtuigen die onmiddellijk werden ingezet als dienstvoertuig waren van het volgende type (één rijtuig per type):

- C3trPr02;
- C3trPr02/24;
- C3uPr04/30 (nr. NMBS 192.178);
- C3trPr07a.

Charles OCSINBERG.

RIJTUIGEN ONMIDDELIJK GEBRUIKT ALS DIENSTVOERTUIG

Nr. NMBS	Type DR	Nr. DR	afkomst KPEV	in dienst	opmerking
190.178	C3trPr04/30	59475	?	21-12-1945	
?	C3trPr02a/24	49149	Mainz	?	
?	C3trPr04	52432	Hannover	?	
?	C3trPr07a	52518	Cöln	?	

Reeds C3tr in 1919

Door het Verdrag van Versailles, ondertekend op 28 juni 1919 na de Eerste Wereldoorlog, kreeg de Belgische Staat 4000 voertuigen van verschillende reeksen als schadevergoeding. Hierbij de zogenaamde "oudgedienden 4de klasse" die in de inventaris werden opgenomen als C-rijtuigen ingeschreven onder de nummers 55.101 t/m 55.992 en 60.051 t/m 60.161. Beide reeksen omvatten verschillende rijtuigtypes.

In de "Algemene Staat" van 1926 waren minstens 111 dergelijke rijtuigen, van verschillende bouwjaren, opgenomen door de NMBSW.

Met de telling van het reizigersmaterieel in 1945 vindt men nog twee Beierse rijtuigen type C3tr terug in de nummerreeks 55.101 t/m 55.992 en nog 51 originele Pruisische rijtuigen in de nummerreeks 60.051 t/m 60.161. Daarbij moet nog één rijtuig gevoegd worden dat waarschijnlijk was afgesteld in afwachting van zijn modernisering te Mons in 1946-1947 samen met 19 andere van verschillende types, waarvan vier eveneens uit de reeks 55.101 t/m 55.992 en drie uit de reeks 3de klasse 60.051 t/m 60.161.

De 12 andere kwamen uit de reeksen 51.000 (4) 52.000 (1), 53.000 (5), 54.000 (1) en één uit de reeks 61.251 t/m 61.308, een reeks rijtuigen met niet opeenvolgende nummering afkomstig van "de Lijn van de omschrijving Eupen en Malmédy". Deze 20 rijtuigen werden voorzien van intercirculatie voor het treinpersoneel en vormden in 1947 de nieuwe reeks C 60.300 t/m 60.319. In 1952 werden zij vernummerd in de reeks C 56.301 t/m 320. Zeven rijtuigen verdwenen reeds in 1955 uit de commerciële dienst.

De resterende 13 rijtuigen werden herklasseerd naar 2de klasse, bij de opheffing van de 1ste klasse op 3 juni 1956. Ze gingen uit commerciële dienst in 1956 (1), 1958 (1), 1959 (2), 1960 (2), 1962 (1), 1964 (1), 1965 (4) en 1966 (1).



Een gemoderniseerd rijtuig te Mons in de jaren 1946-1947. Mogelijk is dit het C-rijtuig 56.305, ex-C 60.304, het omgebouwde C 60.100. De deuren voor de intercirculatie voor het treinpersoneel zijn reeds aanwezig, het daklicht is verwijderd.

Auteur onbekend, verzameling Charles OCSINBERG.



Nog een gemoderniseerd rijtuig, gefotografeerd in een doorgaande trein te Schaarbeek op 17 juli 1957. Het nummer is niet duidelijk leesbaar, mogelijk is het rijtuig C 56.302, ex-C 60.301 omgebouwd vanuit het oorspronkelijke rijtuig C 61.251 (afkomstig van "de Lijn van de omschrijving Eupen en Malmédy") of het rijtuig B 56.312, ex-C 56.312, ex-C 60.311 omgebouwd uit rijtuig C 53.505. Wij opteren eerder voor de C 60.301 want de reeks 53.000 bestond uit rijtuigen met zes deuren. In de lijst van 1926 worden beide types vermeld als zijnde rijtuigen met zes compartimenten met 48 of 50 zitplaatsen. Bruno DEDONCKER, verzameling TSP ©.

70 jaar geleden...



70 jaar geleden nam de NMBS 12 nieuwe tweeledige motorwagens in dienst (652.11 t/m 22) voor het depot van Brussel-Zuid. De 652.14 en 21 werden volledig vernield in WO II. In mei 1946 werden de tien overlevenden vernummerd naar 620.01 t/m 10. Zij beëindigden hun loopbaan op de lijnen van "Entre Sambre et Meuse" in het depot van Walcourt en later in dat van Monceau. Zij werden alle buiten dienst gesteld in de loop van 1968. De foto toont de bouw van een 652 in de fabriek van Baume & Merpent. Foto Baume & Merpent. Verz. TSP ©.

Het jaar 1939 was het geboortjaar van vele nieuwe reeksen (stoom)locomotieven, waaronder het befaamde type 12. Deze fabrieksfoto toont rechts de 1202 en links de 1203 - één van de vijf andere Atlantic's - voorlopig nog zonder stroomlijnbekleding. Foto Cockerill, verz. TSP ©.

70 jaar geleden ...



40 jaar geleden...



Het grensbaanvak op lijn 24 wordt nog maar sinds enkele weken met elektrische tractie uitgebaat. 40 jaar geleden rijdt een goederentrein, gesleept door de 200.079 van depot Hasselt richting Aachen West, waar hij weldra zal aankomen. Henri CHAUVEHEID, verzameling TSP.

FOTO 90-68 30 jaar geleden kon men nog mooie parallelfoto's maken, zoals deze foto gemaakt te Schaarbeek op 6 april 1979. Rechts bevindt de 2506 zich aan kop van een semi-direct naar Mons; links zien we de befaamde semi-direct 2550 Schaarbeek - Binche die gesleept wordt door de 5922 en de 5907. Deze locomotieven hadden alle drie nog hun enkele witte koplampen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

30 jaar geleden...



Pasen tussen de locomotieven

Voor mijn veertiende verjaardag kon ik mij geen mooier cadeau indenken: mijn vader had voor mij namelijk een bezoek aan het locomotievendepot van Mons geregeld! Henri Wattiez, een machinist op het einde van zijn carrière, zou mij met veel plezier rondleiden. Paaszondag, 5 april 1953, was het zo ver en zelfs de zon was van de partij. Toen we over de brug van Ghlin liepen, passeerde juist een speciale reizigerstrein vanuit Liège-Guillemins gesleept door de 29.212. Nu was een locomotief vanuit Liège in Mons geen zeldzaamheid, want elke avond stopte er de trein Liège - Tournai om 's anderendaags in de omgekeerde richting terug te keren. De trein en het personeel hadden overnacht in Tournai. Maar die zondag was voor mij elke locomotief even mooi en aantrekkelijk, onvergetelijk!

Via de dienstingang, langs de burelen, kwamen we de grote werkplaats binnen. Ik was verrukt! De 40.056 hing zonder wielen aan enorme kabels in de hoogte! Een gevoel van vrees en bewondering tegelijkertijd, vervulde mij. Het enorme monster hing daar, vreedzaam en stil, maar toch! Het andere stuk van de werkplaats, waar de locomotieven gewoon gerangeerd stonden, bevreemde mij minder. Met mijn oudste broer had ik wel eens meer de stelplaatsen van de buurtspoorwegen bezocht, waar je in die tijd met wat lef, uitzonderingen niet te na gesproken, gewoon binnen kon. Ik was met andere woorden wel vertrouwd met machines boven onderhoudspuiten.

Buiten, voor de stelplaats, was er veel meer leven. Locomotieven stonden sissend en rokend te wachten op hun volgende inzet. Henri Wattiez zou een goede instructeur geweest zijn. Hij hield van zijn vak en met passie en precisie legde hij mij alles uit. We klommen ook op verschillende machines om mij de verschillende besturingsmechanismen te tonen, zoals de snelheidshendel, het waterniveau, de stang om de rijrichting te veranderen, de rem, de snelheidsmeter en natuurlijk de vuurhaard die bij het openen telkens rood oplichtte. De zeer mooie 7.044 van Tournai blijft in mijn geheugen gegrift, een machine die ook mijn vader zo elegant vond, veel meer dan het type 1, in onze ogen te zeer verbonden aan de internationale treinen Amsterdam - Paris. De machinist leek mij oud naast de zeer jonge stoker, een blonde verlegen jongen die niet ouder leek dan ik! En dan was er de equipe van de 31.036 van Mons. De mecanicien heette Pattyn, maar iedereen noemde hem "l e Flamin". Het deed hem plezier dat ik hem in zijn eigen taal aansprak en ook hij ontfermde zich over mij. Zo leerde hij mij hoe ik op de juiste manier de locomotief moest opklimmen: de armen gestrekt, want anders zou mijn buik langs de machine wrijven en "je moeder zal kwaad worden, indien je je kleding bevuilt", voegde hij er nog aan toe. Hij toonde mij ook hoe hij met een prop katoen zijn reusachtige handpalmen schoonwreef van resten olie en stof. Die Pattyn was een heel spontane en sympathieke kerel (een gevoel dat ik vaak bij spoor mannen had), die mij haast beschouwde als een leerling, een toekomstige collega! Henri Wattiez was dezelfde. Hij betrok me zelfs bij een grap die hij uithaalde met zijn collega's! Op een locomotief waarvan hij de ploeg goed kende stak hij in de schafzak van de stoker wat stukjes van briketten en stak zijn brooddoos weg aan de kant van de machinist, reeds plezier belevend aan wat zich straks tussen die twee ging afspeelen!

Zo liet hij ook bij een andere locomotief de druk overdreven sterk zakken, omdat zozegd overdruk dreigde.

Het depot van Mons had twee stelplaatsen, slechts gedeeltelijk zichtbaar op deze foto. De 40.030 staat voor de oude stelplaats die 6 sporen telde, de nieuwe rechts ervan telde 9 sporen. Foto BRAZIER Peter, verzameling Patrick TASSIGNON.





Hier drie verschillende zichten op het depot van Mons.

Het eerste dateert uit 1958. We zien hoe een Atlantic type 12 op de draaischijf gekeerd wordt en hoe een type 81 haar beurt afwacht.

Michel CLAUS.



1990

De middelste foto werd genomen eind jaren 90. Alleen het administratief gebouw met de vroegere vestiaire en slaapzaal staat er nog.

Guy STIEVENART.

Nu is er nog enkel de car-wash en een hoogspanningscabine. Het administratieve gebouw, loods en draaischijf zijn verdwenen. Baudouin DIEU, 12 januari 2009.



Vandaag ...

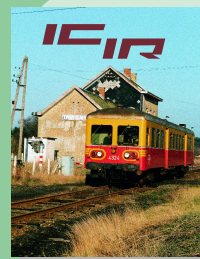
Het bezoek eindigde bij de 29.064. De machinist rangeerde enkele wagens naar de brandstofopslagplaats en zo beleefde ik mijn eerste momenten op een rijdende locomotief! Henry Wattiez toonde mij hoe je de deur tot de vuurhaard kon blokkeren. Vaak werd die grap uitgehaald bij beginnende stokers. Wanneer deze dan meende een volle schop in de haard te kunnen gooien bleef de deur dicht en vloog in de cabine de steenkool overal in het rond, tot grote hilariteit van de anderen.

De machinist van de 29.064 gaf me de kans om zelf de machine een paar meter te laten rijden, maar ik heb niet gedurfd. Een jaar later in een ander station liet ik echter de gelegenheid niet meer voorbijgaan. Het rangeren ging verder en op een bepaald ogenblik werd de man die de wagens moest vastkoppelen onvoorzichtig en een ongeluk kon voorkomen worden, omdat de machinist hem toeriep: "Weg van het spoor, je bent nog te jong om iemand te doden!" Ik vond dit zo een merkwaardige uitdrukking, dat ik ze thuis nadien ook wilde gebruiken, tot groot ongenoegen van mijn moeder. Zij kon het wel hebben dat ik tussen het werkvolk van het station rondliep, maar niet dat ik hun taaltje overnam! Grijs van stof en stoom liep ik met mijn gids naar huis, langs lijn 112 (later 118 nvdr) tot aan het station van Nimy.

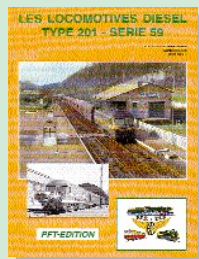
Wie zou zo een prachtige verjaardag kunnen vergeten?

Philippe PIRNAY.

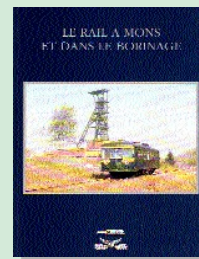
Boeken - TSP-edities



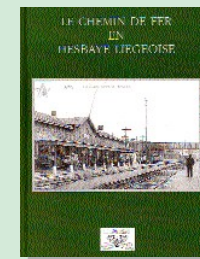
IC-IR 1984-2004
 Het "IC/IR-plan" in beeld, met alle afgeschafte en heropende stations tijdens deze periode.
 A4 - 216 pagina's
 400 foto's - NL/FR
 4 35,00 - Kp 2



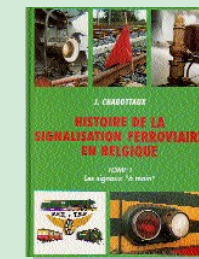
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 De volledige geschiedenis van de beroemde NMBS-reeks 59.
 A4 - 280 pagina's



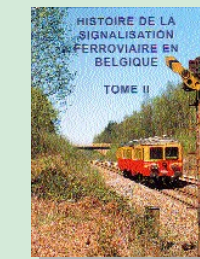
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Geschiedenis van de lijnen in de regio van Mons.
 A4 - 160 pagina's
 258 foto's - FR
 4 23,50 - 750 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
 De geschiedenis van de lijnen 31, 32 en 36 (Liège-Haut-Pré - Waremmé).
 A4 - 168 pagina's
 276 foto's - FR
 4 23,55 - 750 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
 Dit eerste deel behandelt alle mobiele seïnen.
 A4 - 191 pagina's
 278 foto's - FR
 4 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Dit tweede deel beschrijft de mechanische seïnenrichting.
 A4 - 256 pagina's
 220 foto's - FR
 4 35,00 - Kp 2



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



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



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



HET OPENBAAR VERVOER
 Geschiedenis van het openbaar vervoer in België.
 A4 - 287 pagina's - +450 Z/W-foto's -NL
 1 45 - KP5



SPOORBOEKJE 1940
 Heruitgave van het spoorboekje van 1940 tijdens de Duitse bezetting.
 A4 - 4 6,50 - 250 g
 D - FR - NL



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 - 4 27,00 - 750 g
 134 zwartwitfoto's - FR/NL



EEN EEUW STOOM Deel III
 Fotoboek met 5 hoofdstukken : 1835-1930; 1931-1945; 1946-1966; industriële stoom en buurtspoorwegen; stoom in onze buurlanden.
 21 x 27 cm - 4 32,00 - 750 g
 134 zwartwit- +8 kleurenfoto's



HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Een ware encyclopedie geschreven door Jean-Luc VANDERHAEGEN over de schilderingen van de lijndiesels. Eéntalig Frans.
 A4, 288 blz. 500 foto's, tekeningen en plans - FR.
 Gekartoneerde kaft 1 59,00 - Kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 verteld door H. Scaillet
 A5 - 208 pagina's
 FR - 200 illustraties
 1 20 - 600 g

OP DE BAAN

OP DE BAAN

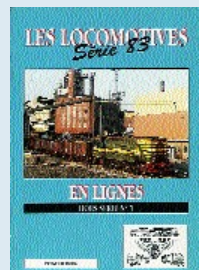
- abonnement 2009 (met ingang van 01-01-2009)
 - België 1 36,00
 - buitenland (binnen Europa) 1 42,00
 - buitenland (buiten Europa) 1 49,00



- 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 89 per nummer : € 8,50 260 g

verzamelbanden voor OP DE BAAN € 11,50 Kp 2

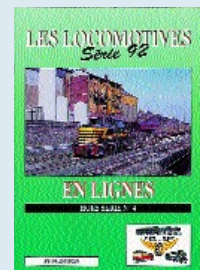
EN LIGNES - hors série



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

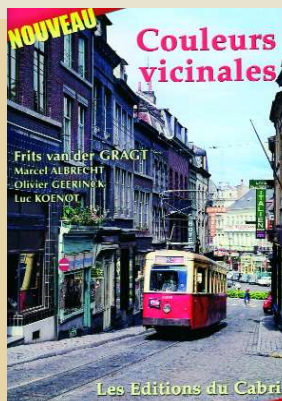


hors série n°3 LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pagina's
 80 foto's
 1 12,25 - 210 g



hors série n°4 LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pagina's
 100 foto's
 1 14,75 - 255 g

■ Le rail bruxellois en images (PFT-Editions)	1 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique tome I (Phil Dambly)	1 66	kp 5
□ Vapeur en Belgique tome II (Phil Dambly)	1 55	kp 5
□ Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren (Blanchart)	1 57	kp 5
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	1 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	1 38	400 g
□ - volume II	1 38	550 g
■ Balade vicinale en Belgique	1 45,00	1095 g
□ België langs de sporen van weleer (Ed. du Cabri)	1 32,23	750 g
□ Les Vicinaux du Brabant	1 30	kp 2
□ En type S sur les rails du Hainaut (Cabri)	1 39	kp 2
□ Le rail au Congo Belge (3 tomes) par tome	1 59	kp 5
□ Stationsarchitectuur (deel II)	1 46,64	1050 g
□ Le tram W Bruxelles-Wavre/Braine-l'Alleud	€ 39	800 g



NIEUW

COULEURS VICINALES

Een boek met uitsluitend nooit eerder gepubliceerde kleurenfoto's van de Nederlandse liefhebber Frits van der Gragt. Het boek telt 176 pagina's, 10 sepia- en 280 kleurenfoto's, een kaart van België en acht kaarten van de besproken netten. Fr-uitgave, NI-vertaling bijgevoegd Prijs €49 - mededeling "Couleurs Vicinales + tekst NL". Verzendkosten : kp 2.

Foto's

Foto's OP DE BAAN

De foto's die in OP DE BAAN afgedrukt worden en die een nummer dragen (bijvoorbeeld FOTO 90-24) zijn te koop - formaat 10x15 cm, in kleur - behalve de foto's met de vermelding ZW (bijvoorbeeld FOTO 90-29 ZW) : dit zijn zwartwit-foto's. OPGELET : nummers te vermelden bij bestelling per postkaart, brief, internet of fax. Uiterste besteldatum : 28-05-2009; leveringsdatum: +/- 15-07-2009. Foto's uit vorige nummers van OP DE BAAN zijn NIET MEER BESCHIKBAAR!

Inlichtingen en bestellingen :

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

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

Foto's BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prijs per foto :	1 3,72	7 g
--------------------	--------	-----

Fotothema's

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

■ Nr. 6 :	Motorstellen ex-NMBS in Italië	1 10,00	75 g
■ Nr. 30 ■ :	Een zaterdagmiddag te Lot (ODB 38 p. 12)	1 30,00	75 g
□ Nr. 36 :	Door de NMBS bewaarde stoomlocs	1 10,00	75 g
□ Nr. 38 :	De mechanische seinen van Florenville	1 10,00	75 g
□ Nr. 40 :	Het station Schaarbeek-Vorming	1 10,00	75 g
□ Nr. 42 :	Reeksen 52-53-54 in groen "1970"	1 10,00	75 g
□ Nr. 44 :	De locomotief 8275	1 10,00	75 g
■ Nr. 47 :	Reeks 60/61 in groen "1970" (15 foto's)	1 15,00	105 g
□ Nr. 48 :	De werkplaats Bertrix	1 10,00	75 g
□ Nr. 49 :	Reeks 62/63 in groen "1970 Salzinnes"	1 10,00	75 g
□ Nr. 50 :	Reeks 62/63 in groen "1970 Latour"	1 10,00	75 g
□ Nr. 51 :	Reeks 80 : afscheidsreis	1 10,00	75 g
□ Nr. 52 :	Reeks 62/63 in groen "1970 Kortrijk"	1 10,00	75 g
□ Nr. 53 :	Postmotorstellen (15 foto's)	1 15,00	105 g
□ Nr. 56 :	Reeks 64	1 10,00	75 g
□ Nr. 57 :	Locotractors reeks 91 (fotoreeks 1)	1 10,00	75 g
□ Nr. 59 :	De 5122 en 5135 in Italië	1 10,00	75 g
□ Nr. 60 :	Chinese stoomlocomotieven	1 10,00	75 g
□ Nr. 61 :	Reeks 62 in actie in Luxemburg	1 10,00	75 g
□ Nr. 62 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 1	1 10,00	75 g
□ Nr. 63 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 2	1 10,00	75 g
□ Nr. 64 :	Motorwagens voor het IC/IR-plan - reeks 3	1 10,00	75 g
□ Nr. 65 :	Reeks 3600 CFL	1 10,00	75 g
□ Nr. 66 :	De 7301 tot 7335	1 10,00	75 g
□ Nr. 67 :	Locotractors reeks 91 (fotoreeks 2)	1 10,00	75 g
□ Nr. 68 :	Treinen op lijn 39 (OP DE BAAN 69)	1 10,00	75 g
□ Nr. 69 :	Generatorpakwagens (OP DE BAAN 70)	1 10,00	75 g
□ Nr. 70 :	De Wegmann-rijtuigen CFL (OP DE BAAN 71)	1 10,00	75 g
□ Nr. 71 :	De 2302 (OP DE BAAN 72)	1 10,00	75 g
□ Nr. 72 :	De roestvrije TEE-rijtuigen	1 10,00	75 g
□ Nr. 73 :	De 5117/ 5001 (zie OP DE BAAN 74)	1 10,00	75 g
□ Nr. 74 :	Locomotieven reeks 20 - groen	1 10,00	75 g
□ Nr. 75 :	Lijn 141 Court-Saint-Etienne - Genappe	1 10,00	75 g
□ Nr. 76 :	Belgisch materieel in Italië (zie OP DE BAAN 77)	1 10,00	75 g
□ Nr. 77 :	Homologatieritten (zie OP DE BAAN 77)	1 10,00	75 g
□ Nr. 78 :	De 8020 van CUP?	1 10,00	75 g
□ Nr. 79 :	De homologatieritten van de TRAXX'en in België	1 10,00	75 g
□ Nr. 80 :	Onze P8 en de CFL 1603 op lijn 128	1 10,00	75 g
□ Nr. 81 :	De Benelux-motorstellen (Hondekoppen)	1 10,00	75 g
□ Nr. 82 :	Van 1181 t/m 1192 voor de Benelux	1 10,00	75 g
□ Nr. 83 :	Dieseltractie op lijn Liège - Gouvy	1 10,00	75 g
□ Nr. 84 :	De oranje 110-rijtuigen	1 10,00	75 g
□ Nr. 85 :	Inschepping van de 51'ers SecoRail (15 foto's)	1 15,00	105 g
□ Nr. 86 :	Reeks 22 in groene livrei	1 10,00	75 g
□ Nr. 87 :	De laatste 60'ers in 1988 (ODB 87 p. 8 ev.)	1 10,00	75 g
□ Nr. 88 :	De reeks 20 op de as Antwerpen-Montzen	1 10,00	75 g
□ Nr. 89 :	10 foto's van de groene motorstellen reeks 600	1 10,00	75 g

FOTOTHEMA 90

Tien foto's van de motorstellen van de reeks 700 in groene livrei.

Prijs 1 10 + verzendkosten (100 g.)
Mededeling: FOTOTHEMA 90

Allerlei

Pin's

□ Pin diesellocomotief type 201	1 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 groen	1 2,50	16 g
□ Pin diesellocomotief reeks 60 geel	1 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 tweekleurig	1 2,50	16 g
□ Pin elektrische locomotief 101.012 donkergroen	1 2,50	16 g
□ Pin stoomlocomotief type 81	1 2,50	16 g

Postkaarten

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

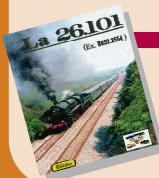
LOCO-kalenders

□ Beschikbare jaren : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :	
per kalend	1 5,00 verzendkosten : 15,80

□ **LOCO 2009** : 110 verzendkosten : 15,80

DVD

□ Lijn 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	1 21,00	150 g
□ De 26.101 van TSP	1 21,00	150 g
□ DE TSP-REIZEN :	1 25,00	150 g



De 26.101

NIEUW !

De TSP-reizen

Bestelling Verzendkosten

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

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

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

■ ARTIKEL BIJNA UITGEPUT

